

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

20519 *Resolución de 15 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto en Finca Retuerta, en el término municipal de Sardón de Duero, Valladolid.*

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 Helipuerto en Finca Retuerta en el término municipal de Sardón de Duero (Valladolid) se encuentra 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 proyecto tiene como fin la construcción de un helipuerto en la Finca Retuerta, del término municipal Sardón de Duero, en la provincia de Valladolid. Finca Retuerta está siendo reformada para ofrecer servicios turísticos y alojamiento de calidad, dotando al complejo de hotel, restaurante, museo, zonas de descanso y paseo por el viñedo, zonas deportivas y helipuerto. El objeto del helipuerto sería proporcionar instalaciones para el aterrizaje y despegue de helicópteros ejecutivos o aero-taxis que conecten dicha finca con el aeropuerto de Valladolid (del que dista unos 38 km), en unos pocos minutos. También permitirá evacuaciones de emergencia en caso de catástrofes o urgencias médicas, y proporcionar a los cuerpos y fuerzas de seguridad del estado un acceso inmediato al complejo.

Las obras previstas incluyen la realización de: una plataforma circular de hormigón de 17,1 m de diámetro. La plataforma se proyecta con pendientes transversales para permitir el desagüe de las aguas de la superficie del helipuerto. Además, esta plataforma estará circundada por un área de seguridad cuadrada de 30,2 m de lado, formada por un pavimento permeable de losa trama con césped. Además, se pavimentarán los accesos peatonales, y se plantarán especies arbóreas autóctonas alrededor de las edificaciones.

El promotor del proyecto es Abadía Retuerta, S.A. y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas.

La tramitación se inició con fecha 11 de marzo de 2011, momento en que se recibe en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedente del órgano sustantivo, la documentación ambiental del proyecto, elaborada por URJATO, S.L.P.

La Subdirección General de Evaluación Ambiental de este Departamento estableció un periodo de consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto, con fecha 25 de marzo de 2011, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta

fase, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la el documento ambiental:

Consultados	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León	X
Diputación Provincial de Valladolid.	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de 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 Urbanismo y Política del Suelo de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	
Agencia de Protección Civil y Consumo de la Consejería de Interior y Justicia 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	
Ayuntamiento de Sardón de Duero	
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León.	
Asociación Vallisoletana Defensa del Medio Ambiente	
SEO/BirdLife.	
Ecologistas en acción de Castilla y León	
Grupo Ecologista Rondilla	
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU)	

En el informe de la Subdelegación del Gobierno en Valladolid se indica que el proyecto ha sido examinado por los responsables de su Área de Industria y Energía, observándose que el proyecto de referencia no causa impactos ambientales significativos que no estén previstos por el promotor.

El Servicio Territorial de Fomento de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León comunica que ese Servicio, en principio, no se considera afectado por el documento inicial del proyecto.

La Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino contesta que, dado que las afecciones ambientales del proyecto del Helipuerto en la Finca Retuerta son mínimas, y siempre y cuando se cumpla el Plan de Vigilancia Ambiental tal y como se detalla en el documento ambiental proporcionado, considera que no sería necesario realizar un estudio de impacto ambiental completo.

Por su parte, la Diputación de Valladolid comunica que el alcance de la documentación aportada para consulta parece, en principio, apropiado; y que el análisis efectuado de la zona de actuación de las obras se considera bastante completo, recogiendo las características más significativas de la actuación y del entorno en el que se ubica.

La respuesta de la Confederación Hidrográfica del Duero, que tiene entrada el 08/08/2011, indica que en el documento ambiental no se señalan los potenciales impactos que la ejecución del proyecto podría generar sobre el medio hídrico, ni las medidas preventivas y/o correctoras propuestas para minimizar la afección a los cauces públicos. Incluye una serie de recomendaciones que deberán ser tenidas en cuenta por el promotor a la hora de ejecutar el proyecto:

Las instalaciones del helipuerto que se pretende construir se encuentran en la zona de policía de la margen izquierda del río Duero, a 27 m de distancia del mismo. A su vez, la instalación limita al este con el Canal del Duero, situado a 30 m, encontrándose la autorización de obras en fase de tramitación en dicha Confederación Hidrográfica. Las obras a llevar a cabo sólo podrán ejecutarse una vez otorgada la correspondiente autorización por parte de ese Organismo de cuenca y, en su caso, con las características y condiciones en ella señaladas.

