

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

9109 *Resolución de 1 de agosto de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Aeródromo de Ronda, base contra incendios de Andalucía.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), 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 Aeródromo de Ronda, base contra incendios de Andalucía (CEDEFO) se encuentra encuadrado en el apartado d, del grupo 7, del referido anexo II.

La zona de actuación no se encuentra en ningún espacio protegido de la Red Natura 2000. El espacio más próximo son: el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Sierra de Grazalema, ES0000031, situado a unos 2,8 km del helipuerto, y el LIC río Guadalevín, ES6170034, a unos 2 km del mismo.

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el aeródromo se encuentra construido y operando normalmente desde 1993. 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 08 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*

El objeto del proyecto es obtener la autorización de un helipuerto de uso restringido, perteneciente al Centro de Defensa Forestal (CEDEFO) de la Junta de Andalucía, existente en el término municipal de Ronda (provincia de Málaga) para operaciones de prevención y extinción de incendios forestales.

La infraestructura ya está actualmente construida y, hasta este momento, no se ha procedido a la solicitud de su autorización, puesto que se pretendía utilizar como helipuerto eventual y la legislación permitía su uso bajo esta denominación. Sin embargo, tras la entrada en vigor del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de

diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, donde en su artículo 2. Punto b se indica lo siguiente:

«Aeródromo eventual, la superficie apta para el uso por una o varias aeronaves, cuya utilización está limitada en el tiempo a un máximo de 30 días al año y que no dispone de infraestructuras permanentes para la operación de aeronaves.

Cuando el uso del aeródromo sea por un tiempo superior será considerado, a los efectos de este real decreto, como aeródromo de uso restringido.

En consecuencia, el CEDEFO se ve en la obligación de lanzar el procedimiento definido por la AESA para obtener la pertinente autorización de establecimiento para el helipuerto de uso restringido con una infraestructura permanente.

Se trata de un helipuerto de superficie de 4.828 m² de extensión, incluyendo la zona industrial y de almacenamiento de combustible, situado en el término municipal de Ronda (Málaga).

El promotor del proyecto es la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Junta de Andalucía y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural recibe, con fecha 6 de marzo de 2013, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 23 de abril de 2013, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias:

Organismos consultados	Resultado de la consulta
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.	—
Delegación del Gobierno en Andalucía.	x
Subdelegación del Gobierno en Málaga.	x
Distrito Hidrográfico Mediterráneo de la Agencia de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	—
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Justicia e Interior de la Junta de Andalucía.	—
Dirección General de Bienes Culturales e Instituciones Museísticas de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía.	—
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	—
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Secretaría General de Medio Ambiente y Alimentación de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	—
Delegación Territorial de Medio Ambiente en Málaga de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	—
Dirección General de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	—
Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	—
Diputación Provincial de Málaga.	—

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Ayuntamiento de Arriate (Málaga).....	-
Ayuntamiento de Benaolán (Málaga).....	-
Ayuntamiento de Montejaque (Málaga).....	-
Ayuntamiento de Ronda (Málaga).....	-
Ecologistas en Acción de Andalucía.....	-
WWF.....	-
Seo/BirdLife.....	-

El contenido de las respuestas recibidas se expone a continuación:

La Delegación del Gobierno en Andalucía indica que la actuación no se desarrollará en ningún espacio protegido de la Red Natura 2000, que las instalaciones estarán valladas para evitar el paso de animales, que no existe vegetación significativa en el entorno y que la actividad se realizará durante los meses desde marzo hasta diciembre, coincidiendo con la época de menor presencia de aves; por lo que considera, que las afecciones al medio natural (flora, fauna y espacios protegidos) serán de magnitud muy limitada y de fácil corrección mediante la aplicación de las medidas correctoras y protectoras diseñadas.

