

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 273** *Resolución de 5 de diciembre de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Helipuerto centro operativo provincial de Córdoba Los Villares (Córdoba).*

Antecedentes de hecho

Con fecha 4 de mayo de abril 2018, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, escrito de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en el que se solicita el inicio del procedimiento de evaluación simplificada de proyecto «Helipuerto Centro Operativo Provincial de Córdoba Los Villares (Córdoba)», de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

Dicho proyecto queda incluido dentro de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, en el anexo II, grupo 7. Proyectos de infraestructuras, apartado d. Construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (no incluidos en el anexo I) así como cualquier modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos que figuran en el anexo I o en el anexo II que puedan tener efectos significativos para el medio ambiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.2.c) de esta Ley.

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

El proyecto consiste en la autorización de una instalación de un helipuerto permanente de uso restringido especializado en la extinción de incendios forestales. De forma ocasional se podrá permitir el uso de otros servicios de emergencias autonómicas o estatales (061, Emergencias Sanitarias, GREA, Guardia Civil, Vigilancia aduanera). Las operaciones serán siempre bajo normas de vuelo visual (VFR) y diurnas.

La pista de Los Villares se construyó en 1989 como consecuencia de un gran incendio que afectó al Parque Periurbano de Los Villares. En 1990 fue asfaltada por la Agencia de Medio Ambiente. La pista dejó de usarse y tiene en una de las cabeceras una plataforma que se usaba de estacionamiento de vehículos y ahora quiere utilizarse como helipuerto de superficie. El helipuerto está asociado al Centro de Defensa Forestal (CEDEFO) de Los Villares, que está en servicio desde el año 1990.

El helipuerto está ubicado en el término municipal de Córdoba, en una parcela de titularidad pública, a unos 8 km al Norte del núcleo urbano de Córdoba. El acceso al recinto se efectúa desde la carretera CV-45, y es gestionado por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio a través de la Agencia de Medio Ambiente y Agua.

El uso principal del proyecto será el aterrizaje de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales. Las operaciones se realizarán básicamente durante el período de tiempo definido por la Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, a través del Plan INFOCA, que generalmente se extiende desde abril hasta noviembre, quedando sin operación el resto de los meses. El número de despegues anuales será en torno a 42 y los modelos de helicópteros que podrán utilizar el helipuerto serán helicópteros de turbina con un mínimo de 4 palas en el rotor principal (Bell 212, Bell 412, Augusta A119, etc.).

Las actuaciones previstas son las siguientes:

A) Fase de construcción:

1. Talas de determinados árboles, necesarias por motivos de seguridad aeronáutica, según el estudio de obstáculos de la instalación, conforme a la legislación vigente.
2. Pintado de la pista: señalización horizontal con pintura.

B) Explotación: El uso principal del proyecto será el aterrizaje de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales y el tipo de operaciones, siempre bajo normas de vuelo visual (VFR) y diurnas, serán:

- 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.

El promotor del proyecto es la Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

Con fecha 8 de junio de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Con fecha 11 de septiembre de 2018 se reiteró la solicitud de informe de contestación a las consultas a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y a la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR, MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA..	Sí
AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA.	No
WWF/ADENA.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
D.G. DE BIENES CULTURALES Y MUSEOS, S.G. DE CULTURA CONSEJERÍA DE CULTURA. JUNTA DE ANDALUCÍA.	No
D.G. DE PREVENCIÓN Y CALIDAD AMBIENTAL. S. G. DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	No
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÓRDOBA.	No
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CÓRDOBA.	Sí
DELEGACIÓN TERRITORIAL DEL MEDIO AMBIENTE EN CORDOBA, CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA..	No
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE ANDALUCÍA..	No
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
DIRECCIÓN GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL Y EMERGENCIAS. MINISTERIO DEL INTERIOR.	Sí
D.G. DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL. S.G. DE BIODIVERSIDAD Y MEDIO NATURAL. MINISTERIO DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA.....	No
D.G. DE INFRAESTRUCTURAS CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA. JUNTA DE ANDALUCÍA.....	No
D.G. DE GESTIÓN DEL MEDIO NATURAL Y ESPACIOS PROTEGIDOS CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA ANDALUCÍA. .	No

Los aspectos más destacables de los informes recibidos en esta fase se resumen a continuación:

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente señala, con fecha 2 de julio de 2017, que en el documento ambiental no aparece ninguna reseña a los previsibles impactos asociados al Cambio Climático, tanto desde la perspectiva de la adaptación a los efectos secundarios de aquella como a las emisiones de gases de efecto invernadero y las propuestas de eficiencia energética y consumos de energías no renovables, con incidencia especial en la calidad del aire. Sin embargo debido a su condición de infraestructura de interés general autonómico, sus dimensiones y tipo de actividad que soporta la citada Oficina, dentro de sus competencias y en lo que se refiere al Cambio climático, no tiene nada que informar.

La Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, con fecha 11 de julio de 2018, indica que al no estar afectada la instalación por la normativa de Protección Civil, que controla y planifica los riesgos de accidentes en instalaciones con sustancias peligrosas, no estima oportuno la presentación de alegaciones.

La Subdelegación del Gobierno en Córdoba no presenta alegaciones al proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir informa que las instalaciones del helipuerto no afectan al Dominio Público Hidráulico.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

El objeto del proyecto es la instalación de un helipuerto de uso restringido, asociado al Centro de Defensa Forestal (CEDEFO), destinado a la extinción de incendios forestales, en condiciones de normas de vuelo visual (VFR) diurnas.

El proyecto consta de los siguientes elementos y características:

– Área de aproximación final y de despegue (FATO), se inscribe un círculo de 35 m de diámetro. Está construida sobre un pavimento asfáltico de unos 10 cm de espesor sobre subbase de material granulado compactado de 25 cm de espesor, con pendiente inferior al 1%. Las direcciones de los rumbos de aproximación y ascenso en el despegue son 21º y 201º.

