

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**4568** *Resolución de 7 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto de Alcalá de los Gazules (Cádiz). Base contra incendios de Andalucía.*

En tanto la evaluación de impacto ambiental del proyecto se inició el 6 de marzo de 2013, se aplica 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). Dicha Ley 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 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 Explotación del helipuerto de Alcalá de los Gazules (Cádiz). Base contra incendios de Andalucía (CEDEFO) se ha encuadrado en el apartado k del Grupo 9 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*

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el aeródromo se encuentra construido y en servicio desde 1996, por lo que la evaluación ambiental se centra en la explotación del helipuerto. Se trata de un helipuerto asociado al Centro de Defensa Forestal (CEDEFO) de la Junta de Andalucía, existente en el término municipal de Alcalá de los Gazules (provincia de Cádiz), dedicado al aterrizaje y despegue de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales, en las condiciones que marcan las normas de vuelo visual (VFR) diurnas. Es un helipuerto de superficie, situado, aproximadamente, a 2,15 km de la población de Alcalá de los Gazules.

La regulación de determinados helipuertos y aeródromos que no necesitaban autorización expresa de la autoridad aeronáutica para operar, por considerarse eventuales, se ha visto modificada por el 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, que, en su artículo 2.b, define:

«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, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía inicia el procedimiento definido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para obtener la autorización para helipuerto de uso restringido, entendiéndose como tales: helipuertos donde no se permite la realización de operaciones de transporte comercial de pasajeros, carga o correo, mantenimiento de aeronaves para transporte comercial, base de escuelas de vuelo para pilotos comerciales y de aerotaxi, ni vuelos turísticos, y siempre que realicen operación en condiciones de vuelo visual (VFR).

Con fecha 21 de mayo de 2013, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente remitió un oficio al promotor, informando que se había detectado, en las ortofotos incluidas en la documentación ambiental, que en el emplazamiento existen dos zonas circulares pavimentadas, de las mismas dimensiones, pero sólo se aportan datos de un Área de aproximación final y de despegue (FATO). Por ello, se comunicaba al promotor que, en caso de desear la autorización y la evaluación de impacto ambiental de dos helipistas, debería enviar información y documentación de ambas FATOs. Con la misma fecha, se remitió copia de dicho oficio a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como órgano sustantivo del procedimiento. Con fecha 6 de marzo de 2013, el promotor comunica, respecto a la existencia de dos zonas pavimentadas, que sólo una de ellas se considera Área de aproximación final y de despegue (FATO); la otra superficie no puede tener esa consideración, al existir otros obstáculos que, actualmente, no pueden eliminarse fácilmente. Por ello, confirma que el helipuerto sólo tiene una FATO, tal como se indica en el proyecto.

El promotor del proyecto es la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. La autorización de helipuertos de uso restringido ubicados en comunidades autónomas que no están ejerciendo sus competencias aeronáuticas, como actualmente es el caso de la andaluza, es expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento. Por ello, al actuar como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, este Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente resulta ser el órgano ambiental competente.

## 2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto se recibió en el Departamento con fecha 6 de marzo de 2013. El 18 de abril se inició el preceptivo período 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
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
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Justicia e Interior 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.	–
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Secretaría General de Medio Ambiente y Alimentación de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X

Organismo	Respuesta
Dirección General de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Secretaría General de Medio Ambiente y Alimentación 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.	X
Agencia de Medio Ambiente y Agua de la Dirección General de la Cuenca Atlántica Andaluza de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.	X
Subdirección General de Políticas Culturales de la Dirección General de Bienes Culturales e Instituciones Museísticas de la Secretaría General de Cultura de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía.	X
Delegación Territorial de Medio Ambiente en Cádiz de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Diputación Provincial de Cádiz.	–
Ayuntamiento de Alcalá de los Gazules (Cádiz).	–
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU).	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).	–
Ecologistas en Acción de Andalucía.	–

