

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

7980 *Resolución de 2 de julio de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Helipuerto Helicopter World, término municipal de Castillejo de Mesleón (Segovia).*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental, a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Helipuerto privado Helicopter World en el término municipal de Castillejo de Mesleón (Segovia) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a), los proyectos comprendidos en el anexo II de la Ley de evaluación ambiental. En concreto en el Grupo 7. Proyectos de infraestructuras, d) Construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

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

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

El objeto del proyecto consiste en la construcción de un helipuerto de uso público diurno y nocturno, entendiéndose como uso nocturno la realización de vuelos de entrenamiento en un corto periodo posterior al ocaso, que se utilizaría fundamentalmente como escuela de formación aeronáutica (ATO), aunque también para emergencias, actividades recreativas, fotografía y filmación; publicidad; vigilancia y carga.

El emplazamiento previsto para este helipuerto se encuentra en la provincia de Segovia, dentro del término municipal de Castillejo de Mesleón, concretamente en la parcela 121 del polígono 9.

El promotor es Helicopter World, S.L.U. y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea (AESA).

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 14 de noviembre de 2014 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 19 de enero de 2015 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas previas en relación al proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X (1)
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y 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.	–
Diputación Provincial de Segovia.	X
Subdelegación del Gobierno en Segovia.	X
Dirección General de Energía y Minas de la Consejería de Economía y Empleo de la Junta de Castilla y León.	–
Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	–
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León.	–
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León.	X
Enagas.	X
Ayuntamiento de Aldeonte.	–
Ayuntamiento de Barbolla.	–
Ayuntamiento de Boceguillas.	–
Ayuntamiento de Castillejo de Mesleón.	–
Ayuntamiento de Cerezo de Abajo.	X
Ayuntamiento de Cerezo de Arriba.	X
Ayuntamiento de Duruelo.	–
Ayuntamiento de Sepúlveda.	–
WWF/Adena.	–
SEO/Birdlife.	–
Ecologistas en Acción de Segovia.	–

(1) La respuesta la remite el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia de la Consejería de Fomento y Ambiente.

NOTA: Se reiteran consultas a la SG de Medio Natural del MAGRAMA, a la DG de Medio Natural de la Junta de Castilla y León y a la DG de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta 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 al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.1 Características del proyecto. El proyecto acometerá la ejecución de los siguientes elementos:

Helipuerto, con las áreas circulares correspondientes de Aproximación final y despegue (FATO) de 17,07 m de diámetro, coincidentes con el área de Toma de Contacto y Elevación Inicial (TLOF), y un área de Seguridad, definida en torno a la FATO, con un diámetro de 34,14 m. El área destinada a la FATO y la TLOF consistirá en una placa, de 15 cm de espesor, de hormigón reforzado con mallazo, mientras que el área de seguridad será de terreno compactado:

Características técnicas

Superficie total: 7 ha.

Superficie de la pista: 17.07 m de diámetro.

FATO (Área de aproximación final y despegue): 17.07 m de diámetro.

Área de seguridad de la pista: 34.14 m de diámetro.

Orientación de la pista: 172°-352°.

Edificación para uso de hangar, oficinas, cafetería, torre de control, edificio terminal, realizado en estructura de hierro, forjados y cerramientos de hormigón prefabricados y cubiertas de panel en sándwich. La altura máxima del edificio corresponde a una zona que se empleará como torre de control y es de 13,10 m. La superficie total aproximada de esta edificación será de 1665 m².

Garita de control de accesos de hormigón prefabricado de unos 20 m², situada en la esquina sureste de la finca.

Plataforma de hormigón de 150 m de largo por 20 de ancho situada entre la edificación principal y el área de maniobras.

9 puestos de estacionamiento de 20,5 m de diámetro, que actuarán a su vez como TLOF, y poseen un área de seguridad en torno a ellos de 6,8 m. Estos puestos de estacionamiento se comunican entre sí, con la plataforma y FATO, mediante calles de rodaje de 9 m de anchura asfaltadas y preparadas para el rodaje aéreo.