– El Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF), es circular de 20 m de diámetro, de las mismas características físicas que la FATO y a su mismo nivel, a dos aguas con pendiente inferior al 1%, con señal de TLOF orientada en dirección 21º y 201º.

– Área de seguridad despejada de obstáculo, que circunscribe a la FATO, pavimentada, al mismo nivel de la FATO y limpia de vegetación y detritos, con pendiente hacia fuera de la FATO, al objeto de facilitar el drenaje del agua de lluvia.

– Un depósito de combustible de 20.000 litros, homologado para la carga de las aeronaves, situado fuera del área de seguridad, en dirección E respecto de la FATO.

- El indicador de la dirección del viento («manga de viento») está situado también al Este de la FATO.
- Un sistema de extinción de incendios específico para protección de las aeronaves, compuesto por 2 extintores de carro portátil con una capacidad mínima cada uno de 25 kg de polvo polivalente o polvo BC de eficacia mínima 144B. Dichos extintores se posicionarán en las proximidades de la aeronave en el momento del arranque, en la zona del área de seguridad y fuera de ésta. Además contará con dos extintores de 12 kg de CO₂ en el cubeto de retención de líquidos del depósito de combustible.
- Caseta-almacén para material propio de la operación y mantenimiento de línea de los helicópteros.
- El helipuerto no dispone de hangares específicamente destinados para las operaciones de las aeronaves.
- Edificio del Centro Operativo Regional (COR), que alberga las actividades propias de la prevención y extinción de incendios forestales propios del INFOCA en la provincia.
- El recinto de las instalaciones está completamente vallado y el acceso al helipuerto está controlado y restringido a personal autorizado.

Tabla 1. Cuadro resumen (fuente: promotor)

Características técnicas	
Superficie	
Superficie total del helipuerto	6.000 m ²
Elementos que integran el proyecto	
Pistas de rodadura o accesos nuevos:	No
Infraestructuras para servicio de salvamento y extinción de incendios:	Sí
Superficie de ampliación/superficie total/instalaciones:	Las propias del COP
Elementos que integran el proyecto	
Zona industrial y almacenamiento de combustible	
Zona industrial:	No
Almacenamiento de combustible:	Sí
Superficie de ampliación/superficie total	48 m ²
Urbanización (accesos/aparcamientos/otros):	Sí
Infraestructuras asociadas	
El edificio del COP	Sí

El uso principal del proyecto será el aterrizaje de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales, desplazamiento rápido de grupos de especialistas de extinción, vuelos de vigilancia y cualquier otra misión o actividad relacionada con las actividades de vigilancia y extinción de incendios o con la conservación del medio ambiente en general. De forma ocasional se podrá permitir el uso de otros servicios de emergencias autonómicas o estatales (061, Emergencias Sanitarias, GREA, Guardia Civil, Vigilancia aduanera).

El documento ambiental informa sobre las características de los helicópteros que prestarán servicio en estas instalaciones: helicópteros de turbina con un mínimo de 4 palas en el rotor, capacidad para el transporte de 7 personas como mínimo, excluida la tripulación y con capacidad para operar con 900 kg de carga externa y combustible para una autonomía de 2 horas, como los Bell 212, Bell 412, Agusta A119, etc., correspondiendo a la empresa adjudicataria del servicio el mantenimiento de los mismos y el suministro de todos los elementos de dotación del helipuerto.

El periodo de actividad del helipuerto podrá ser de hasta 12 horas sin interrupción, 7 días a la semana, durante el periodo definido por la Dirección General de Gestión de Medio Natural y Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del

Territorio de la Junta de Andalucía a través del Plan INFOCA, que generalmente se extiende desde abril hasta noviembre, quedando sin operación el resto de los meses. El número de despegues anuales será en torno a 40, lo cual supone alrededor de 80 operaciones en cada año.

En la documentación ambiental se han analizado, además de la alternativa cero o de no actuación, tres alternativas evaluando las posibles ubicaciones del helipuerto. La alternativa cero se descarta debido a que resulta inadmisibles ambiental, social y económicamente, por acarrear impactos y riesgos inaceptables derivados del peligro de incendios forestales de la zona.

– Alternativa 1. Ubicación actual del helipuerto en CEDEFLO Los Villares. Sus ventajas funcionales son evidentes, por situarse estratégicamente en el borde de la sierra cordobesa, fuera de espacios de la Red Natura 2000, justo en el borde forestal-urbano de Sierra Morena y el valle del Guadalquivir, este último, epicentro poblacional y por ende, origen de numerosos incendios forestales en esa interfase, lo que exige una especial atención y celeridad de las operaciones.

– Alternativa 2. Ubicación en CEDEFLO Villaviciosa de Córdoba. Es menos ventajosa que la alternativa 1, al localizarse en un espacio Natura 2000 (ZEC Guadiato-Bembezar), estar más próxima de la ZEPA Sierra de Hornachuelos, y muy cercana al núcleo de población de Villaviciosa de Córdoba, lo que implica mayores impactos por ruidos y sobrevuelos. Además, acarrea costes adicionales en los servicios de prevención y extinción de incendios, y tiempos excesivos para cubrir la vulnerable interfase forestal-urbana de Córdoba, con las consiguientes pérdidas y daños para la población y los valiosos ecosistemas forestales que la circundan.

– Alternativa 3. Localización en un radio de 5 km de la ubicación actual. Esta ubicación plantea problemas graves debido a la existencia de relieves abruptos y problemas de obstáculos desde el punto de vista aeronáutico. Ambientalmente conlleva la generación de nuevos impactos, al no aprovechar ninguna infraestructura existente, e implica realizar sobrevuelos frecuentes en poblaciones cercanas o espacios naturales. Aparte del sobrecoste asociado y los problemas ambientales que genera, no aporta ventajas en la eficacia y eficiencia de los servicios de prevención y extinción de incendios, por lo que no se considera.