Como conclusión, señala que la instalación dedicada al aterrizaje y despegue de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales de Ronda no produce afecciones significativas sobre el medio ambiente. Igualmente, concluye que la actuación pretende proteger la zona frente a la amenaza de incendios forestales, de acuerdo a los criterios generales de conservación y gestión de los lugares de la Red Natura 2000, por lo que no estima necesario, someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental según lo establecido en la sección 1.ª del Capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

Por su parte, la Subdelegación del Gobierno en Málaga señala que el aeródromo lleva operativo desde hace más de 20 años, por lo que los impactos ambientales que pudiera haber ocasionado han sido ya integrados por el entorno. Del mismo modo, informa que las infraestructuras no se ubican sobre ningún espacio de la Red Natura 2000, encontrándose el más próximo a más de 2,8 km, concretamente el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES0000031 Sierra de Grazalema, no obstante, recomienda que los vuelos que se realicen sobre dicha área sean los estrictamente necesarios como consecuencia de las labores de extinción de incendios, evitando el sobrevuelo cuando el helicóptero se traslade a otras zonas. Concluye, que el proyecto no se encuentra sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, al considerar improbable que dicho proyecto pueda afectar directa o indirectamente a ningún espacio de la Red Natura 2000.

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: El proyecto consiste en un helipuerto de superficie, cuyas infraestructuras son:

Área de aproximación final y de despegue (FATO): circular con 40 metros de diámetro, y 5 puntos de estacionamiento de 25 m de diámetro. Está construida en hormigón en masa (sin armadura) de 15 cm de espesor sobre sùbase de material granulado compactado de 10 cm de espesor a dos aguas con pendiente inferior al 1%. Las direcciones de los rumbos de aproximación y ascenso en el despegue son 100°-310°

y 130°-280°. Área de seguridad en torno a la FATO despejada de obstáculos, de material granular compactado, al mismo nivel de la FATO, limpia de vegetación y detritos, y con pendiente hacia fuera de la FATO para facilitar el drenaje.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): circular con 40 metros de diámetro, de las mismas características físicas que la FATO y a su mismo nivel, a dos aguas con pendiente inferior al 1%, con señal de TLOF orientada en dirección 100°-310° y 130°-280°.

Instalaciones anejas:

Depósito de combustible de 20.000 l, homologado para la carga de aeronaves, situado fuera del área de seguridad, en dirección sur respecto de la FATO.

Indicador de la dirección del viento («manga») está situado al sureste de la FATO.

Sistema de extinción de incendios específico para protección de las aeronaves.

Caseta – almacén para material propio de la operación y mantenimiento de línea de los helicópteros.

La instalación no dispone de hangares específicamente destinados para las operaciones de las aeronaves, el edificio del CEDEFO alberga las actividades propias de la prevención y extinción de incendios forestales propios del Plan de Emergencia por Incendios Forestales de Andalucía (Plan INFOCA). El recinto del helipuerto está completamente vallado y el acceso al mismo está controlado y restringido a personal autorizado.

El helipuerto no está abierto al tráfico público o privado de otros operadores diferentes a los designados por el Plan INFOCA para las labores específicas de extinción de incendios, aunque esporádicamente se puede permitir el uso a otros servicios de emergencias autonómicos o estatales (GREA, Guardia Civil, 061 emergencias sanitarias, vigilancia aduanera, etc.).

Los modelos de helicópteros que utilizarán el helipuerto serán diversos, los más utilizados serán: Bell 212, Bell 412, Agusta A119 y Kamov Ka-32.

El periodo de actividad del helicóptero podrá ser de hasta 12 horas sin interrupción, 7 días a la semana, durante las épocas de campaña (normalmente entre 120 y 180 días al año) desde abril hasta noviembre, ajustándose el inicio y el final de las jornadas en función del orto y ocaso, respetando los periodos de descanso necesarios que marca la normativa sobre actividad-descanso de las tripulaciones.

En la documentación ambiental se valoran dos alternativas: alternativa 0, no desarrollar la obra de adecuación, reforma y ampliación de las infraestructuras forestales existentes, manteniendo la comarca sin ningún tipo de instalaciones en materia de prevención y extinción de incendios; y alternativa A1, ejecución del CEDEFO en los terrenos donde actualmente están. Finalmente, se opta por la alternativa A1, con el fin de permitir las labores de extinción y prevención de incendios forestales.