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

La Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de Cádiz de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía comunica que, una vez analizado por parte del Departamento de Protección del Patrimonio Histórico, no se prevé ningún impacto sobre Bienes Patrimoniales en el ámbito de desarrollo del proyecto. Sobre la base del artículo 32.1 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía, comunica la innecesariedad de realizar una actividad arqueológica que identifique y valore la afección al Patrimonio Histórico.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio de la entonces Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, desde el punto de vista de la ordenación del territorio, no hace consideraciones al proyecto, dado que se trata de una instalación existente y en funcionamiento, cuyo emplazamiento está vinculado a los espacios protegidos objeto de su protección, como son el Parque Natural de los Alcornocales, ZEPa y LIC del mismo nombre; ello, sin perjuicio de su adecuación a la normativa sectorial que le sea de aplicación.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la entonces Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa que las instalaciones del helipuerto afectan al arroyo del Rabilero en su desembocadura con el río Barbate, donde el cauce original se abría en varios brazos. Actualmente, el cauce se encuentra rectificado a su paso por estas instalaciones. Este organismo considera que se presenta afección a las zonas de protección de este arroyo, así como a zona de policía del río Barbate. El ámbito, previsiblemente, se ubica en zona inundable del arroyo, en su desembocadura con el río. A continuación, el informe recoge una serie de consideraciones generales, en cuanto a dominio público hidráulico y zonas de protección, zonas inundables y prevención de riesgos por inundación. En relación con el ciclo integral del agua, indica que las actividades que demanden recursos hídricos deberán disponer de una infraestructura adecuada para su abastecimiento, y que la

actividad deberá disponer de equipo de depuración de aguas residuales y adecuado mantenimiento, infraestructuras que no se mencionan en la documentación aportada. En ningún caso se permitirá el vertido de aguas residuales a dominio público hidráulico, sin depuración previa.

La Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la entonces Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, administración competente en la coordinación de la gestión de la Red de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Ecológica Europea Natura 2000 en Andalucía, informa que las instalaciones del CEDEFO de Alcalá de los Gazules (Cádiz) no se encuentran en el interior de ningún espacio protegido de la Red Natura 2000.

La Delegación del Gobierno en Andalucía remite informe del Coordinador de Zona de Andalucía/Extremadura de la Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que concluye que la instalación no produce afecciones significativas sobre el medio ambiente. En concreto, considera que las afecciones al medio natural (flora, fauna y espacios protegidos) son de magnitud muy limitada y tendrán fácil corrección, mediante la aplicación de las medidas correctoras y protectoras diseñadas. Con el desarrollo de la actuación se pretende proteger la zona frente a la amenaza de incendios forestales, de acuerdo con los criterios generales de conservación y gestión de los lugares de la red Natura 2000. También remite informe de la Dependencia de Agricultura y Pesca de la Subdelegación del Gobierno en Cádiz, que ha revisado la documentación enviada, y consultado los límites de los espacios naturales protegidos, de las vías pecuarias, de la red hidrográfica, e información del planeamiento urbanístico. Dicho organismo determina que la instalación referida no se encuentra en el interior de ningún espacio protegido de la red Natura 2000, que no existe afección a ninguna vía pecuaria ni zona de dominio público hidráulico, así como a ningún yacimiento arqueológico registrado o catalogado, y, finalmente, que, según las características y ubicación del helipuerto, es compatible con el planeamiento urbanístico de Alcalá de los Gazules. Por tanto, considera que el impacto medioambiental del aeródromo es prácticamente nulo. Finalmente, añade que, según consta en la licencia de apertura del centro de defensa, su construcción y puesta en funcionamiento es anterior a la entrada en vigor del Real Decreto 1189/2011. En consecuencia, se informa que no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II 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.