Finalmente el promotor selecciona la alternativa 1, considerando la óptima localización del actual helipuerto en el sistema logístico de lucha contra incendios forestales en Sierra Morena y provincia de Córdoba.

b) Ubicación del proyecto:

Las actuaciones tendrán lugar en el término municipal de Córdoba, en una parcela de titularidad pública, a unos 8 km al Norte del núcleo urbano de Córdoba, a 625 m de elevación. La parcela donde se ubica el helipuerto es de 6000 m².

Sus coordenadas (WGS 84) son: 37° 57' 53,15" N, 04° 48' 20,72" W.

La zona donde se ubicará el helipuerto se caracteriza por un relieve montañoso de plegamiento de materiales metamórficos en medios estables.

Según se señala en el documento ambiental la formación vegetal predominante en la zona de estudio local (correspondiente a un radio de 3 kilómetros del helipuerto) es el matorral serial, con cerca de 1.340 ha, seguida de las repoblaciones (500 ha) junto a los pastizales y el matorral noble, con más de 300 ha cada una. Las formaciones arboladas de quercineas destacan por su valor ecológico, y ocupan extensiones menores (unas 125 ha) en la periferia de la zona de estudio local, alejadas del helipuerto. La vegetación afectada directamente por el proyecto está compuesta, principalmente, por pies arbóreos de *Pinus pinea* y *Pinus pinaster*, acompañado de matorral serial y algunos pies dispersos de encinas, testigos de la vegetación original de encinar.

Las especies botánicas de interés especial, identificadas en la zona de estudio local, son *Digitalis mariana* y *Silene mariana*. Sin embargo, no se localizan en el helipuerto ni en su entorno más inmediato. *Digitalis mariana* es una especie herbácea que se desarrolla

sobre zonas rocosas en las grietas de las rocas, catalogada como Vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas. *Silene mariana* es una especie endémica del sur de la Península Ibérica que crece sobre suelos de carácter arenoso.

El área de actuación no se encuentra en espacios Red Natura 2000. La zona natural protegida más cercana es la ZEC «Guadiato-Bembézar» (ES6130007), que solapa parte de su superficie con el Parque Periurbano Los Villares y que se encuentra a 0,5 km en su punto más cercano al helipuerto, además la ZEC «Guadalmellato» (ES6130006) se encuentra a 4,5 km al este.

En cuanto a la fauna, en el documento ambiental se describen una serie de especies presentes en el ámbito de actuación del proyecto, pero destaca especialmente aquellas aves asociadas a la Red Natura 2000: *Aquila heliaca adalberti*, *Aquila chrysaetos*, *Ciconia nigra*, *Falco naumanni*, *Gyps fulvus* y *Hieraaetus fasciatus*.

Por otro lado, el área de actuación se encuentra a aproximadamente 1,5 km de la IBA número 235, «Sierra Morena de Córdoba» localizada al oeste de la parcela y aproximadamente a 7,5 km de la IBA número 232 «Campiña Alta de Córdoba» al sur de la parcela.

En el documento ambiental informa que no existen hábitats de interés comunitario en el helipuerto y que, en el área de estudio local, dichos hábitats conforman manchas dispersas al norte, sur y oeste de la misma. A continuación, se relacionan los hábitats de interés comunitario presentes en torno a tres kilómetros del helipuerto, marcándose con un asterisco aquellos que son considerados prioritarios:

- HIC 6310 «Dehesas perennifolias de *Quercus* spp».
- HIC 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos».
- HIC 8220 «Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica».
- HIC 3170*: «Estanques temporales mediterráneos».
- HIC 5110: «Formaciones estables xerotermófilas de *Buxus sempervirens* en pendientes rocosas.
- HIC 6220*: «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero Brachypodietea*».
- HIC 8230: Roquedos silíceos con vegetación pionera del Sedo-Scleranthion o del Sedo albi-Veronicion dilenii.
- HIC 92A0: Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*.
- HIC 92D0: Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*).
- HIC 9330: Alcornocales de *Quercus suber*. Se desarrollan sobre suelos de carácter ácido en zonas con clima relativamente oceánico.

En el espacio entre 0,5 km y 1 km de radio del helipuerto tan solo existen dos manchas aisladas del Hábitat HIC 6310.

c) Características del potencial impacto:

Atmósfera:

– Calidad del aire: en el documento ambiental se indica que se producirán emisiones a la atmósfera derivadas de la combustión del motor del helicóptero (NOx, SOx), y de otras actividades del helipuerto tales como olores o emisiones gaseosas de hidrocarburos procedentes del depósito de combustible y las operaciones de carga-descarga de combustible (COV), partículas (levantamiento de polvo durante las operaciones despegue-aterrizaje, paso de maquinaria pesada), así como de emisiones lumínicas.

El promotor considera este impacto poco significativo dado el bajo volumen de operaciones anuales del helipuerto (en torno a unos 40 despegues).

Las medidas correctoras, que se proponen en el documento ambiental, son: el cumplimiento normativo y el adecuado mantenimiento y revisiones periódicas de los helicópteros e instalaciones de depósito, incluido el nivel sonoro de los helicópteros; las rutas de vuelo evitarán las poblaciones al objeto de minimizar su afección; la maquinaria

que se utilizará en las obras, así como los vehículos de transporte, deberán poseer la documentación actualizada sobre Inspección Técnica de Vehículos. Finalmente, como medidas de vigilancia, se propone la inspección visual y el registro y comunicación de emisiones anormales, olores, pérdidas de combustibles, derrames o cualquier incidencia.

– En cuanto al impacto potencial sobre los factores climáticos y el cambio climático el promotor valora el mismo como compatible. Las emisiones de gases procedentes del motor del helicóptero son poco significativas, dado que el número de despegues anuales previstos es muy bajo, en torno a 40. Sin embargo, el impacto positivo de los servicios de prevención y extinción de incendios sobre el cambio climático sí resulta significativo, al proteger a las masas forestales, importantes sumideros naturales de carbono de la provincia de Córdoba, aparte de evitar las correspondientes emisiones de gases de efecto invernadero procedente de los incendios.

