

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**3577** *Resolución de 7 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto de Cártama (Málaga). 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. 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 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.

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el helipuerto se encuentra construido y operando normalmente desde antes de 1992. La tramitación ambiental se centrará, por tanto, en la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que, en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

El proyecto Explotación del helipuerto de Cártama (Málaga). 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*

Se trata de un helipuerto perteneciente al Centro de Defensa Forestal (CEDEFO) de la Junta de Andalucía, existente en el término municipal de Cártama (Málaga), 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.

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 pertinente autorización para el helipuerto de uso restringido con una infraestructura permanente.

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 la documentación ambiental, que el helipuerto se aloja cerca de una de las cabeceras de una antigua pista, que no se usa como tal habitualmente (dicho aeródromo es claramente visible en las ortofotos). Por ello, se informaba al promotor que el procedimiento actual se refiere únicamente a la información facilitada en relación con el helipuerto y su explotación, y que una Resolución referida a la evaluación de impacto ambiental del helipuerto no será extensiva a la pista del aeródromo, ni al uso de la misma. Con la misma fecha, se remitió copia de dicho oficio a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como órgano sustantivo del procedimiento.

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 hayan asumido 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, 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 se realicen operación en condiciones de vuelo visual (VFR). Por ello, actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y 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 16 de abril de 2013 se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
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 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 .....	-
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 Secretaría General del Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía .....	-

Organismo	Respuesta
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
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 . . . . .	–
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía . . . . .	X
Delegación Territorial de Medio Ambiente en Málaga de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía . . . . .	–
Diputación Provincial de Málaga . . . . .	X
Ayuntamiento de Alhaurín el Grande . . . . .	X
Ayuntamiento de Cártama . . . . .	–
Ayuntamiento de Coín . . . . .	–
Ayuntamiento de Pizarra . . . . .	–
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 Diputación Provincial de Málaga aprecia, del documento ambiental del proyecto, la escasa incidencia ambiental de la fase de construcción, por la naturaleza de los trabajos descritos y porque las obras previstas se realizarán sobre un terreno ya urbanizado. De las características del proyecto se deduce que los potenciales impactos estarán ligados, preferentemente, a la fase de funcionamiento o explotación, aunque estas afecciones se verán minimizadas por las siguientes circunstancias:

La actividad se concentra en determinados meses del año (de abril a noviembre), siendo también escaso el número de vuelos diario.

No se realizarán tareas de mantenimiento aeronáutico de las aeronaves que operen en el helipuerto.

El depósito de combustible para las aeronaves dispondrá de las medidas de seguridad que establece la legislación.

No obstante, aprecia que en la documentación ambiental no se ha profundizado en las medidas preventivas y correctoras para corregir, disminuir o minimizar los impactos ambientales detectados por el promotor, por lo que se sugieren las siguientes:

Señalización necesaria para la delimitación de las obras y accesos seguros para la maquinaria de obra y vehículos pesados, para evitar afecciones al entorno circundante.

En caso de que se realicen actividades que generen la emisión de polvo y partículas en suspensión, se evitará su realización en días ventosos y se recurrirá a riegos, en caso de ser necesarios.

Evaluación periódica de la avifauna presente en las inmediaciones del helipuerto, así como en el área de influencia del proyecto (rumbos de aproximación y elevación en despegue) y, en su caso, de las especies animales incluidas en el catálogo nacional de especies amenazadas o en catálogos autonómicos que puedan coincidir en sus rutas migratorias con la actividad del helipuerto.

Una vez entre en funcionamiento, evaluar «in situ» el impacto del funcionamiento en las inmediaciones y zonas de influencia de los vuelos sobre la población presente y futura, y establecer las medidas correctoras pertinentes.

Establecer medidas para evitar la contaminación de las aguas superficiales por vertidos accidentales de combustible u otros.

Por último, considera que sería adecuado incorporar un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como para la propuesta de nuevas medidas, si se observa que los impactos son superiores a los previstos, o insuficientes las medidas protectoras y correctoras inicialmente propuestas, con, al menos, el siguiente contenido:

Protección de la calidad de las aguas en las operaciones de carga de combustible, teniendo en cuenta la proximidad del río Grande.

Control de los niveles sonoros diurnos y máximos una vez al año durante la fase de explotación. El control se realizará en las partes de la población más expuestas al ruido.

Control de las afecciones sobre la avifauna migratoria.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, desde el punto de vista de la ordenación del territorio, no efectúa consideraciones al proyecto, dado que se trata de una instalación existente y en funcionamiento, cuyo emplazamiento obedece a la accesibilidad del lugar, a su centralidad respecto a los espacios a proteger, y a su distancia relativa a las zonas urbanas próximas.

La Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de Málaga de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía hace constar que la zona afectada por el proyecto no presenta en la actualidad localización alguna de interés arqueológico conocida o recogida en la documentación existente en sus archivos. Esta presumible no existencia de localizaciones de interés arqueológico será válida siempre y cuando se respeten las delimitaciones de terreno presentadas en la cartografía que acompaña al proyecto. En el caso de ampliarse o modificarse, se deberá comunicar a esa Delegación Territorial para tomar, si es necesario, otras medidas cautelares, de cara a la protección del Patrimonio Arqueológico. En caso de que se produjese algún tipo de hallazgo casual, de presumible carácter arqueológico o histórico, habría que ponerlo, de inmediato, en conocimiento de esa Delegación Territorial, en aplicación del artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía.

La Delegación del Gobierno en Andalucía remite informe del Coordinador de la Zona de Andalucía/Extremadura de la Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal, 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. En consecuencia, informa que no es necesario someterlo 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.

La Subdelegación del Gobierno en Málaga estima que el espacio protegido de la red Natura 2000 más cercano, el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES6170033 ríos Guadalhorce, Fabalas y Pereilas, está situado a una distancia del proyecto suficiente como para poder considerar que no se producirán incidencias significativas sobre tal LIC. Además, se ha de tener en cuenta la poca intensidad de uso del helipuerto y la no coincidencia del periodo de cría de aves (primavera) con la de mayor riesgo de incendios y, por tanto, mayor número de vuelos (verano). No obstante, se 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.

Este organismo constata que el documento ambiental del proyecto identifica y describe los impactos potenciales en el medio ambiente más significativos y las medidas previstas para su adecuada protección, durante la fase de explotación del proyecto, ya

que el helipuerto está operativo desde el año 1992, con una media en los últimos siete años de 163 despegues y aterrizajes anuales, por lo que los impactos ambientales que pudiera haber ocasionado, han sido ya integrados por el entorno.

Por último, considera no someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de 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, al considerar improbable que pueda afectar, directa o indirectamente, al espacio de la red Natura 2000 más próximo, ES6170033 ríos Guadalhorce, Fabalas y Pereilas, ni a ninguno de los restantes espacios protegidos de la red Natura 2000 cercanos de la provincia.

### 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 1.500 m<sup>2</sup> de superficie, y se aloja cerca de una de las cabeceras de una antigua pista, que no se usa como tal habitualmente, en el término municipal de Cártama (Málaga). El helipuerto está asociado a la base BRICA (Brigada contra Incendios Forestales) de Cártama, un centro en servicio desde antes de 1992. Las bases BRICA 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 esta base BRICA 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 26 m de diámetro, construida aprovechando la pista de vuelo y su plataforma de estacionamiento, en asfalto y hormigón en masa (sin armadura), de 15 cm de espesor, sobre material granulado compactado, de 10 cm de espesor.

Las direcciones de los rumbos de aproximación y ascenso en el despegue son 85°-265°.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): circular, de 15 m de diámetro, de las mismas características físicas que la FATO y a su mismo nivel, a dos aguas, con pendiente inferior al 1% y señal de TLOF orientada en la dirección de los rumbos.

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 FATO y TLOF, con pendiente hacia fuera de la FATO para facilitar el drenaje del agua de lluvia.

Instalaciones anejas: depósito de combustible de 30.000 l, homologado para la carga de las aeronaves, situado fuera del área de seguridad, en dirección sur respecto a la FATO; indicador de la dirección del viento, al norte de 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 de la base BRICA alberga las actividades necesarias para la prevención y extinción de incendios forestales propias del INFOCA.

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: tren de aterrizaje tipo sky, velocidad de crucero mínima de 200 km/h, autonomía mínima de 2 horas, provisto de helibalde con capacidad para 1.200 litros, con una descarga mínima de 1.000 litros en las condiciones más desfavorables, equipo de inyección de espumógeno con capacidad para 45 l, como mínimo. Con carácter general, la brigada helitransportada estará compuesta por 12 personas, y con este grupo debe ser capaz de desarrollar todas las misiones encomendadas, con una autonomía de 2 horas. El periodo de actividad del helicóptero en la base BRICA podrá ser de hasta 12 horas sin interrupción, 7 días a la semana, durante todos los días de la campaña (típicamente, entre 270 y 300 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 esta base BRICA en los últimos años:

Año	Despegues	Embarques Brigada/Grupo	Personas transportadas	Tiempo de vuelo asociado
2005	206	188	2.111	255:19
2006	124	128	1.441	166:55
2007	144	136	1.426	154:29
2008	104	97	1.058	108:58
2009	219	158	1.796	256:41
2010	139	132	1.502	130:53
2011	205	168	1.575	234:08

Se observa una media de 163 despegues en cada año, en una media de 274 días de posicionamiento en el año, lo que supone un despegue cada 1,7 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 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 y emergencias señaladas. Las operaciones se realizarán básicamente durante el período de tiempo definido por la Junta de Andalucía a través del Plan INFOCA, que generalmente se extiende desde abril hasta noviembre. El recinto de las instalaciones está completamente vallado, y el acceso al helipuerto está controlado y restringido a personal autorizado, dependiente del Plan INFOCA.