### 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 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, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. La instalación tiene 900 m<sup>2</sup> de superficie, y se ubica en el término municipal de Alcalá de los Gazules (Cádiz). El helipuerto está asociado al Centro de Defensa Forestal (CEDEFO) de Alcalá de los Gazules, un centro en servicio desde 1996. Los CEDEFOs son los centros de trabajo del personal que participa en el dispositivo INFOCA (Plan de Emergencias por Incendios Forestales), y son la unidad básica donde se desarrollan tareas como concienciación, formación, supervisión, planificación y soporte a todos los sectores ligados al medio natural andaluz. Los servicios aéreos que se prestan en este CEDEFO corresponden a un helicóptero de transporte y extinción, con sus tripulaciones especializadas y la logística correspondiente para su empleo en la prevención y lucha contra los incendios forestales, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, de acuerdo a la Carta de Exenciones n.º 2 entre el Estado Mayor del Ejército del Aire, la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección General de

Gestión del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medioambiente de la Junta de Andalucía.

Se trata de un helipuerto de superficie, que se compone de los siguientes elementos:

Área de aproximación final y de despegue (FATO) circular, de 25 m de diámetro, construida en hormigón en masa (sin armadura), de 15 cm de espesor, sobre material granulado compactado, de 10 cm de espesor, a dos aguas y con pendiente inferior al 1%.

Las direcciones de los rumbos de aproximación y ascenso en el despegue son 115° y 270°.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): circular, de 20 m de diámetro, de las mismas características físicas que la FATO y a su mismo nivel.

Área de seguridad en torno a la FATO, despejada de obstáculos, limpia de vegetación y detritos, de material granular compactado y al mismo nivel que la FATO, con pendiente hacia fuera de la FATO para facilitar el drenaje del agua de lluvia.

En las proximidades de la helipista también existen las siguientes instalaciones: depósito de combustible de 20.000 litros, homologado para la carga de las aeronaves, situado fuera del área de seguridad, en dirección oeste respecto a la FATO; sistema de extinción de incendios específico para protección de las aeronaves, y caseta-almacén, para material propio de la operación y mantenimiento de los helicópteros.

El helipuerto no dispondrá de hangares específicamente destinados para las operaciones de las aeronaves, dado que el edificio del Centro de Defensa Forestal alberga las actividades necesarias para la prevención y extinción de incendios forestales propias del INFOCA.

El documento ambiental afirma que el servicio está contratado con empresas de trabajos aéreos, que cuentan con la autorización de AESA que permite el desempeño de las misiones con el helicóptero correspondiente, y cumplen todos los requisitos a que obligue la legislación vigente. Todos los elementos de dotación del helipuerto y el mantenimiento de los mismos corresponden a la empresa adjudicataria del servicio, y deberán estar convenientemente homologados por los organismos competentes, y cumplir con las disposiciones legales en materia ambiental y de prevención de riesgos laborales. La empresa adjudicataria está obligada a renovar y reparar las dotaciones de equipos y medios auxiliares, cuando sea necesario.

Las características del helicóptero que presta servicio en este helipuerto son: velocidad de crucero como mínimo de 250 km/h, autonomía mínima de 2 horas, helicóptero de turbina (potencia máxima al eje como mínimo de 900 h.p. en la turbina), tren de aterrizaje tipo sky, dispositivo exterior para transporte del helibalde con capacidad para 900 litros, equipo de inyección de espumógeno con capacidad para 45 l, como mínimo. Capacidad para el transporte de siete personas, excluida la tripulación, sentadas y provistas de su equipo personal de trabajo y medios auxiliares (herramientas, motosierra, combustible para la misma...). Con carácter general, el grupo de especialistas helitransportado estará compuesto por seis personas, pudiendo operar con 900 kg de carga externa y combustible para dos horas de autonomía.

