

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**10642** *Resolución de 6 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental de la explotación del helipuerto de Sierra Nevada, término municipal de Órgiva, Granada.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, 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 la documentación recibida se indica que la instalación lleva en servicio desde 2002. El proyecto, por tanto, se ha encuadrado en el apartado k del grupo 9 del anexo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos (cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente), realizándose la tramitación ambiental respecto a la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 08/07/2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

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

1. Objeto y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.

Se trata de una helipista dedicada al aterrizaje y despegue de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales, en condiciones de normas de vuelo visual (VFR) y diurnas.

Las operaciones se realizarán durante el periodo de tiempo definido por la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Junta de Andalucía a través del Plan de emergencias por incendios forestales (INFOCA), que generalmente se extiende desde abril hasta noviembre, quedando sin operación el resto de los meses.

El helipuerto se ubica en el término municipal de Órgiva, en la provincia de Granada, Comunidad Autónoma de Andalucía, sobre una parcela de titularidad pública en las inmediaciones de la población de Tablonés (pedanía de Órgiva).

El promotor del proyecto es la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas.

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recibe, con fecha 25/10/2010, la documentación

ambiental relativa al proyecto. Con fecha 11/11/2010 se inició el preceptivo periodo de consultas a organismos y entidades potencialmente afectados. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquéllos que han emitido sugerencias en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	-
Delegación del Gobierno en Andalucía.....	X
Diputación Provincial de Granada.....	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Planificación, Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.....	X
Agencia Andaluza del Agua de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.....	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.....	-
Delegación Provincial de Cultura de Granada de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.....	X
Secretaría General de Planificación, Ordenación Territorial, Infraestructuras y Movilidad Sostenibles de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía.....	-
Ayuntamiento de Órgiva (Granada).....	-
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza.....	-
SEO/BirdLife.....	-
Ecologistas en Acción de Andalucía.....	-
WWF/Adena.....	-

La Delegación del Gobierno en Andalucía comunica que no tiene observación alguna que formular al proyecto. La Diputación de Granada indica que la actividad no tiene ninguna afección ambiental dentro de las competencias de esa Administración. La Dirección General de Planificación y Participación de la Agencia Andaluza del Agua, en su respuesta a la consulta realizada, comunica desde el ámbito de las competencias atribuidas sobre Planificación Hidrológica, que no se formulan reparos al contenido del documento remitido.

La Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía comunica que, consultadas su bases de datos, no tiene constancia de la existencia de bienes integrantes del patrimonio histórico en la zona afectada por el proyecto, y que este hecho puede ser debido a la falta de actuaciones arqueológicas en la zona, por lo que recomienda que se efectúe por técnicos competentes, una actividad arqueológica de estudio y documentación gráfica de yacimientos, de acuerdo con el artículo 32.1 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía y la disposición adicional tercera del Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas (modificado en el Decreto 379/2009, de 1 de diciembre). Este estudio deberá valorar igualmente los elementos de interés etnológico que pudieran existir en la zona de afección del proyecto, así como otras tipologías patrimoniales.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en respuesta recibida con fecha 17/03/2011, informa que la actuación se encuentra fuera de los límites del Parque Natural de Sierra Nevada y no afecta negativamente al mismo. A partir de la información ambiental aportada y teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto, no se han identificado impactos ambientales significativos que determinen la necesidad de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, ni la necesidad de establecer medidas correctoras o protectoras adicionales.

### 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, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. EL helipuerto de superficie se constituye por las siguientes zonas principales:

Área de aproximación final y de despegue (FATO) circular, de 26 m de diámetro, de hormigón en masa, a dos aguas con pendiente inferior al 1%.

Plataforma de forma irregular, donde se inscriben además de la propia FATO, dos círculos de 20 m de diámetro, que sirven de estacionamiento.

Área de toma de contacto y 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, de material granular compactado y también al mismo nivel de la FATO.

El helipuerto no dispone de hangares y edificaciones específicamente destinados para su utilización durante las operaciones de las aeronaves. Cuenta con acometida eléctrica y agua corriente. La designación de las direcciones de aproximación es: 27 y 11; y la de las direcciones de ascenso en el despegue: 09 y 29.