Su uso principal será el de aterrizaje de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales y, esporádicamente, se puede permitir el uso a los de otros servicios

de emergencias autonómicas o estatales (Guardia Civil, 061 Emergencias Sanitarias, Vigilancia Aduanera, etc.). Las operaciones, siempre bajo normas de vuelo visual (VFR) y diurnas, serán principalmente:

Extinción de incendios forestales mediante el lanzamiento de agua, 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 Cártama, en la provincia de Málaga (Andalucía), sobre una parcela de titularidad pública. Se sitúa a aproximadamente 9 km al oeste del núcleo urbano de Cártama, situado a su vez a 17 km al noroeste de la capital de la provincia. El acceso al recinto se efectúa desde la carretera A-357, y es gestionado por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente a través de la Agencia de Medio Ambiente y Agua.

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

Latitud	Longitud	Elevación (m)
36° 43' 20,6"N	04° 42' 11,7" W	46,27

La ubicación es muy céntrica respecto de la provincia de Málaga y lugares con una significación ambiental elevada: Sierras Parada, Blanca y Bermeja (10 km al sur), Sierras Prieta, Aguas y Jarales (10 km al norte), Parque Natural de los montes de Málaga (25 km al este), y Parque Natural de la Sierra de las Nieves (18 km al oeste), los cuales se pretenden preservar en caso de incendio, para asegurar una rápida y eficiente intervención cuando sea necesario.

La base lleva en servicio desde antes de 1992. Antes de promover esta instalación, la Consejería de Medio Ambiente valoró la alternativa 0, optando por la ampliación y mejora de las infraestructuras y servicios de las instalaciones existentes, en los terrenos donde actualmente están, con el fin de mejorar las labores de extinción y prevención de incendios forestales. Se seleccionó el emplazamiento como el más adecuado, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Ubicación muy próxima a las zonas a proteger.

Fuera de las zonas de Espacios Naturales Protegidos, lo cual minimiza el impacto medioambiental (ruido, sobre todo) de las aeronaves durante su operación.

Buenas comunicaciones del emplazamiento.

Se evita el sobrevuelo de la zona urbana.

Lejanía suficiente de zonas del espacio aéreo restringidas, peligrosas o prohibidas.

El helipuerto no se sitúa sobre ningún espacio de la red Natura 2000; aunque la FATO y los edificios del helipuerto están a 60 metros y 20 metros, respectivamente, de un Lugar de Importancia Comunitaria (LIC ES6170033) ríos Guadalhorce, Fabalas y Pereila, importante para *Chondrostoma polylepis* y *Cobitis paludica*. La zona ocupada por este espacio, según la cartografía disponible en el Departamento, es la zona del cauce del río Grande.

El documento ambiental presentado por el promotor afirma que, 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, en cuyo ámbito se desarrolla la actuación; y que se contribuye al mantenimiento y restablecimiento del estado de conservación favorable de aquellos

valores naturales por los que el lugar fue designado parte integrante de la red Natura 2000, no suponiendo riesgo ambiental apreciable para los hábitats y especies de interés comunitario incluidos en los anexos I, II y IV de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo.

El núcleo de población más próximo, Villafranco del Guadalhorce, está a unos 2,5 km en línea recta, dentro del término de Alhaurín el Grande; a 3 km está Cerralba, en el término de Pizarra. Hay otras edificaciones menores cercanas: Casapalma y Portugaleta, y casas de campo dispersas.

Las vías pecuarias más cercanas son la Vereda de la Alquería y Judío, a unos 700 m al este de la helipista, la Vereda de Antequera, a unos 700 m al oeste, y la Cañada Real de Ronda, a unos 2.500 m al norte.

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).

Durante la explotación de la instalación, los impactos potenciales sobre el medio ambiente vienen generados por: la emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas de las aeronaves, la emisión de ruido por parte de las turbinas de gas y 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. Por otra parte, 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.

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 la ubicación suficientemente alejada de los núcleos principales, la escasa operatividad previsible del helipuerto, por el escaso número de vuelos diarios previstos y su acotación temporal, y la elevada capacidad dispersante de la atmósfera local. Se incluyen en la documentación presentada los certificados de los niveles de ruido de helicópteros que podrían utilizar el helipuerto: Augusta A119, Bell 412 y KA-32A11BC.

El promotor estima una media de operaciones de un despegue y aterrizaje cada 1,7 días. Durante los 270 días de posicionamiento, 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 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. Las operaciones se realizarán básicamente durante el período de tiempo definido por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, que generalmente se extiende durante los meses de abril a noviembre, quedando sin operación el resto de los meses. El impacto ambiental sobre la avifauna presente en la zona es considerado prácticamente nulo en el documento ambiental, puesto que durante la época estival es cuando más actividad aeronáutica se prevé, y apenas existe paso de aves por la zona, ya que las pocas zonas húmedas del entorno, prácticamente desaparecen durante esta época.

Las medidas preventivas 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 evitar el paso de animales y personas no autorizadas.

Para realizar el seguimiento de las indicaciones y medidas protectoras y 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 2ª 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 Cártama (Málaga), 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 1ª 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 marzo de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

## AERÓDROMO DE CÁRTAMA. BASE CONTRA INCENDIOS DE ANDALUCÍA (CEDEFO)