– Impacto acústico: el promotor señala que el principal foco sonoro son los helicópteros que realizarán sus maniobras en la helipista. Como se ha indicado anteriormente, el uso estará muy limitado, con una estimación de un vuelo diario y únicamente durante fase de campaña.

El documento ambiental incluye un estudio de ruido en el cual se ha utilizado como método de ensayo, para la determinación del nivel de emisión de ruidos al exterior, el descrito en el Procedimiento Especifico AV-1203.e02 y AV-1203.e04, basado en el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

Para la realización del estudio se han ubicado receptores virtuales (denominados RFV_01 a RVF_15) junto a la fachada teóricamente más expuesta de las edificaciones más cercanas a la Helipista dentro de la zona de estudio.

Para la estimación de los niveles sonoros se ha estudiado: la fase Pre-operacional, consistente en el ruido ambiental existente sin considerar las instalaciones de la helipista, teniendo en cuenta únicamente la carretera CO-3408, cercana a la zona de estudio, y la fase Operacional, esto es, con las instalaciones de la helipista y teniendo en cuenta carretera CO-3408 y los focos sonoros y tráfico inducido de la actividad.

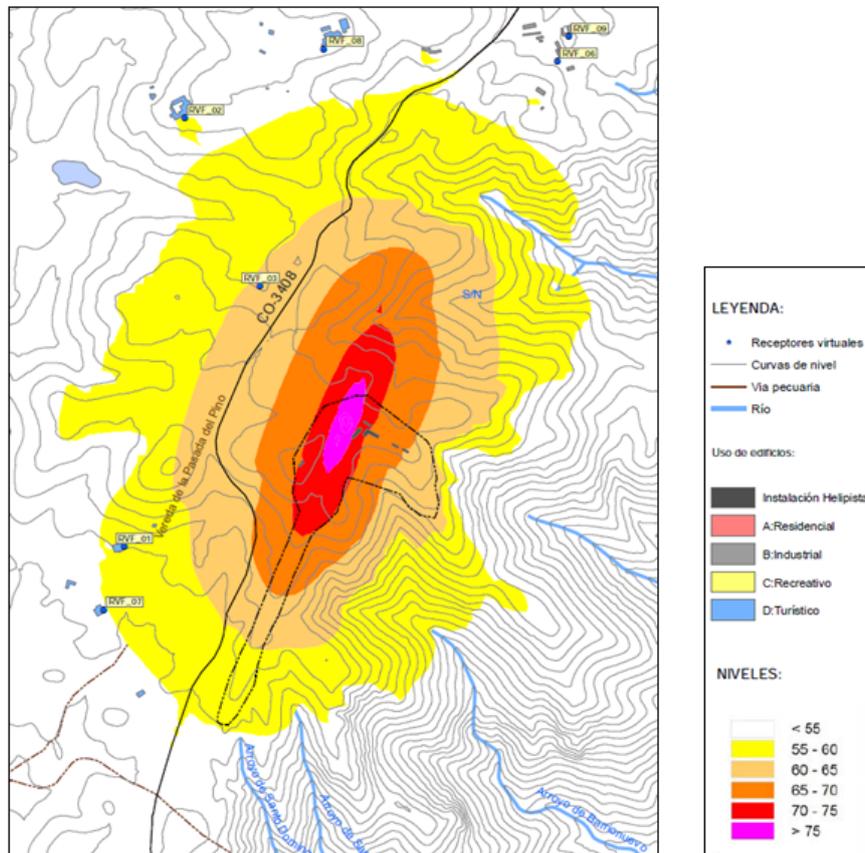
El estudio concluye que los valores obtenidos en la modelización pre-operacional, antes de realizar la Implantación de la helipista, están dentro de los límites incluidos en la tabla I del artículo 9 «objetivos de calidad» del citado Decreto 6/2012, oscilando entre los 21,4 y 33,8 dBA durante horario diurno y entre los 20,9 y 32,9 dBA durante horario vespertino.

Los valores obtenidos en la modelización procedente de la actividad (Helipista), no superan los límites establecidos en el Decreto 6/2012, para periodo diurno oscilando entre 37,7 y 60,5 dBA y entre los 62,3 y 39,5 dBA durante periodo vespertino.

Dado que el uso previsible de vuelos es muy escaso, los cálculos se han sobredimensionado a 2 vuelos al día en periodo diurno y un vuelo en periodo tarde y se concluye que los niveles obtenidos, procedentes de la actividad, están dentro de los límites establecidos por el Decreto 6/2012, en periodo diurno y nocturno, y por tanto son favorables.

En la figura 1 se representan niveles sonoros operacionales a 4 metros de altura y se puede observar que no hay edificaciones dentro de las isófonas de 60-65 dB.

Figura 1. Gráfico del nivel de exposición sonora (fuente: promotor)



Geomorfología, geomorfología y edafología.

En el documento ambiental se indica que, al no estar previstos movimientos de tierras ni la construcción de nuevas estructuras, se considera inexistente el impacto sobre la geología en la fase de construcción. Además no se afecta a ningún georecurso ni punto de interés geológico. Por ello, el promotor no considera necesario proponer medidas correctoras ni de vigilancia ambiental.

En cuanto a la posible interacción sobre el suelo, durante la fase de construcción, ésta se reduce al riesgo de derrame de pinturas que pudieran contaminar el suelo, aunque sería un impacto pequeño debido al escaso espacio a pintar y que esta actuación se realiza sobre una superficie ya pavimentada y no sobre suelo naturales.

