

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**8354** *Resolución de 17 de julio de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto de Adamuz (Córdoba). Base contra incendios de Andalucía.*

Dado que la evaluación de impacto ambiental del proyecto se inició el 6 de marzo de 2013, es de aplicación 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 de explotación del helipuerto de Adamuz (Córdoba), base contra incendios de Andalucía, 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 helipuerto, asociado al Centro de Defensa Forestal (CEDEFOS) de Adamuz, está en servicio desde 2007, por lo que la evaluación ambiental se centra en la explotación del helipuerto. Se sitúa en el término municipal de Adamuz (provincia de Córdoba), y está 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 unos 16 km al norte del núcleo urbano, sobre una parcela de titularidad pública, con acceso desde la carretera A-421.

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 CEDEFOS 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.

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).

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 de 2013, la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural inició el preceptivo período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquellas que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	
Delegación del Gobierno en Andalucía.	X
Diputación Provincial de Córdoba.	
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Secretaría General de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de 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 Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Secretaría General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	

Organismo	Respuesta
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.	X
Delegación Territorial de Medio Ambiente en Córdoba de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	
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. Junta de Andalucía. (Responde la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de Córdoba).	X
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Justicia e Interior de la Junta de Andalucía.	
Ayuntamiento de Adamuz (Córdoba).	X
Ayuntamiento de Montoro (Córdoba).	X
Ayuntamiento de Villanueva de Córdoba (Córdoba).	
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).	
Ecologistas en Acción Andalucía.	
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza.	
Asociación Avutarda Bujalanceña.	

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

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. En consecuencia, 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. También remite informe del Departamento de Agricultura y Pesca de la Subdelegación del Gobierno en Córdoba, el cual informa, de acuerdo con sus competencias, especialización y ámbito de actuación, que el proyecto no causa impactos ambientales significativos, si bien entiende que deberá realizarse consulta a los órganos ambientales especializados en la materia.

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, según la documentación aportada, las instalaciones del helipuerto se sitúan al norte del núcleo urbano de Adamuz. Dichas instalaciones no presentan afección a dominio público hidráulico, aunque sí se encuentran en zona de policía de cauce. 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. Entre ellas, recuerda que cualquier tipo de construcción que se realice en zona de policía necesitará autorización previa de la administración hidráulica competente en materia de agua, en este caso la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Las actividades que demanden recursos hídricos deberán disponer de concesión administrativa de aprovechamiento de aguas públicas que ampare su utilización. 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 Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de Córdoba de la Junta de Andalucía comunica que, consultada la Base de Datos SIPHA (Sistema de Información de Patrimonio Histórico de Andalucía), en la zona afectada no se localiza ningún registro arqueológico, por lo cual no se deducen posibles afecciones ni la necesidad de establecer medidas correctoras al respecto. A efectos del artículo 32 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía, emite certificado de innecesidad de realización de una actividad arqueológica previa que identifique y valore la afección al Patrimonio Histórico.

En todo caso, si se produjese el hallazgo de restos arqueológicos, se debe actuar conforme a lo previsto en el artículo 50.1 de la Ley 14/2007, comunicando a esa Administración dichos hallazgos, de forma inmediata.

El Ayuntamiento de Adamuz remite Informe de Compatibilidad Urbanística, emitido con fecha 25 de mayo de 2013, por los Servicios de Arquitectura y Urbanismo Alto Guadalquivir de la Diputación de Córdoba, en el cual se indica que el uso está incluido dentro de la Licencia concedida, ajustándose al Planeamiento vigente en el Municipio.

El Ayuntamiento de Montoro informa que no se aprecian impactos ambientales significativos que no vengan contemplados en las medidas correctoras y preventivas previstas por el promotor, en el documento ambiental del proyecto.

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, indica que las instalaciones se encuentran ubicadas en el interior del espacio protegido de la Red Natura 2000 «Guadalmellato» (Lugar de Importancia Comunitaria ES6130006). La citada Dirección General considera que, por ser su objetivo la extinción de incendios forestales que pudieran declararse tanto dentro como fuera del espacio protegido, con este tipo de proyectos se contribuye al mantenimiento y/o restablecimiento del estado de conservación favorable de aquellos valores naturales por los que estos lugares fueron designados parte integrante de la Red Natura 2000.

En consecuencia, informa que el proyecto presenta relación directa con la conservación del espacio protegido de la Red Natura 2000, según lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992. Finalmente, concluye que el Helipuerto de Adamuz (Córdoba) no significa riesgo ambiental apreciable sobre los hábitats naturales y las especies relacionadas en los anexos I, II y IV de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y de la flora silvestres, ni a las especies relacionadas en el anexo I de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la conservación de las aves silvestres.

### 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. Se trata de una plataforma de 3.422 m<sup>2</sup>, con los siguientes elementos:

Área de aproximación final y de despegue (FATO) irregular, en la que se inscribe un círculo de 35 m de diámetro y tres puestos de estacionamiento de 20 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, con pendiente inferior al 1%.

Las direcciones de los rumbos de aproximación y ascenso en el despegue que se indican en el documento ambiental son 110° y 290°.

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 norte 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	Despegues	Embarques Brigada/ Grupo	Personas transportadas	Tiempo de vuelo asociado
2005 (*)	45	30	161	46:22
2006 (*)	57	46	331	44:38
2007	75	38	305	70:24
2008	59	51	353	41:53
2009	88	89	565	77:26
2010	67	57	392	56:25
2011	87	65	462	65:45

(\*) En el antiguo CEDEFEO de Villanueva de Córdoba.