El período de posicionamiento se decide cada año, en función de la meteorología. El medio aéreo que se contrata para ese emplazamiento suele tener una duración de seis meses, por lo que el período se extiende desde abril-mayo hasta octubre-noviembre, estando la base inoperativa el resto de los meses. La actividad del helicóptero en el Centro de Defensa Forestal podrá ser de hasta 12 horas sin interrupción, 7 días a la semana, durante todos los días de la campaña (típicamente, entre 120 y 180 días al año), ajustándose el inicio y el final de las jornadas en función del orto y el ocaso, respetando los períodos de descanso necesarios que marca la normativa sobre actividad-descanso de las tripulaciones. Recibido el aviso de salida, ésta deberá realizarse en un tiempo máximo de 15 minutos.



El documento ambiental incluye esta tabla, con datos de los vuelos en el Centro, en los últimos años:

Año	N.º de despegues	Embarques brigada/Grupo	Personas transportadas	Tiempo de vuelo asociado
2005	107	66	518	139:11
2006	121	73	600	161:33
2007	56	43	358	70:45
2008	103	59	453	139:16
2009	91	48	364	121:15
2010	64	52	377	67:40
2011	76	65	475	79:30

Se observa una media de 88 despegues y aterrizajes por año, en una media de 163 días de posicionamiento por año, lo que supone un despegue y aterrizaje cada 1,85 días, incluyendo tanto las misiones de incendio como las de adiestramiento y otras.

Entre los diversos modelos de helicópteros que utilizarán el helipuerto, los más utilizados serán: Bell 212, Bell 412, Agusta A119, Kamov Ka-32; aunque, en alguna ocasión, puede ser utilizado por otros modelos de categoría similar: Aérospatiale SA-330 Puma, Aérospatiale AS-332 Super Puma, o PZL W-3A Sokol.

El uso principal del helipuerto será el aterrizaje de helicópteros destinados a la prevención y extinción de incendios forestales y, esporádicamente, se puede permitir el uso a los de otros servicios de emergencias autonómicas o estatales (GREA, Guardia Civil, 061 Emergencias Sanitarias, Vigilancia Aduanera, etc.). No está abierto al tráfico público o privado de otros operadores diferentes a los designados por el Plan INFOCA. Las operaciones, siempre bajo normas de vuelo visual (VFR) y diurnas, serán, principalmente:

Extinción de incendios forestales mediante el lanzamiento de agua, o agua con espumógeno, tanto en ataque directo como indirecto.

Desplazamiento rápido de grupos de especialistas de extinción y sus equipos hasta las proximidades de los incendios.

Vuelos de vigilancia.

Cualquier otra misión o actividad relacionada con las actividades de vigilancia y extinción de incendios o con la conservación del medio ambiente en general, en coordinación con otros posibles medios aéreos o terrestres, en todo el territorio andaluz.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se emplaza en el término municipal de Alcalá de los Gazules, en la comarca de La Janda, provincia de Cádiz (Andalucía), sobre una parcela de titularidad pública. Se sitúa, aproximadamente, a 2,15 km al suroeste del núcleo urbano más próximo, el de Alcalá de los Gazules, situado, a su vez, a 65 km al este de la capital de provincia. El acceso al recinto se efectúa desde la carretera CA-2112.

La helipista está situada en las coordenadas geográficas WGS 84 siguientes:

Latitud	Longitud	Elevación (m)
36° 26' 44,38" N	5° 44' 52,67" W	46

El Centro de Defensa Forestal lleva en funcionamiento desde 1996. Antes de promover esta instalación, la Consejería de Medio Ambiente valoró la alternativa 0, optando por la ejecución del centro de defensa forestal, en los terrenos donde actualmente está, con el fin de permitir las labores de extinción y prevención de incendios forestales. Su ubicación linda con el perímetro occidental del Parque Natural de los Alcornocales,

LIC y ZEPA del mismo nombre, espacios protegidos con una significación ambiental elevada que se pretenden preservar en caso de incendio, con una rápida y eficiente intervención cuando sea necesario. El documento ambiental indica que se seleccionó el emplazamiento como el más adecuado, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Ubicación centrada y próxima a las zonas a proteger.

Buenas comunicaciones.

Se evita el sobrevuelo de la zona urbana.