Instalación de sistemas de iluminación de acuerdo al RD 862/2009.

Área de repostaje con cubeta para recogida de vertidos y derrames de combustible y aceites. Consiste en dos depósitos de combustible ubicados dentro de un recinto hormigonado y cerrado con un muro de 1 m de altura, que dispone de una arqueta de recogida de hidrocarburos. Este recinto se encuentra por debajo del nivel del terreno y está comunicado con los dos puestos de estacionamiento ubicados más al norte mediante canalizaciones con una pendiente del 2%, con el fin de recoger los posibles vertidos o derrames que se produzcan durante el repostaje de combustible en estos puestos.

Las trayectorias de vuelo de los helicópteros serían NNO y SSE, que se corresponden con los vientos dominantes en la zona de actuación. Se han previsto como máximo cuatro vuelos diarios, estando previsto que se realicen tanto diurnos como nocturnos.

La parcela donde se emplazará el helipuerto dispone de un acceso a través de un camino rural que comunica con la carretera provincial SG-234 y que comunica a su vez con Castillejo de Mesleón, la autovía A-1 y El Olmo.

3.2 Ubicación del proyecto. El proyecto será construido dentro del término municipal de Castillejo de Mesleón, concretamente en la parcela 121 del polígono 9. Las coordenadas geográficas WGS-84 del Punto de Referencia de Helipuerto (HRP) propuesto se indican a continuación:

Latitud: 41° 16' 56.89" N.

Longitud: 003° 38' 11.93" W.

Su localización se corresponde con una zona de tierras de cultivo y se halla a una distancia de más de tres kilómetros de cualquier núcleo de población.

3.3 Características del potencial impacto. Según la documentación ambiental y las contestaciones a las consultas realizadas cabe destacar los siguientes aspectos:

Incidencia sobre el régimen hídrico: El 11 de marzo de 2015 la Confederación Hidrográfica del Duero remite un informe, en contestación a las consultas previas, en el que señala que no existen corrientes superficiales de agua en la parcela de estudio ni en sus proximidades, el más cercano es un pequeño arroyo, situado a más de 1 km., que transcurre al norte de la parcela y el río Duratón a 1,5 km al sur de la misma. La masa de agua subterránea sobre la que se encuentra la parcela es la de Ayllón.

Asimismo señala que en la documentación aportada en ningún momento se menciona ni la procedencia, ni la cantidad de agua a utilizar en las instalaciones proyectadas. Dado que este proyecto incluye una edificación para uso de hangar, oficinas, cafetería, torre de control y edificio terminal, se deberá informar sobre este aspecto y si finalmente fuera necesaria la captación de aguas superficiales y/o subterráneas durante la fase de obras y/o durante la fase de explotación, será preciso obtener la correspondiente autorización o concesión administrativa.

La citada Confederación Hidrográfica del Duero señala que deberán ser tenidos en cuenta una serie de aspectos por el promotor a la hora de ejecutar el proyecto:

Con carácter general, se informa desfavorablemente la intercepción de cauces públicos o la modificación de los mismos en cualquiera de sus dimensiones espaciales.

En cuanto al posible alumbramiento de aguas subterráneas, se atenderá a lo dispuesto en los artículos 16 y 316.c del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Se deberán aplicar las medidas oportunas 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 durante la vida útil de las instalaciones; sin perjuicio de lo cual se recomienda la elaboración de protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de incidentes de este tipo, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación de las aguas superficiales y/o subterráneas. Este aspecto cobra especial importancia en este caso, puesto que, según el mapa litoestratigráfico, se comprueba que la zona de actuación se sitúa sobre materiales detríticos de alta y muy alta permeabilidad, por lo que existe riesgo de afección a las aguas subterráneas.

Para mantener la calidad de las aguas superficiales y/o subterráneas, en relación con los vertidos, de acuerdo con el artículo 234.b del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, queda prohibido acumular residuos sólidos, escombros o sustancias, cualesquiera que sea su naturaleza y el lugar en el que se depositen, que constituyan o puedan constituir un peligro de contaminación de las aguas o de degradación de su entorno.