Durante la fase explotación, se contempla como posibles impactos:

- El riesgo de derrames accidentales de combustibles, pintura u otras sustancias que pudieran contaminar el suelo. El documento ambiental informa que, en caso de que ocurrieran, la cantidad de vertido es limitada, dada la baja capacidad del depósito de combustible (20.000 l), además no se trata de un depósito subterráneo sino aéreo y es una instalación nueva, de doble pared, con cubeto. Por otro lado, el proyecto no contempla la existencia de hangares de mantenimiento para los helicópteros (los cambios de aceites y mantenimiento de helicópteros no se realizan en el helipuerto).

Como medida correctora el promotor propone el cumplimiento de la normativa, la implantación de medidas y protocolos de actuación para la limpieza adecuada, en caso de que ocurriese derrame, y para la gestión de residuos peligrosos.

- La presencia de residuos gestionados inadecuadamente: considera su incidencia baja ya que está prevista una baja generación de residuos, el cumplimiento normativo y el desarrollo de un Plan de gestión de residuos.

Finalmente el promotor considera que el propio servicio de helipuerto, de prevención y lucha contra los incendios forestales u otras emergencia ambientales, evitará los procesos erosivos y la degradación del suelo.

En caso de desmantelamiento de la actividad del helipuerto se aplicaría el correspondiente plan de desmantelamiento, por lo que los riesgos de contaminación son mínimos.

Como medidas preventivas y correctoras el promotor propone:

- Mantenimiento adecuado del depósito de combustibles, con revisiones periódicas de estanqueidad, y de otros depósitos que pudieran contener sustancias tóxicas o peligrosas.
- Plan de gestión de residuos.
- Plan de limpieza y restauración en caso de desmantelamiento.

Medio Hídrico.

Desde un punto de vista hidrológico, el ámbito de estudio se sitúa dentro de la Cuenca Hidrográfica del Guadalquivir. En la zona de estudio local, correspondiente a un radio de 3 kilómetros del helipuerto, la red hidrográfica es de escasa entidad. En esta zona se localizan parte de los cursos de los arroyos de la Ventilla, de Santo Domingo, Don Lucas y Pedroche así como del río Guadalupe. El curso más próximo es el arroyo de la Ventilla que se localiza a más de medio kilómetro.

Por lo que respecta al impacto sobre las aguas, el documento ambiental lo valora como compatible y poco significativo, vinculado a la fase de pintado, eventuales vertidos, generación de residuos y al consumo de agua necesario para las operaciones de extinción de incendios. En cuanto a los efectos positivos, destaca que los servicios del helipuerto evitan procesos erosivos y de degradación de las aguas asociados con los incendios forestales.

Como medidas correctoras considera que las medidas mencionadas para la protección del suelo son igualmente aplicables a la protección de las aguas. Se indica asimismo que se elaborará un plan de limpieza y restauración durante el desmantelamiento evitando posibles afecciones sobre las aguas.

Vegetación.

La formación vegetal predominante es el matorral serial, seguida de las repoblaciones junto a los pastizales y el matorral noble. Las formaciones arboladas de quercineas destacan por su valor ecológico, y ocupan extensiones menores (unas 125 ha) en la periferia de la zona de estudio local, alejadas del helipuerto. La vegetación afectada directamente por el proyecto está compuesta, principalmente, por pies arbóreos de *Pinus pinea* y *Pinus pinaster*, acompañado de matorral serial y algunos pies dispersos de encinas, testigos de la vegetación original de encinar.

En el espacio entre 0,5 km y 1 km de radio del helipuerto existen dos manchas aisladas del Hábitat HIC 6310 «Dehesas perennifolias de *Quercus* spp».

Según informa el promotor, el impacto sobre la vegetación es compatible, poco significativo, y asociado principalmente a dos talas de pinos de repoblación, necesarias para dar cumplimiento a las distancias de seguridad aeronáutica señaladas en el estudio de obstáculos de la instalación. El resto de impactos negativos sobre la vegetación son de escasa intensidad y magnitud, vinculados a interacciones menores, como la presencia de estructuras, emisiones y residuos. Por contra, el impacto positivo de los servicios de prevención y extinción de incendios forestales del helipuerto es claramente significativo.

Como medidas preventivas y correctoras propone, entre otras:

- Se minimizará la afección a la vegetación circundante durante la tala de los dos ejemplares de pinos de repoblación previstos, *Pinus pinea* (árbol ID 12) y *Pinus pinaster* (árbol ID 31). Para ello se identificarán y marcarán previamente los árboles, utilizando los caminos existentes para la operación de tala y extracción, minimizando la afección del paso de maquinaria y compactación del suelo, así como la acumulación innecesaria de restos vegetales.

– Los restos procedentes de cortas y desbroces de vegetación deberán ser retirados en el menor tiempo posible, no debiendo quedar ningún residuo en el comienzo de la época de peligro alto de incendio.

Avifauna.

Según informa el promotor, el proyecto no se localiza próximo a ningún área de concentración de aves ni a ninguna ruta migratoria recogida en la publicación AIP España.

La principal figura de protección de espacios, desde el punto de vista ornitológico (Zona de Especial Conservación para las Aves), se encuentra fuera del emplazamiento del proyecto, a 16 km de distancia del helipuerto, se trata de la ZEPA Sierra de Hornachuelos (ES0000050).

El Parque Periurbano se solapa ligeramente con el límite más oriental de la IBA Sierra Morena de Córdoba. Al sur del emplazamiento, se sitúa la IBA Campiña Alta de Córdoba. Igualmente, al sureste del proyecto, a más de 10 kilómetros se encuentra la Zona Importante para las Aves Esteparias (Campiñas de Córdoba-Baena), colindante a su vez con la Zona Importantes para las Aves Esteparias (ZIAE) Campiña de Porcuna, muy lejana del emplazamiento.

La zona donde se ubica el helipuerto es limítrofe del ámbito de aplicación del Plan de Recuperación y Conservación de aves necrófagas, que fue aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno, de 18 de enero de 2011. Incluye tres especies en peligro de extinción: quebrantahuesos, milano real y alimoche y otra catalogada como vulnerable, el buitre negro.