En las proximidades de la helipista también existen las siguientes instalaciones: depósito de combustible de 20.000 litros, situado en un cubeto de protección antiderrame fuera el área de seguridad, manga de viento, sistema de extinción de incendios específico para la protección de las aeronaves (un vehículo de extinción y dos extintores de carro portátil, posicionados en la zona del área de seguridad y fuera de ésta), una caseta-almacén para material propio de la operación y mantenimiento de línea de los helicópteros, y el propio edificio del Centro de Defensa Forestal (CEDEFO): dependencias del personal de prevención y extinción de incendios forestales, oficinas y cabina para los operadores de las emisoras. Todo el recinto está vallado y hay vigilancia durante la campana de verano. El acceso al helipuerto está controlado y restringido a personal autorizado, dependiente del Plan INFOCA.

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 referentes a fuego, emisión de volátiles, derrame de fluido, descarga de electricidad estática, etc., establecidas en la legislación vigente.

Los modelos de helicópteros que utilizarán el helipuerto son diversos, principalmente: Bell 212, Bell 412, Agusta A119 y Kamov Ka-32, aunque en alguna ocasión pueden ser utilizados otros modelos de categoría similar, tales como Aérospatiale SA-330 Puma, Aérospatiale AS-332 Super Puma y PZL W-3A Sokol. La utilización prevista del helipuerto será para el aterrizaje de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales, y esporádicamente se puede permitir el uso a los de otros servicios de emergencias autonómicos o estatales: GREA, (Grupo de Emergencias de Andalucía), Guardia Civil, 061, emergencias sanitarias, vigilancia aduanera.

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.

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. Todas las aeronaves operarán bajo la carta de acuerdo operacional n.º 1 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 Medioambiente de la Junta de Andalucía.

3.2 Ubicación del proyecto. La helipista se sitúa aproximadamente a 3 km al sureste del núcleo urbano de Órgiva, encuadrándose en la Alpujarra baja. El acceso al recinto se efectúa desde la carretera A-348, y es gestionado por la Consejería de Medio Ambiente a través de la Empresa Pública Egmasa. A la hora de promover esta instalación, la mencionada Consejería valoró la alternativa de no actuación, es decir, mantener la comarca sin ningún tipo de instalaciones, frente a la alternativa de ejecución del CEDEFO, optándose por esta última, con el fin de permitir las labores de extinción y prevención de incendios forestales.

Su ubicación está en las proximidades de áreas de elevado interés forestal y medio ambiental (Parque Nacional de Sierra Nevada, Parque Natural de Sierra Nevada, Sierras litorales de Lújar y La Contraviesa) que se pretenden preservar en caso de incendio, para asegurar una rápida y eficiente intervención cuando sea necesario y con una significación ambiental moderada. Así, se seleccionó dicho emplazamiento, teniendo en cuenta los siguientes criterios: ubicación muy próxima a las zonas a proteger pero fuera de zonas de Espacios Naturales Protegidos, buenas comunicaciones, evitar el sobrevuelo de la zona urbana, y lejanía suficiente a zonas del espacio aéreo restringidas, peligrosas o prohibidas, y a las infraestructuras aeroportuarias más próximas al helipuerto (la base de Armilla, a 18,8 km de distancia en dirección noroeste y el aeropuerto de Granada, a 26 km en la misma dirección).

El helipuerto de Sierra Nevada cuenta con resolución favorable sobre la compatibilidad del emplazamiento seleccionado con relación al espacio aéreo por parte de AESA, con fecha de emisión 25/06/2010. Se indica que está muy próximo a la Zona Restringida: LER 155 (Parque Nacional de Sierra Nevada Oeste), en la que está prohibido el sobrevuelo desde el suelo hasta nivel de vuelo FL130, excepto aeronaves de Estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales. El helipuerto está fuera de la misma, a unos 2,80 km; además las operaciones desde el mismo son para la conservación, entre otras zonas, del parque y se realizan de acuerdo a la citada carta de acuerdo operacional.

Con la documentación ambiental presentada, se adjunta Certificado del Ayuntamiento de la compatibilidad urbanística del helipuerto en la parcela del CEDEFO, siendo compatible con los usos permitidos.

La helipista se sitúa en las coordenadas geográficas siguientes, a 400 m de altitud:

Coordenadas WGS-84:

Latitud: 36° 53' 53" N.

Longitud: 03° 24' 03" W.