Se deberán tener en cuenta, en su caso, las posibles afecciones que la ejecución del proyecto puede ocasionar al Canal del Duero, infraestructura gestionada por la Comunidad de Usuarios del Canal del Duero.

Dado que la documentación aportada no incluye la descripción de las instalaciones proyectadas para el suministro de energía eléctrica a las instalaciones del helipuerto, en cualquier caso se atenderán las condiciones que señala dicha Confederación Hidrográfica, en caso de que existieran cruces eléctricos aéreos sobre cauces públicos, o cruce subterráneo de cauces.

En cuanto a la inundabilidad de los terrenos en los que se ubicará el helipuerto, la plataforma se vería afectada por las avenidas de 100 y 500 años de período de retorno. No obstante, según los criterios del CEDEX, la construcción de la plataforma del helipuerto podría ser un uso compatible en zonas inundables, siempre que no afecte a la capacidad de evacuación del cauce ni se obstruya el flujo de avenidas y tampoco requiera estructuras, terraplenes ni almacenamiento permanente de bienes y equipos; es decir, siempre que la cota no sea sensiblemente superior a la del terreno donde se pretende ubicar. En cualquier caso, ningún uso deberá disminuir la capacidad de la zona de flujo preferente, por lo que ese Organismo de cuenca recomienda la realización de un estudio hidrológico-hidráulico que permita conocer las líneas de inundación en el área de estudio.

Se deberán establecer las medidas necesarias para asegurar que, en ningún caso, se produzcan vertidos de aceites, combustibles, lubricantes, u otras sustancias similares al terreno o a los cursos de agua, como consecuencia de la operación de aeronaves, labores de mantenimiento, etc.; en especial, por situarse la zona de actuación sobre materiales detríticos de muy alta permeabilidad, por lo que existe riesgo de afección a las aguas subterráneas. Sería deseable la elaboración de protocolos de actuación específicos en previsión de vertidos accidentales de este tipo de sustancias.

Se considera importante el mantenimiento de la vegetación de ribera que pueda existir en la zona de actuación, especialmente la autóctona, tanto arbórea como arbustiva, puesto que desempeña importantes funciones ecológicas e hidrológicas, como son la consolidación de taludes, la prevención de la erosión y la prevención de inundaciones. Este aspecto cobra mayor importancia al localizarse el proyecto en un tramo de río catalogado como Lugar de Importancia Comunitaria "Riberas del río Duero y afluentes" (ES4170083).

Se tendrá en cuenta la normativa en vigor, en caso de captación de aguas superficiales y/o subterráneas, posible alumbramiento de aguas subterráneas, vertidos al dominio público hidráulico, etc.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en respuesta recibida con fecha 05/09/2011, considera que el proyecto no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, siempre que se tengan en cuenta las condiciones que figuran en el Informe del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural de esa misma Consejería, el cual adjunta. En dicho informe se considera suficiente la documentación aportada por el promotor. Se constata que en sus proximidades se encuentra el LIC riberas del río Duero y afluentes (ES4170083), y que no presenta coincidencia territorial con Espacios Naturales incluidos en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, con especies con Plan de Recuperación o Plan de Conservación en Castilla y León, ni con Zonas Húmedas Catalogadas. En el ámbito del proyecto no se han citado especies de flora protegida del Catálogo de Flora Protegida

de Castilla y León, ni hay constancia de la presencia, en el área de influencia del proyecto, de especímenes del Catálogo de Especímenes Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León.