En un área más extensa (a más de 5 kilómetros de la ubicación del helipuerto) se localizan zonas dentro del ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del águila imperial y del Plan de Recuperación y Conservación de aves esteparias, ambos aprobados por el citado Acuerdo de Consejo de Gobierno de 18 de enero de 2011.

El documento ambiental informa que los principales riesgos para las aves son tanto la colisión de las aves con las aeronaves, como las molestias que las aeronaves ocasionarán en sus respectivos ciclos biológicos (abandono del nido, posibles efectos negativos sobre la reproducción). A continuación repasa estudios realizados por diversos autores sobre los riesgos ecológicos para la aves en vuelos y aporta una tabla en la que confronta las principales variables que inciden en el riesgo de colisión (número de despegues/aterrizajes, rango de altitud de vuelo de la aeronave, velocidad de vuelo, duración del vuelo, tipo de aeronaves y tamaño, densidad de individuos del bando de aves, viento de cola, presencia de comederos o puntos de atracción) con las condiciones particulares para el helipuerto de Los Villares, y que se resume a continuación:

- El número de despegues/aterrizajes será bajo (unos 80 anuales).
- El rango medio de altitud será en torno a 350-400 m. Pueden adoptarse alturas superiores a los 500 m en zonas vulnerables para la avifauna.
- La velocidad media de vuelo del helicóptero está en torno a los 100 km/h, lo que mitiga el riesgo de colisión.
- La duración máxima de vuelos consecutivos son 2 horas.
- El tamaño del helicóptero es mucho menor que el de los aviones comerciales.
- El helipuerto no se encuentra en zonas de rutas migratorias ni con concentraciones de aves de grandes colonias, por lo que el riesgo disminuye.
- Las rutas de aproximación y despegue del helipuerto están diseñadas para evitar los vientos de cola. permiten por tanto un mayor control y maniobrabilidad para eludir colisiones, tanto para el helicóptero como para las propias aves.
- No existen comederos en el entorno del helipuerto ni vertederos u otros puntos de atracción para las aves.

Por todo lo anterior, el promotor considera que el impacto sobre la fauna es compatible y se centra en el riesgo de colisión y molestias a la avifauna en torno al helipuerto. Al ser una instalación de funcionamiento exclusivamente diurno, no se prevé un impacto sobre los quirópteros. Por otro lado, destaca el impacto positivo del funcionamiento del helipuerto

sobre la fauna, al evitar daños por destrucción y alteración de hábitats ocasionados por incendios forestales.

Como medidas preventivas y correctora el documento ambiental propone:

- Se aplicará un protocolo de seguimiento de afección a aves, coordinando los resultados de realización de censos en la zona, con objeto de evitar molestias y potenciales colisiones con la avifauna.

- En zonas con presencia de aves amenazadas se evitarán sobrevolar las localizaciones de nidos, y siempre a alturas superiores a los 500 metros, especialmente en los meses de febrero a abril, y principios de mayo.

- Las misiones no relacionadas con la extinción de incendios, que puedan ser planificadas en otros periodos, evitarán el periodo de febrero a abril y se desarrollarán en espacios no pertenecientes a la Red Natura 2000.

- Con carácter general se procurará que los procedimientos de vuelo sean compatibles con la protección de las especies durante su época de reproducción. Se informará a los pilotos y al personal del helipuerto de la delimitación exacta de los espacios protegidos y de las áreas con presencia de especies protegidas, para que extremen precauciones en los sobrevuelos y misiones.

- Se retirará cualquier elemento que pueda ser atractivo para los animales en la instalación.

- Se revisará periódicamente el vallado de todo el perímetro de la zona para evitar el paso de animales y personas no autorizadas.

- Se establecerá un control y seguimiento detallado de la avifauna presente en un área de 3 km a la redonda durante la fase de explotación del helipuerto, al menos en un período de 5 años consecutivos.

- En caso de que suceda alguna colisión con las aves, en el desarrollo de las operaciones de los helicópteros, se comunicará inmediatamente al departamento correspondiente de la administración ambiental competente y se elaborará un estudio dirigido a evitar futuras incidencias, adoptando las medidas preventivas correspondientes, incluidas la redefinición de rutas de vuelos y calendarios de operaciones susceptibles de cambios.

- Se evitará en lo posible la afección a nidos y madrigueras que sirven de refugio y nidificación de la fauna.

Red natura 2000.

El documento ambiental informa que el helipuerto se localiza íntegramente fuera de cualquier espacio de la Red Natura 2000, por lo que no se prevé afección negativa a hábitats de interés comunitarios (HIC) ni a especies de flora de espacios Zonas de Especial Conservación ZEC circundantes. En este sentido, los espacios protegidos más próximos a la ubicación del helipuerto, son la ZEC «Guadiato-Bembézar» (ES6130006) a 0,5 km y la ZEC «Guadiato-Bembézar» (ES6130007) a 4,5 km.