A unos 4,5 km de la actuación se localizan el lugar de importancia comunitaria (LIC) y la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES6140004 Sierra Nevada. A esa misma distancia se encuentra el Parque Natural de Sierra Nevada y a unos 7 km de la actuación se ubica el Parque Nacional de Sierra Nevada.

Consultado el Sistema de Información Geográfica del Departamento, se detecta que el helipuerto se asienta sobre el monte público de Andalucía, de código GR-30025-AY Comunal de Órgiva, Campuzano, La Serreta y otros, y en el límite con el monte público de Andalucía GR-30020-AY Sierra de Lújar. También se encuentra en su proximidad el monte de utilidad pública de Andalucía GR-11012-JA Riberas. La actuación proyectada se sitúa a unos 350 metros de la Cañada Real de Sierra Nevada a Málaga. En el área de actuación se localiza el hábitat 5330 - Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, contemplado en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la

Biodiversidad. El proyecto se localiza entre los límites del IBA número 222 Sierra Nevada y el IBA número 223 Sierras prelitorales de Granada.

3.3 Características del potencial impacto. No está prevista la utilización de recursos naturales, diferentes de los propios para la operación de las aeronaves y la utilización del depósito de combustible. Sólo está previsto realizar las revisiones diarias y las inspecciones pre-vuelo de las aeronaves, no estando previstas otras tareas de mantenimiento aeronáutico sobre dichas aeronaves que operen en el helipuerto.

El promotor considera que el impacto ambiental sobre la avifauna presente en la zona es prácticamente nulo, ya 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 o inexistente. Durante la época estival es cuando más actividad aeronáutica se prevé (mayo a septiembre), y apenas existe paso de aves por la zona, ya que las zonas húmedas del entorno, prácticamente desaparecen temporalmente durante esta época.

El promotor tampoco prevé un impacto significativo en la vegetación ya que el área del helipuerto y sus proximidades están explotadas por el hombre.

Dado su emplazamiento, finalidad de utilización y operaciones de las aeronaves, los impactos potenciales en condiciones normales que se señalan en el documento ambiental, se resumen en los siguientes:

- Emisión de gases de la combustión de las turbinas de las aeronaves.
- Emisión de ruido por las turbinas de gas y los rotores instalados en las aeronaves.
- Emisión de volátiles procedentes del depósito de combustible homologado.
- Erosión en el terreno por los vehículos a motor utilizados por el personal de las brigadas de extinción de incendios.

También se señala que en condiciones de fallo, bien de la aeronave o de 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, emisión de volátiles fuera de los límites establecidos por la normativa en vigor, incendios, etc.

Con respecto a las molestias sobre la población, fundamentalmente la generación de ruido por los movimientos de las aeronaves, se considera que serán de escasa magnitud debido a que la población más cercana se halla a unos 3 km y el helipuerto sólo estará operativo de día, con un escaso número de vuelos diarios, limitado a las emergencias por la existencia de un fuego forestal en las proximidades.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. Con el objeto de minimizar los riesgos para la fauna adyacente a la instalación, el promotor ha considerado las siguientes medidas preventivas:

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 (fuente de alimentos, 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.) y en caso de necesidad, se ubicarán lejos de la misma.

Contenedores para la eliminación de los residuos orgánicos, de aceites y de los derivados del petróleo que puedan generarse.

Revisión periódica y mantenimiento del vallado de todo el perímetro de la zona para evitar el paso de personas no autorizadas y de animales.

Para garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras, el promotor procederá periódicamente a eliminar la vegetación que de forma natural y espontánea 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 promotor indica que cualquier incidencia reseñable se comunicará al responsable de las instalaciones y que cualquier incidente o accidente contemplado en las normativas aeronáuticas en vigor se comunicará a la Autoridad Aeronáutica competente.

Dado que la infraestructura ya está construida, los requerimientos de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía se consideran aplicables a posibles futuras actuaciones que conlleven remociones y/o afecciones sobre el terreno.

Teniendo en cuenta el objeto del proyecto, dentro de la estrategia de lucha contra incendios forestales, que la helipista ya está construida y en funcionamiento, su uso público y en casos de emergencia, y que el promotor es la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, se considera que la operación del helipuerto es compatible con los espacios naturales situados en sus proximidades. Por todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, 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, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que la explotación del helipuerto de Sierra Nevada en Órgiva (Granada), siempre que se cumplan los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 6 de junio de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