En el Informe se recoge que, según se señala en el documento aportado por el promotor, las actuaciones proyectadas se ubican a una distancia superior a los 26 m del LIC riberas del río Duero y afluentes, por lo que, siempre que se mantenga esa distancia y no sea necesaria la realización de actuaciones que pudieran afectar al bosque de ribera o a la calidad de las aguas, no cabe prever la afección a este espacio de la red Natura 2000. Precisa que ello se refiere exclusivamente a las obras descritas, entendiéndose que, en ningún caso, se realizarán en la actualidad ni serán necesarias en el futuro, actuaciones que pudieran afectar a la vegetación de ribera asociada al LIC riberas del río Duero y afluentes. Así, tras estudiar la ubicación de las actuaciones, y una vez analizadas y valoradas las mismas, considera realizada la evaluación requerida por el artículo 2 del Decreto 6/2011, de 10 de febrero, por el que se establece el procedimiento de evaluación de las repercusiones sobre la red Natura 2000 de aquellos planes, programas o proyectos desarrollados en el ámbito territorial de la Comunidad de Castilla y León; concluyéndose que las actuaciones proyectadas no afectarán, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, a la integridad del lugar incluido en Red Natura 2000: LIC ES4170083 Riberas del río Duero y afluentes, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Se realizará el jalonamiento y señalización de las zonas de obra y accesos de maquinaria y vehículos, al objeto de proteger la vegetación de ribera y calidad de las aguas del LIC riberas del río Duero y afluentes.

Dada la proximidad al LIC y para garantizar la ausencia de afección a la calidad de las aguas y a la fauna asociada a estos medios, el helipuerto deberá disponer de sistemas de retención y recogida de posibles vertidos accidentales.

Como quiera que la observancia de dichas condiciones es la que garantiza la ausencia de afección a la red Natura 2000, su incumplimiento supondrá una infracción de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Teniendo en cuenta las respuestas de la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y de la Confederación Hidrográfica del Duero, con fecha 21/09/2011 se requirió al promotor el completar la documentación aportada, asumiendo las condiciones y recomendaciones contenidas en dichos informes. Por otro lado, se recordaba que, según el artículo 20.2 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, es una infracción muy grave el inicio de la ejecución de un proyecto contemplado en el anexo II, que deba someterse a evaluación de impacto ambiental, sin haber obtenido previamente la correspondiente declaración de impacto ambiental o la decisión de no sometimiento a evaluación de impacto ambiental a que se refiere el artículo 17.

Con fecha 21/10/2011 tiene entrada en el Departamento la contestación del promotor a dicho requerimiento, asumiendo las condiciones y recomendaciones propuestas:

Al objeto de proteger la vegetación de la ribera y la calidad de las aguas del LIC, la zona de obras, los accesos de maquinaria y vehículos se jalonarán y señalizarán convenientemente durante la ejecución de la obra.

Existe una probabilidad muy baja de que ocurran vertidos accidentales, pues el helipuerto no genera ningún residuo contaminante en el aterrizaje o despegue, o estando parado el helicóptero. Sólo se podrá producir en caso de accidente. A estos efectos, sería un impacto semejante al de un vehículo terrestre. El helipuerto dispondrá de un sistema de retención y recogida formado por una canaleta perimetral a la plataforma de hormigón, que recogerá los posibles vertidos accidentales que se puedan producir en ella, así como combustibles, lubricantes y restos hidrocarburos debidos a pequeñas pérdidas en los

aparatos, que pueden ser arrastrados por el agua de lluvia. El agua proveniente de esta área se conducirá a un separador de hidrocarburos con filtros coalescentes y depósito de decantación, para su posterior vertido a la red existente de saneamiento del hotel. El helipuerto está diseñado para la utilización de helicópteros tipo EC-145 y de igual o menor tamaño. Este tipo de helicópteros tiene una capacidad de combustible de 896 litros, menor que la capacidad del sistema diseñado. Se ha elegido un separador de hidrocarburos con una capacidad de 3.000 litros, coalescente y desarenador, de Clase I (la concentración de hidrocarburos a la salida es inferior a 5 mg/l). Dispondrá de obturación automática, para impedir la salida de hidrocarburos al exterior cuando el equipo está lleno, evitando así un vertido contaminante al exterior. Los separadores de hidrocarburos y desarenadores se instalarán en el interior de cubetos.