En caso de que estén previstos movimientos de tierras, se establecerán medidas para la retención de sólidos previa a la evacuación de las aguas de escorrentía superficial, así como otras posibles medidas para reducir al mínimo el riesgo de contaminación de las aguas superficiales.

En cuanto a las aguas residuales sanitarias generadas en las instalaciones se recomienda la disposición de un depósito estanco, sin salida al exterior, que almacene las aguas residuales, para, posteriormente, ser retiradas de forma periódica para su tratamiento por un gestor autorizado.

Finalmente la Confederación Hidrográfica del Duero, considera que cualquier obra que se pueda realizar en el futuro, y que pueda afectar al dominio público hidráulico, requerirá de las correspondientes autorizaciones.

Incidencia sobre la Red Natura: La Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de este Ministerio, con fecha 27 de abril de 2015, informa en contestación a las consultas previas, que la parcela en donde se ubicaría el Helipuerto proyectado no alberga hábitats de interés comunitario y en su entorno inmediato no se ha detectado la presencia de especies protegidas que se puedan ver afectadas de forma directa por la actividad del helipuerto.

Sin embargo, dicho helipuerto se emplazaría a 1,65 km del LIC «Riberas del río Duratón» (ES4160084). Se trata de un LIC Fluvial que se ubica en la cuenca alta del río Duratón y constituye un río de rampa serrana con vegetación de ribera bien desarrollada. Su calidad viene definida por las secuencias de vegetación fluvial (alamedas, choperas, alisedas, etc.), propia de los tramos medios, así como por las comunidades faunísticas presentes (peces, anfibios, paseriformes ribereños, etc.).

Sobre el citado LIC ES4160084 Riberas del Río Duero el riesgo de afección del helipuerto a sus valores naturales serían las producidas sobre la fauna por el ruido o a colisiones potenciales con aves reproductoras del bosque ripario que cacen en terrenos abiertos, como puede ser el caso de los milanos real (*Milvus milvus*), catalogada como especie en peligro de extinción y milano negro (*Milvus migrans*).

Incidencias sobre la fauna: Las trayectorias de aterrizaje y despegue de los helicópteros, aportadas en la documentación ambiental, coinciden parcialmente con las principales rutas de migración de grullas (*Grus grus*) y gansos (*Anser anser*). Además, en las proximidades de la zona de actuación hay varias colonias de buitre leonado (*Gyps fulvus*) de más de 200 ejemplares, como la de las hoces del río Duratón o las situadas en la cara norte de la sierra de Ayllón.

En este sentido, se considera que la documentación aportada por el promotor es muy escasa y poco concisa puesto que no incluye un inventario detallado ni un análisis desarrollado de los impactos potenciales sobre el medio natural y en concreto sobre el citado LIC Riberas del río Duratón. Por ello, se considera necesaria la realización de un nuevo inventario de fauna detallado basado en datos obtenidos durante el trabajo de campo, aunque también se recomienda la consulta de documentación técnica y científica relativa a la zona de actuación.

En este estudio se prestará especial atención a la presencia de rapaces, grandes planeadoras, aves gregarias o aves acuáticas cuya presencia conlleve un riesgo de colisión los helicópteros para lo que será imprescindible observar qué especies sobrevuelan la zona de despegue y aterrizaje de los helicópteros, en que número lo hacen, su comportamiento, etc. Asimismo, se debería realizar un estudio específico de las zonas de reproducción o importantes para la alimentación o migración de la avifauna para asegurar que no se van a producir molestias sobre zonas sensibles de especies protegidas.