Ubicación del proyecto: El helipuerto de superficie objeto del presente estudio está localizado en el término municipal de Ronda, cercano al km 4,5 de la carretera Algodonales-Ronda, en la provincia de (Andalucía), y es gestionado por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente a través de la Agencia de Medio Ambiente y Agua. Las coordenadas geográficas WGS 84, son las siguientes:

Latitud	Longitud	Elevación (m)
36° 45' 42.40" N	05° 10' 24.10" W	610

Las infraestructuras se encuentran aproximadamente a 1,4 km al Noroeste del núcleo urbano de Ronda, dentro del parque periurbano de Dehesa del Mercadillo.

Las direcciones de los rumbos de aproximación y ascenso en el despegue son 100°-310° y 130°-280°.

La actuación no se desarrollará en ningún espacio protegido de la Red Natura 2000. Los espacios con estas características más próximos son:

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) río Guadalquivir (ES6170034), a unos 2 km al sur.

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Sierra de Grazalema (ES0000031), 2,8 km al oeste.

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Sierra de las Nieves (ES6170006), 9 km al sureste.

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Valle del río Genal (ES6170016), a 11,6 km al sur.

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Sierra Bermeja (ES6170010), a 16 km al sureste.

No existen hábitats de interés comunitario según la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, en las proximidades de las infraestructuras.

Finalmente, en el área del helipuerto y sus proximidades no se conoce patrimonio histórico artístico, arqueológico relevante y no interfiere con las vías pecuarias más cercanas: Cordel de Ronda a Olvera (Código Vía 29084011) y la Cañada Real a Sevilla (Código Vía 29084002), que se ubican a unos 200 m y 750 m respectivamente.

Características del potencial impacto: Debido a la ubicación y características del proyecto, no se espera afección sobre espacios protegidos. Las operaciones se realizarán durante el periodo que comprende los meses de abril hasta noviembre, permaneciendo el helipuerto inoperativo el resto del año. Por ello, el impacto sobre la avifauna presente en la zona es prácticamente nulo, puesto que durante la época estival, que es cuando más actividad aeronáutica se prevé, apenas existe paso migratorio de aves por la zona ya que los humedales del entorno prácticamente desaparecen temporalmente durante esa época.

Respecto al resto de fauna del entorno, la totalidad del perímetro del helipuerto estará vallado para evitar el paso de fauna y se eliminará cualquier elemento que pueda resultar atractivo para los animales, ubicándolo lejos de la base si resultara necesario.

El área del helipuerto y sus proximidades está extensamente explotado por el hombre, por lo que no se prevé ningún impacto significativo sobre la vegetación.

Desde el punto de vista paisajístico, la afección visual es prácticamente nula, teniendo en cuenta, además, que el helipuerto lleva construido más de una década.

Otros posibles impactos podrán ser: la emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas de gas de las aeronaves, la emisión de ruido por parte de las turbinas de gas y de los rotores instalados en las aeronaves, las emisiones propias de volátiles procedentes del depósito de combustible y la erosión en el terreno provocada por el tránsito de vehículos. Del mismo modo, en caso de producirse fallos en las aeronaves o en las instalaciones asociadas, serían susceptibles de ocasionarse derrames de combustible y aceite, emisiones de volátiles en valores superiores a los establecidos en la normativa en vigor, así como incendios.

Aún cuando el helipuerto se ubica a unos 1.000 metros del núcleo poblacional de Ronda, la previsiblemente escasa operatividad, así como su acotación temporal y la elevada capacidad dispersante de la atmósfera local, se garantizará que los helicópteros y los vehículos utilizados en estas operaciones sean revisados y reglados correctamente, realizando las oportunas revisiones periódicas. 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. Asimismo, la gestión de los residuos estará sujeta a la normativa en la materia, en concreto, a lo dispuesto en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

De todo lo expuesto, se deduce que la ejecución del proyecto Aeródromo de Ronda, base contra incendios de Andalucía (CEDEFO) no producirá en términos generales efectos ambientales significativos.

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 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, no es previsible que el proyecto Aeródromo de Ronda, base contra incendios de Andalucía (CEDEFO), 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 del capítulo II de dicha 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), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciase expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 1 de agosto de 2013.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