Las obras se ejecutarán previa autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

En relación a posibles afecciones al Canal del Duero, la única sería el paso de dos tuberías, una de abastecimiento de agua contra incendios y otra para riego, que se anclarán al lateral del puente existente; y una red de saneamiento existente que está anclada al lateral del puente. Estas instalaciones no afectarán al Canal del Duero. Se dispone de autorización por parte de la Comunidad de usuarios del Canal del Duero para el paso de instalaciones.

En la zona del helipuerto no se prevé la instalación de ningún equipo que requiera suministro eléctrico.

La plataforma será circular de hormigón de 17,1 m de diámetro y con un espesor respecto a la cota del terreno de 20 cm en su punto más elevado, que es el centro de la plataforma. El área de seguridad será cuadrada, de 30,2 m de lado y estará a cota del terreno. Esta área estará formada por un pavimento permeable de césped. Fuera del área de seguridad, se situará el equipo de salvamento, formado por un armario de 1,5 m de anchura y 1,20 m de altura, una BIE (boca de incendio equipada) móvil y la manga de viento. La plataforma diseñada, así como las instalaciones proyectadas, no afectarán a la capacidad de evacuación del cauce ni obstruirán el flujo de avenidas y equipos.

El helipuerto proyectado, tal y como se describe en el documento ambiental presentado, es sólo para uso privado de transporte VIP, para usos sanitarios y emergencias. En ningún caso se realizarán en el helipuerto labores de mantenimiento de las aeronaves. Con el fin de mitigar las posibles afecciones que se pudieran producir en caso de vertidos accidentales de aceites, combustibles, lubricantes, etc. como consecuencia de la operación de aeronaves, se dispondrá no obstante de un sistema de retención y recogida de éstos, como se ha detallado.

En la zona de construcción de la plataforma del helipuerto, no existe vegetación arbórea ni arbustiva (en la contestación se adjunta una fotografía), con lo que la afección es nula. Respecto a las rutas de aproximación y despegue, existen 7 árboles que hay que desmochar, por una empresa especializada en este tipo de podas, con la finalidad de que los árboles afectados sufran lo menos posible. La propiedad del helipuerto y del hotel quiere preservar el paisaje del entorno, ya que es uno de los atractivos de los que dispone el hotel. La propiedad se compromete a plantar tres árboles por cada uno que, como consecuencia del desmochado, enferme y deba ser talado.

En ningún caso se captarán aguas superficiales y/o subterráneas ni se alumbrarán aguas subterráneas. El agua procedente del separador de hidrocarburos será conducida hasta la red de saneamiento del hotel. Los lodos producidos por el separador de hidrocarburos serán recogidos por una empresa especializada, para su posterior tratamiento. El agua utilizada para la instalación móvil de BIEs es bombeada desde el depósito de 8.000 litros situado en el cuarto de instalaciones del hotel existente. Este depósito se llenará con agua de la actual instalación de fontanería del hotel. El agua para el riego del helipuerto se suministrará a través de la red existente del hotel.

Esta información adicional, junto al documento ambiental remitido inicialmente, pasa a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas a las consultas practicadas y la información adicional recibida, 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. El helipuerto consta de un área de seguridad cuadrada de 30,2 m de lado. En el centro del área de seguridad se encuentra una plataforma circular de hormigón de 17,1 m de diámetro, como área de aproximación final y despegue (FATO) y área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).

No se tiene pensado realizar ninguna labor de mantenimiento en el helipuerto, y su uso será puntual: uso privado como transporte «VIP». El promotor considera que, si bien se trata de una instalación privada, resulta útil para dar cobertura a las localidades vecinas en caso de emergencia sanitaria, así como en caso de incendios. El helipuerto será de uso diurno. Se han supuesto dos operaciones semanales (un aterrizaje y un despegue).

Se proyectan instalaciones auxiliares, como son el sistema contra incendios, que contará con una boca de incendios equipada junto al acceso principal del helipuerto capaz de suministrar al menos 250 l/min de espuma de eficacia nivel B. El sistema de extinción de incendios del equipo fijo consta de un equipo de presión ubicado en la caseta de incendios. La tubería será de acero y discurrirá por una zanja desde la caseta hasta el monitor del helipuerto. Se instalará un equipo de presión independiente en el edificio de instalaciones, junto con un depósito de 8 m³, que se llenará desde la red de la edificación. Como agentes secundarios se instalarán 3 extintores de 9 kg de productos químicos en polvo, que se ubicarán junto al equipo de salvamento para su utilización en caso de incendio. Además se prevé la instalación de un aljibe para agua contra incendios.