En particular se deberá analizar la posible afección de las operaciones del helipuerto y de los vuelos de los helicópteros, en zonas más alejadas de dicho helipuerto, sobre las rutas utilizadas por el buitre leonado (*Gyps fulvus*) y el milano real (*Milvus milvus*) en sus desplazamientos a la red de muladares existentes en la provincia de Segovia (El Espinar, Cantimpalos, Abades y Sangarcía) y así como de otros taxones beneficiados de dichas red que, si bien no se consideran necrófagos estrictos, acuden frecuentemente a los muladares a alimentarse, como el águila real (*Aquila chrysaetos*), el milano negro (*Milvus migrans*) o los córvidos.

Por esta razón el estudio de impacto ambiental incorporará un estudio acústico para medir el alcance del impacto sonoro del ruido y las vibraciones producidas por el rotor, incluyendo la huella de ruido correspondiente a la de la máxima capacidad de la infraestructura proyectada, a la simulación del peor escenario previsto y a la del día medio. Dicho estudio debe valorar adecuadamente el impacto, tanto sobre las poblaciones cercanas como sobre la fauna presente en la zona, en especial a las aves, ya que la nueva infraestructura está ubicada, tal y como ya se ha indicado, a 1,65 km del LIC «Riberas del río Duratón», aportando cartografía detallada de las trayectorias de aterrizaje, despegue y zonas de operación que emplearán en todo el periodo de explotación del helipuerto.

Incidencia sobre otras infraestructuras presentes en la zona: La empresa ENAGAS informa, con fecha 5 de febrero de 2015, que la ejecución del proyecto correspondiente a la instalación de un Helipuerto en el T.M. de Castillejo de Mesleón (Segovia) afecta al gasoducto de transporte denominado Haro-Burgos-Madrid, sin embargo dicha afección se resuelve con la reubicación de unos hitos de señalización.

Estudio de alternativas: El promotor ha contemplado, junto a la alternativa elegida en la parcela 121 del polígono 9 de Castillejo de Mesleón (Segovia), dos alternativas de ubicación una en el polígono industrial de Ventorro del Cano (Alcorcón) y en una parcela agrícola del oeste de Brunete, ambas situadas en la Comunidad de Madrid.

Asimismo, cabe indicar que la descripción y evaluación comparativa de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución elegida, no se ha realizado con la descripción detallada requerida en relación con la ubicación, diseño, construcción y explotación del proyecto. Todas las alternativas que el promotor propone, deben ser viables para cumplir con los objetivos del proyecto.

En esta descripción debería haber incluido, para cada alternativa, la localización de todas las infraestructuras que componen el proyecto, tanto temporales como permanentes, las cuales deben quedar claramente representadas en planos a escala adecuada para su identificación, así como las características de la operación asociadas a cada alternativa del aeródromo (rutas y alturas de vuelo; posibles zonas o períodos excluidos de vuelo por motivos ambientales, meteorológicos, distancias a núcleos edificados y vías de comunicación u otros) y las características de la fase de explotación del resto de instalaciones. Todo ello acompañado de planos en los que se reflejasen los parámetros que caracterizan la operación en cada alternativa. Se debería haber realizado un análisis comparativo de las alternativas propuestas en el que se estudiase la incidencia ambiental de cada una, y en particular las afecciones a la flora, la fauna (prestando especial atención a las poblaciones de aves, a la fragmentación causada por el proyecto y a la posible presencia de especies amenazadas o protegidas), los espacios naturales protegidos (incluida la Red Natura 2000), los hábitats de interés comunitario dentro y fuera de Red Natura, los suelos, el patrimonio histórico y cultural, las poblaciones humanas (por ruido y otras molestias), etc.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada según lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, es previsible que el proyecto Helipuerto Helicopter World, T.M. Castillejo de Mesleón (Segovia), vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley, para lo que el promotor elaborará un estudio de impacto ambiental conforme al artículo 35 de la Ley de Evaluación Ambiental. El promotor podrá solicitar al órgano ambiental el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, en el que se delimitará la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe dicho estudio, de acuerdo a lo indicado en el artículo 34 de la citada ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es).

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 2 de julio de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Pablo Saavedra Inaraja.

Helipuerto privado Helicopter World, T.M. Castillejo de Mesleón (Segovia)