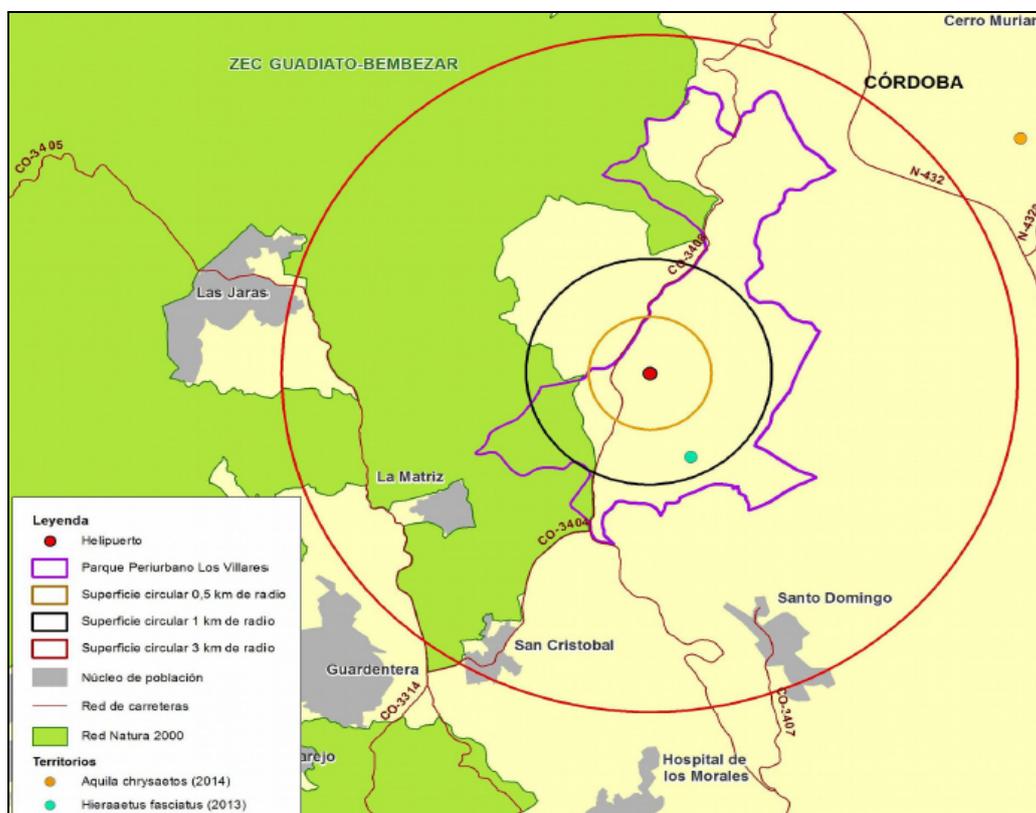
El promotor considera que el impacto sobre la Red Natura 2000 resulta compatible. Las emisiones del helicóptero son muy bajas y por tanto no inciden sobre estos espacios. El impacto por ruido a espacios Natura 2000 se considera compatible, al estar suficientemente alejados de éstos, al igual que el riesgo de colisión con aves. Por otro lado, no existen registros de localizaciones de aves próximas (2-3 km) a la instalación en espacios Natura 2000 (nidos, territorios, dormideros o colonias).

Se aporta una tabla con las distancias del helipuerto a espacios Red Natura 2000 y especies relevantes:

Espacio Red Natura 2000	Tipo de espacio	Distancia (km)	Especies relevantes en la ZEC
Suroeste de la Sierra de Cardeña y Montoro (ES6130005)	ZEC	30,4	<i>Aquila heliaca adalberti</i> , <i>Aegypius monachus</i> , <i>Aquila chrysaetos</i> , <i>Ciconia nigra</i> , <i>Circus pygargus</i> , <i>Falco naumanni</i> , <i>Gyps fulvus</i> , <i>Hieraaetus fasciatus</i>
Sierra de Hornachuelos (ES0000050)	ZEPa y ZEC	15,7	<i>Aquila heliaca adalberti</i> , <i>Aegypius monachus</i> , <i>Aquila chrysaetos</i> , <i>Ciconia nigra</i> , <i>Falco peregrinus</i> , <i>Gyps fulvus</i> , <i>Hieraaetus fasciatus</i> , <i>Neophron percnopterus</i>
Guadiato - Bembezar (ES6130007)	ZEC	0,5	<i>Aquila heliaca adalberti</i> , <i>Aquila chrysaetos</i> , <i>Ciconia nigra</i>
Guadalmellato (ES6130006)	ZEC	4,5	<i>Aquila heliaca adalberti</i> , <i>Aquila chrysaetos</i> , <i>Ciconia nigra</i> , <i>Falco naumanni</i> , <i>Gyps fulvus</i> , <i>Hieraaetus fasciatus</i>
Río Guadalbarbo (ES6130016)	ZEC	19,0	<i>Aquila heliaca adalberti</i>
Ríos Cuzna y Gato (ES6130009)	ZEC	17,3	<i>Aquila heliaca adalberti</i> , <i>Hieraaetus fasciatus</i>
Río Tramo inferior del río Guadajoz (ES6130008)	ZEC	15,3	<i>Ciconia nigra</i> , <i>Falco naumanni</i> , <i>Milvus milvus</i>
Río Guadalquivir tramo medio (ES613001)	ZEC	10,9	<i>Aquila heliaca adalberti</i> , <i>Ciconia nigra</i> , <i>Falco peregrinus</i> , <i>Grus grus</i> , <i>Hieraaetus fasciatus</i> , <i>Pandion haliaetus</i>

En torno a 3 km del helipuerto el único registro puntual de territorios ocupados y de localización de nido, de las principales especies de aves en la zona de estudio, se sitúa fuera de espacios de la Red Natura 2000, correspondiendo a un registro, en el año 2013, de un territorio de águila perdicera *Hieraaetus fasciatus*.

Figura 2. Red Natura 2000 y registro de avifauna en el área local



Por otra parte, el Plan de Gestión de las Zonas Especiales de Conservación Suroeste de la Sierra de Cardeña y Montoro (ES6130005), Guadalmellato (ES6130006) y Guadiato-Bembézar (ES6130007), que establece cuatro prioridades de conservación (conectividad ecológica, lince ibérico, lobo y sistemas agrosilvopastorales mediterráneos), en ningún momento identifica las actividades del helipuerto como una amenaza o peligro para los objetivos de conservación de estos espacios. Todo lo contrario, el Plan enfatiza la trascendencia de la lucha contra los incendios forestales.