Además, se urbanizará el espacio alrededor de las actuaciones proyectadas: se pavimentarán los accesos peatonales con zahorras compactadas, y se plantarán especies arbóreas autóctonas.

3.2 Ubicación del proyecto. Las actuaciones se encuentran ubicadas dentro de la Finca Retuerta, en la parcela 80007, subparcela d, del polígono 2 de Sardón de Duero (Valladolid), en las coordenadas UTM del Huso 30 (ED 1950) X=382.406; Y= 4.608.415, correspondientes a 41° 37' 01" N, 004° 24' 46" W, y a una altitud de 715 m.

Las trayectorias propuestas son: principal: sentido 36 para el aterrizaje y 18 para el despegue; secundaria: sentido 18 para el aterrizaje y 36 para el despegue. El documento ambiental indica que se supone una distribución de operaciones del 80 % por la trayectoria sur y del 20 % por la norte.

La parcela es de uso agrícola sin explotación actual, estando situada entre el canal artificial del Duero, y el propio río Duero. Se encuentra a unos 120 m de la finca Retuerta, y a 600 m de la nacional N-122, próxima a Sardón de Duero. En el entorno no existen instalaciones que se puedan ver afectadas.

En el entorno se localiza el Monasterio de Santa María de Retuerta, Monumento Histórico-Artístico de interés nacional y Bien de Interés Cultural (BIC), que actualmente no tiene funcionalidad monástica.

A 26 metros del futuro helipuerto se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES4170083 Riberas del Duero. Prácticamente, el río Duero aparece recogido por completo en Natura 2000, con este lugar y otros LIC propuestos por los que discurre. A 1.700 metros de la actuación se sitúa el LIC ES4180130 El Carrascal. El documento ambiental recoge que la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) más próxima está a 22,28 km (Ribera del Pisuerga).

En cuanto a la vegetación, en la zona de Ribera de Duero hay principalmente prados húmedos, bosques deciduos y monocultivos forestales artificiales (chopos). En la zona de El Carrascal hay principalmente bosques de coníferas, brezales y zonas arbustivas. La fauna protegida más característica en el entorno de la finca Retuerta sería la garza real

(como ave migratoria con presencia regular), murciélagos, desmán ibérico, galápago y sapillo.

En la ubicación del helipuerto, el promotor ha tenido en cuenta: la cercanía con redes de comunicación; la topografía de la parcela relativamente plana, lo que provoca un menor movimiento de tierras; el ser un área despejada de obstáculos, lo que redundará en un menor impacto por deforestación; y el emplazamiento alejado de núcleos de población, de modo que se evite el sobrevuelo de edificios de viviendas en las aproximaciones y despegues, lo que redundará en una menor molestia por ruido y un aumento de la seguridad de la población frente a un posible accidente.

3.3 Características del potencial impacto. El informe sobre compatibilidad urbanística redactado por el arquitecto municipal califica los terrenos como suelo no urbanizable de especial protección de ribera, y remite al Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, que en su artículo 64 sobre Régimen del suelo rústico con protección natural describe como usos sujetos a autorización: Obras públicas e infraestructuras en general, así como las construcciones e instalaciones necesarias para su ejecución, conservación y servicio, entendiendo como tales: el transporte viario, ferroviario, aéreo y fluvial.

Durante la fase de explotación, el promotor no prevé la generación de residuos, puesto que el uso del helipuerto es puntual y no se realizan labores de mantenimiento.

En caso de vertidos de líquidos, que se puedan deber al tráfico rodado o a la fase de explotación, se procederá a limpiar la plataforma de aterrizaje mediante absorbentes.

El promotor indica que todos los residuos generados se gestionarán a través de agentes autorizados, llevándose a vertederos igualmente autorizados.