Lejanía suficiente de las zonas del espacio aéreo restringidas, peligrosas o prohibidas y al aeropuerto más cercano, el de Jerez de la Frontera, para evitar las restricciones de operación en el espacio aéreo establecidas por las autoridades aeronáuticas.

El helipuerto no se sitúa sobre ningún espacio de la red Natura 2000 (Lugar de Importancia Comunitaria, LIC, o Zona de Especial Protección para las Aves, ZEPA) ni hábitat de interés comunitario. No obstante, está a muy poca distancia del LIC y ZEPA ES0000049, también Parque Natural Los Alcornocales, y del LIC ES6120015 Acebuchales de la Campiña Sur de Cádiz, de forma que las trayectorias de aproximación y despegue atraviesan dichos espacios. Se sitúa sobre el Área Importante para la conservación de las Aves (IBA) n.º 244 Sierra de las Cabras, del Aljibe y de Montecoche.

En relación al Parque Natural de los Alcornocales, el documento ambiental indica que su variedad paisajística, de fauna y de vegetación de tipo mediterráneo y de ribera son excepcionales a nivel ibérico, así como su patrimonio cultural. Se caracteriza por el bosque de alcornoque más extenso de España y uno de los más grandes del mundo, en un magnífico estado de conservación, aunque manteniendo el aprovechamiento del corcho. Además, el Parque tiene representadas otras masas forestales importantes, tanto cualitativa como cuantitativamente: bosques de quejigos o robles andaluces, relictos de épocas pasadas, junto con la presencia de otras especies típicas del bosque mediterráneo, como acebuche y roble melojo. Pero, sobre todo, destaca la humedad proveniente de la costa, que se acumula formando niebla en valles estrechos y profundos denominados canutos, dando lugar a bosques de galería de laurisilva, únicos en la Europa continental. La riqueza faunística del parque viene determinada, en gran parte, por su posición geográfica. Hay presencia de cigüeñas, milanos, halcón abejero, águila calzada y culebrera, buitres, alimoches y otras muchas aves, e igualmente son importantes las poblaciones de mamíferos, por su variedad y abundancia. El documento ambiental presentado por el promotor afirma que no se prevé que la actuación tenga repercusiones significativas, tanto directas como indirectas, sobre los hábitats y especies de interés comunitario incluidas en los Anexos I, II y IV de la Directiva 92/43/CEE.

En relación con bienes culturales, arquitectónicos o arqueológicos, el documento ambiental cita la vía pecuaria El Cordel de Gibraltar, que comienza a las puertas del CEDEF, en el cruce con la Cañada Real Los Ratones. Otras vías cercanas son la Cañada Real Marchantiega o las Veredas de Las Alcabalas o de Peña Parda.

3.3 Características del potencial impacto. No está prevista la utilización de recursos diferentes de los propios para la operación de las aeronaves (combustible, principalmente) y la utilización del depósito de combustible (corriente eléctrica para su operación).

Otros impactos potenciales sobre el medio ambiente, durante la explotación de la instalación, vienen generados por: la emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas de las aeronaves, la emisión de ruido por las turbinas de gas y los rotores de las aeronaves, las emisiones de volátiles procedentes del depósito de combustible, y la erosión en el terreno provocada por el tránsito de vehículos a motor utilizados por el personal de las brigadas de extinción de incendios. Por otra parte, en caso de producirse fallos en las aeronaves o en las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente se pueden resumir en los inherentes a la utilización de máquinas complejas, como pueden ser: derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave, derrame de combustible procedente del depósito de combustible, emisiones de volátiles fuera de los límites establecidos por la normativa en vigor, incendios, etc.