El documento ambiental señala que esta medida es especialmente significativa dado que todo el ámbito del Plan de Gestión está declarado zona de peligro de incendio forestal en Andalucía. Además, el Plan de Gestión identifica los incendios forestales entre las principales presiones y amenazas de las prioridades de conservación establecidas para estos espacios de la Red Natura 2000. En esta línea, señala que según datos de la memoria del Plan INFOCA de 2010, para el periodo 2005-2009, Córdoba fue el municipio que presentó mayor número de siniestros de toda Andalucía (121). Por tanto, subraya la repercusión que tiene para la conservación de las Zonas Especiales de Conservación Suroeste de la Sierra de Cardeña y Montoro (ES6130005), Guadalmellato (ES6130006) y Guadiato-Bembézar (ES6130007), los equipamientos y actividades de prevención y lucha contra incendios forestales, entre los que el helipuerto Los Villares juega sin duda un papel logístico fundamental.

Como medidas correctoras o preventivas propone evitar sobrevolar a baja altura zonas con riesgo de afectar poblaciones de fauna consideradas prioridades de conservación de las Zonas de Especial Conservación circundantes.

Concluye que el helipuerto no genera ninguna afección negativa significativa a especies ni hábitats que hayan motivado la designación de espacios de la Red Natura 2000, ni que pueda afectar a la integridad de ninguno de los espacios Red Natura 2000 más próximos, así como a sus objetivos de conservación, ni al conjunto de la Red Natura 2000 o la coherencia global de la Red. Muy al contrario, el impacto del helipuerto sobre los

espacios de la Red Natura 2000 se valora como positivo, al tratarse de una instalación necesaria para su gestión, que facilita su integridad, evita pérdidas de hábitats de interés y daños a las poblaciones de especies y objetivos de conservación de estos espacios.

Patrimonio cultural.

El promotor indica que no se prevén afecciones sobre elementos del patrimonio cultural al no realizarse movimiento alguno de tierras ni obras de construcción. No obstante, si durante la explotación en alguna actuación se hallaran restos arqueológicos, en su caso, se suspenderían las actuaciones, y se comunicaría al organismo competente.

Asimismo se informa que el aeródromo no afectará a vías pecuarias.

Finalmente el documento ambiental informa de que se implantará un Plan de Vigilancia Ambiental que vigilara que la actividad se realice según el proyecto y según las condiciones ambientales anteriormente citadas.

d) Prescripciones del órgano ambiental.

De la evaluación practicada se desprenden las siguientes prescripciones que serán de cumplimiento obligado por el promotor, igual que todas las incluidas en la documentación que ha sido presentada por el mismo, a lo largo del procedimiento de evaluación ambiental, en tanto no contradigan lo establecido en la presente propuesta de resolución.

– Se asegurará que se cumple el compromiso, asumido por el promotor, de que los procedimientos de vuelo serán compatibles con la protección de las especies durante su época de reproducción. Se informará a los pilotos y al personal del helipuerto de la delimitación exacta de los espacios protegidos y de las áreas con presencia de especies protegidas, para que extremen precauciones en los sobrevuelos y misiones.

Para ello se dispondrá de un mapa, que se situará en lugares bien visibles del helipuerto, en el que se representen las épocas y los espacios que los pilotos deben evitar sobrevolar.

– Se establecerá un procedimiento interno en el helipuerto para el registro de cualquier incidente o suceso con aves, tanto en las maniobras de despegue como aterrizaje, como en vuelo. Se informará a todos los pilotos de la disponibilidad de un registro interno de los incidentes de fauna con las aeronaves, en donde se recomendará a los pilotos anotar, tras el vuelo en que se haya producido dicho incidente, como mínimo: la maniobra en la que se ha producido el incidente; la zona y altitud con la precisión que sea posible; el tipo de ave o animal afectado, si el piloto ha podido identificarlo; y las consecuencias del incidente.

Cualquier tipo de incidencia derivada de las operaciones de los aparatos sobre las especies de fauna presentes en la zona, será comunicada a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

– Si del procedimiento interno de registro se detectara la existencia de colisión con aves en el entorno del helipuerto, se deberán adoptar las medidas preventivas que se consideren más adecuadas para evitar las colisiones.

– Una vez iniciada la actividad se realizará un estudio acústico con mediciones reales para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación, así como lo establecido en el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

– Se realizará un control periódico de los niveles de ruido durante la explotación, con el fin de que se mantengan dentro de los límites legales vigentes y no produzcan molestias ni a la población ni a la fauna; así como inspecciones periódicas en los motores de los aparatos, para asegurar que se encuentren en perfecto estado y minimizar la emisión de ruidos. Se realizarán mediciones y controles adicionales ante la integración de nuevas aeronaves de características significativamente distintas de las previstas inicialmente, para descartar que produzcan niveles de ruido superiores.

– Se elaborarán protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de incidentes que produzcan el vertido de aceite, combustible, lubricantes, u otras sustancia

similares al terreno o a cursos de agua, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación de las aguas superficiales y/o subterráneas.

– En caso de finalización de las actividades, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los escombros a vertederos autorizados.

La presente Resolución no cubre las posibles modificaciones, estructurales o funcionales, a realizar en el aeródromo con posterioridad a su autorización de establecimiento, en cuyo caso será de aplicación lo establecido en el artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En los casos de cambios estructurales o funcionales en la instalación, el promotor debe presentar ante AESA, como órgano sustantivo, un documento en el que se analicen los efectos adversos significativos generados por la modificación del proyecto sobre el medio ambiente, cuyo contenido debe ajustarse a lo indicado en el citado artículo 7.2.c).

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2ª Capítulo II del Título II, artículos 45 y siguientes de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la citada Ley de evaluación ambiental, y el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta en resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto Helipuerto Centro Operativo Provincial de Córdoba Los Villares (Córdoba) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Helipuerto Centro Operativo Provincial de Córdoba Los Villares (Córdoba)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 5 de diciembre de 2018.–El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

“Helipuerto centro operativo provincial de Córdoba los Villares (Córdoba)”