La calidad del agua se podría ver afectada por el aumento de turbidez en los cursos de agua en el entorno, debido a la realización de las obras; asimismo, en la fase de explotación se podría producir escorrentía de aguas fluviales con restos de hidrocarburos.

A este respecto, no se permitirá la utilización de maquinaria que no tenga realizadas las inspecciones y el mantenimiento pertinentes. Como se ha comentado, el helipuerto dispondrá de un sistema de retención y recogida formado por una canaleta perimetral a la plataforma, que recogerá los posibles vertidos accidentales, combustibles, lubricantes y restos hidrocarburos. El agua proveniente de esta área se conducirá a un separador de hidrocarburos con filtros coalescentes y depósito de decantación, para su posterior vertido a la red de saneamiento existente.

La actuación se encuentra a pocos metros del LIC riberas del Duero. La vegetación de la parcela es pastizal abandonado, si bien se encuentra rodeada a lo largo de las lindes por especies arbóreas propias de la ribera del Duero. Debido a la localización de la parcela, y dadas sus pequeñas dimensiones, el promotor considera que sólo son esperables alguna pareja de aves o pequeños roedores en la misma.

Los elementos constituyentes del paisaje han sido modificados, en el entorno más próximo, por el hombre. Para minimizar el impacto paisajístico de la plataforma de aterrizaje y despegue, se plantarán especies arbóreas autóctonas alrededor de las edificaciones, de forma que se integre mejor la base en el entorno.

En relación con la calidad del aire, durante las obras se puede levantar polvo que afecte a la calidad del aire; para evitarlo se procederá a humedecer las superficies polvorosas.

Se producirán ruidos durante la fase de construcción (en la nivelación y compactación de tierras y en la construcción de la capa de zahorras en los caminos de acceso), y debidos al tráfico de las aeronaves, en la fase de explotación. No obstante, las obras se realizarán reduciendo al mínimo el impacto acústico.

El documento ambiental incluye las huellas de ruido previstas, que serían elipsoides, apreciándose que la correspondiente a $L_{Aeq} > 45$ dBA no afecta a poblaciones. El promotor manifiesta que no se prevé sobrevolar viviendas ni en sus primeras fases de despegue, ni las últimas fases de aproximación, que son las que más ruido generan. A esto se suma la baja frecuencia de utilización del helipuerto.

3.4 Medidas protectoras y correctoras. El documento ambiental propone unas medidas protectoras, dentro del principio de mejora continua, encaminadas a disminuir el

riesgo de accidentes, ruido, contaminación, etc., en consonancia con las normas y leyes internacionales, nacionales y autonómicas. Su cumplimiento es obligatorio y las normas de seguridad en ellas contenidas son las mejores a la luz de los conocimientos actuales y su viabilidad económica:

La obra civil se realizará conforme a la legislación vigente.

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

En la realización de las obras se reducirá al mínimo el impacto acústico y la contaminación del aire por generación de polvo en los movimientos de tierras.

La operación de los helicópteros será siempre conforme a la legislación vigente, lo que garantiza la mínima emisión de ruido y gases, así como la máxima seguridad de la operación.

Las trayectorias de los helicópteros evitarán el sobrevuelo del LIC El Carrascal.

Para reducir el impacto acústico de la operación y la emisión de gases a baja altura, se evitarán los sobrevuelos a baja altura y las operaciones de aproximación y despegue serán lo más verticales posible.

El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas previstas son responsabilidad de Abadía Retuerta, S.A., quien lo ejecutará con personal propio o mediante asistencia técnica.

En el Plan de Vigilancia Ambiental se prevén los siguientes informes técnicos:

Previo al acta de recepción provisional de la obra, que recoja todas las incidencias señaladas en el Diario Ambiental de la Obra.

Informes Especiales, que se presentarán ante cualquier situación excepcional que pueda suponer riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental, en concreto: vertidos accidentales de hidrocarburos, accidente de helicóptero, o sobrevuelos injustificados de los LICs circundantes.

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 Helipuerto en Finca Retuerta en el término municipal de Sardón de Duero (Valladolid), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución y que el promotor ha aceptado, vaya 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), 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, 15 de diciembre de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