Debido a las operaciones de las aeronaves, se emitirán gases de combustión, emisiones sujetas a las normativas aeronáuticas en vigor, al igual que las emisiones de ruido. Se garantizará que los helicópteros y los vehículos utilizados en estas operaciones sean revisados y reglados correctamente, realizando las oportunas revisiones periódicas, aunque el documento ambiental resalta el escaso número de vuelos diarios previstos (menos de uno diario), su carácter diurno, y sólo en campaña. Se incluyen en la documentación presentada los certificados de los niveles de ruido de helicópteros que podrían utilizar el helipuerto: Agusta A119, Bell 412 y KA-32A11BC.

Sólo está previsto realizar las revisiones diarias y las inspecciones pre-vuelo de las aeronaves que operen en el helipuerto, no estando previstas otras tareas de mantenimiento aeronáutico sobre dichas aeronaves. El depósito de combustible será suministrado por un agente autorizado por el Ministerio de Industria, estando homologado según las normativas vigentes. Dispondrá de todas las medidas de seguridad establecidas en la legislación vigente, referentes a fuego, emisión de volátiles, derrame de fluido, descarga de electricidad estática, etc.

El área del helipuerto y sus proximidades está extensamente explotada por el hombre, y el promotor no prevé impacto significativo en la vegetación. Para asegurar la seguridad de las aeronaves y de las personas durante las operaciones, debe mantenerse libre de obstáculos, fijos o móviles, toda el área circundante a la FATO y área de seguridad establecida, así como las zonas situadas por debajo de las superficies de aproximación y de ascenso en el despegue de los helicópteros. Por ello, se realizarán periódicamente labores de limpieza de vegetación en dichas áreas.

Las operaciones se realizarán, básicamente, durante el período de tiempo definido por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía a través del Plan INFOCA. El impacto ambiental sobre la avifauna presente en la zona es considerado prácticamente nulo en el documento ambiental, puesto que la época migratoria más importante es desde febrero a abril, y desde septiembre a noviembre, épocas en las que la actividad aeronáutica de la base es prácticamente nula. Durante la época estival es cuando más actividad aeronáutica se prevé, y apenas existe paso de aves por la zona, ya que las zonas húmedas del entorno, prácticamente desaparecen durante esta época.

El recinto de las instalaciones está vallado en toda su periferia mediante una valla metálica, para evitar el paso de animales y personas no autorizadas a las proximidades de la helipista. El acceso al helipuerto está controlado y restringido a personal autorizado, dependiente del Plan INFOCA.

Las medidas preventivas o correctoras consideradas por el promotor para minimizar al máximo los riesgos de la fauna adyacente a la instalación son las siguientes:

Eliminar la vegetación silvestre del entorno y en las proximidades del helipuerto, para evitar el acercamiento de aves y fauna.

Reducir cualquier elemento que pueda ser atractivo para los animales en la instalación, y, en caso de necesidad, ubicarlo lejos de la misma, como fuentes de alimento, vertederos, semillas, insectos, micromamíferos, etc., láminas de agua, depresiones encharcadas, canales de drenajes, vaguadas, árboles y setos propicios para ofrecer refugios, hierbas, césped, estructuras para la nidificación, etc. El documento ambiental afirma que estos elementos son prácticamente inexistentes en la zona.

Se ha provisto de contenedores para la eliminación de los residuos orgánicos, de aceites y de los derivados del petróleo que puedan generarse.

Se revisa periódicamente y se mantiene el vallado metálico de todo el perímetro del recinto.

Para realizar el seguimiento de las indicaciones y medidas protectoras o correctoras contenidas en el documento ambiental, periódicamente se procederá a: eliminar la vegetación que pueda brotar en las proximidades de la helipista, revisar el vallado del helipuerto y mantenerlo adecuadamente, y eliminar los residuos generados por las aeronaves y por las personas, conforme a la legislación vigente. El documento ambiental



prevé que cualquier incidencia reseñable se comunicará al responsable de las instalaciones, y cualquier incidente o accidente contemplado en las normativas aeronáuticas en vigor, se comunicará a la autoridad aeronáutica competente.

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 explotación del helipuerto de Alcalá de los Gazules (Cádiz). 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](http://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, 7 de abril de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