Se observa una media de 68,3 despegues en cada año, en una media de 163,4 días de posicionamiento por año, lo que supone un despegue y aterrizaje cada 2,4 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 (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 Adamuz, perteneciente a la Comarca del Alto Guadalquivir en la provincia de Córdoba, sobre una parcela de titularidad pública. Se sitúa a 16,3 km al norte del núcleo urbano de Adamuz, situado, a su vez, a 46 km al noreste de la capital de provincia. Los siguientes núcleos urbanos más próximos, Villanueva de Córdoba, Montoro y Cárdena, están a 17,7 km, 23,0 km y 24,5 km en línea recta, respectivamente. Otras edificaciones cercanas son cortijos y casas de campo dispersas, siendo las más cercanas Casa de las Ratassillas viejas y la Casa de los Aparceros.

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

Latitud	Longitud	Elevación (m)
38° 10' 10" N	04° 34' 14" W	623,5

El Centro de Defensa Forestal lleva en funcionamiento desde 2007. 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 está en las proximidades de áreas de especial interés forestal y medio ambiental, que se pretenden preservar en caso de incendio, para asegurar una rápida y eficiente intervención cuando sea necesario, y con una significación ambiental moderada.

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 Córdoba, para evitar las restricciones de operación en el espacio aéreo establecidas por las autoridades aeronáuticas.

El emplazamiento está dentro de la zona de la red Natura 2000 Lugar de Importancia Comunitaria LIC ES6130006, Guadalmellato, que es contiguo al LIC ES6130005 Suroeste de la Sierra de Cardeña y Montoro.

Es zona de hábitat del lince ibérico (*Lynx pardinus*), y constituye un pasillo de unión entre el grupo de LIC ES6130001 «Sierra de Cardeña y Montoro» y ES613005 Suroeste de la Sierra de Cardeña y Montoro, que incluye formaciones de bosque, matorral mediterráneo y dehesas bien conservados, con gran cantidad de especies en peligro de extinción, y el grupo compuesto por el ES0000050 Sierra de Hornachuelos y el ES6130007 Guadiato-Bembazar, ejemplo de bosque mediterráneo con una alta diversidad de unidades ambientales y especies indicadoras del bosque mediterráneo.

El documento ambiental declara 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 red Natura 2000, y se contribuye al mantenimiento y/o 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.

En el apartado de uso público, turismo en el medio rural y turismo activo de los Planes Rectores de Uso y Gestión de los Parques Naturales de Sierra de Cardeña y Montoro (LIC ES6130001) y de Sierra de Hornachuelos (LIC ES0000050), dentro de las actividades aeronáuticas se recoge lo siguiente:

a) No se autorizarán áreas de despegue ni de aterrizaje en aquellos enclaves en los que pudiera suponer un perjuicio para la conservación de especies de flora y fauna incluidas en los catálogos de especies amenazadas.

b) La Consejería de Medio Ambiente podrá restringir las actividades de vuelo en zonas o periodos concretos cuando pueda suponer alteración a la fauna y especialmente en épocas de cría, así como cerrar definitivamente áreas de despegue y aterrizaje por motivos de conservación.

c) En la realización de actividades aeronáuticas consideradas compatibles: parapente, ala delta, vuelo sin motor y globo aerostático, se prohíbe despegar, sobrevolar o aterrizar a menos de 500 metros de lugares de anidamiento y cría de aves rapaces del 1 de diciembre al 31 de agosto, así como en las zonas expresamente excluidas por aplicación de la normativa de protección de especies silvestres y hábitats.

d) Los vehículos de apoyo no deberán salirse de los caminos o carreteras para acceder a las zonas de despegue o aterrizaje.

La ubicación no coincide espacialmente con ninguna ZEPA, IBA, ni con ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía. Aparte de los mencionados, el límite del espacio natural protegido más cercano está a 13,5 km en línea recta, hacia el este: el Parque Natural de las Sierras de Cardeña y Montoro.

El Parque periurbano de Fuente Agría, el único que hay en el término municipal de Adamuz, está a más de 19 km, en línea recta.

El documento ambiental recoge que en el conjunto de la comarca dominan las masas de *Pinus pinea* y *Pinus pinaster* y de especies del género *Quercus*, propios de la etapa de la regresión de la encina para sustrato silíceo, así como lentiscos y madroños.

Como vegetación de menor porte, pero no por ello menos importante, menciona las especies de las familias cistáceas, labiadas, rhamnáceas, rosáceas, salicáceas, anacardiáceas, leguminosas, gramíneas, ericáceas, etc.

El documento ambiental indica que, en el área del helipuerto y sus proximidades, no se conoce patrimonio histórico, artístico o arqueológico relevante. Consultada la capa de Líneas bases de vías pecuarias deslindadas con anchura necesaria, a escala de detalle, 2012, observa que la más cercana (Tramo 14001013001, Expediente VP000262006) está a más de 10 km, en línea recta, por lo que no le afecta.

Las vías pecuarias más cercanas son los cordeles de Córdoba a Villanueva y de Pozoblanco a Adamuz, de anchura variable.

### 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.

A modo de ejemplo, el documento ambiental incluye los certificados de los niveles de ruido de helicópteros que podrían utilizar el helipuerto: Agusta A119, Bell 412 y KA-32A11BC.

Solo 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 garantizar 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 Adamuz (Córdoba). 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.<sup>a</sup> 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, 17 de julio de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

**AERÓDROMO DE ADAMUZ (CÓRDOBA). BASE CONTRA INCENDIOS DE ANDALUCÍA (CEDEFO)**

