

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

2202 *Resolución de 10 de febrero de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Aeródromo de Navalcaballo (Jaén). Bases contra incendios de Andalucía.*

En tanto la evaluación de impacto ambiental del proyecto se inició el 6 de marzo de 2013, se aplica el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), que 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.

El proyecto Aeródromo de Navalcaballo (Jaén). Bases contra incendios de Andalucía (CEDEFO) al ser una actuación ejecutada y de servicio público, que contribuye al mantenimiento y/o restablecimiento del estado de conservación de los valores naturales por los que se designó el espacio Red Natura 2000 en el que está integrado, se decide someter a un análisis caso a caso, mediante consulta a las administraciones, personas e instituciones afectadas por la realización del proyecto, para determinar la necesidad o no de que dicho proyecto se someta a evaluación de impacto ambiental. En este sentido, el proyecto ha sido informado favorablemente por el órgano ambiental de la Junta de Andalucía.

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el aeródromo se encuentra construido y operando normalmente desde 2006.

La tramitación ambiental se centrará, por tanto, en la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 08 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es obtener la autorización del helipuerto Navalcaballo, ubicado en el término municipal de Orcera, en la provincia de Jaén, en la comunidad autónoma de Andalucía. El helipuerto está asociado al Centro de Defensa Forestal (CEDEFO) de Navalcaballo, que está en servicio desde el año 2006.

La regulación de determinados helipuertos y aeródromos que no necesitaban autorización expresa de la autoridad aeronáutica para operar, por considerarse eventuales, se ha visto modificada por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso

público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que, en su artículo 2.b, define: Aeródromo eventual, la superficie apta para el uso por una o varias aeronaves, cuya utilización está limitada en el tiempo a un máximo de 30 días al año y que no dispone de infraestructuras permanentes para la operación de aeronaves. Cuando el uso del aeródromo sea por un tiempo superior será considerado, a los efectos de este real decreto, como aeródromo de uso restringido.

En consecuencia, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía inicia el procedimiento definido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para obtener la pertinente autorización para el helipuerto de uso restringido con una infraestructura permanente, entendiéndose como tal: aeródromo donde no se permite la realización de operaciones de transporte comercial de pasajeros, carga o correo, mantenimiento de aeronaves para transporte comercial, base de escuelas de vuelo para pilotos comerciales y de aerotaxi, ni vuelos turísticos, y siempre que se realice la operación en condiciones de vuelo visual.

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-Centros de Plan Infoca y Centros de Defensa Forestal (CEDEFO). La autorización de aeródromos de uso restringido ubicados en comunidades autónomas que no hayan asumido sus competencias aeronáuticas, como actualmente es el caso de la andaluza, es expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento. Por ello la AESA actúa como órgano sustantivo y este Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente resulta ser el órgano ambiental competente.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 6 de marzo de 2013 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural la documentación ambiental del proyecto.

Con fecha 18 de abril de 2013, se hacen consultas a los siguientes organismos y entidades, con objeto de determinar si el proyecto debe o no someterse al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	–
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	–
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.	–
Subdelegación del Gobierno en Jaén.	X
Diputación Provincial de Jaén.	–
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 Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Secretaría General de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Secretaría General de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Bienes Culturales e Instituciones Museísticas de la Secretaría General de Cultura de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía. (Responde la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía).	X
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Justicia e Interior de la Junta de Andalucía.	–
Área de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de Jaén.	–
Ayuntamiento de Benatae.	X
Ayuntamiento de Orcera.	–
Ayuntamiento de Segura de la Sierra.	–
SEO/BirdLife.	–
Ecologistas en Acción de Andalucía.	–
WWF/Adena.	–

Durante el periodo de consultas no se recibió el informe de la Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Junta de Andalucía, por lo que con fecha 2 de agosto de 2013, se reiteró la petición de informe, por considerarse de gran importancia para el procedimiento contar con la opinión de ese organismo acerca de las posibles afecciones del proyecto a los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

Con fecha 27 de noviembre de 2013, tuvo entrada en el MAGRAMA el escrito de la Secretaría General de Gestión Integral del Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, con el que se remite adjunto el informe de la Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana, de fecha 14 de agosto de 2013.

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

La Secretaría General de Gestión Integral del Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía traslada informe de la Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana y señala que la infraestructura que se informa no significa riesgo ambiental apreciable sobre los hábitats naturales y las especies relacionadas con el anexo I, II y IV de la Directiva 92/43/CEE ni a las especies relacionadas en el anexo I de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

La Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa que el proyecto se ubica en el interior del espacio natural protegido Parque Natural Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas, también declarado Zona de Especial Conservación y Zona de Especial Protección para las Aves, y por tanto espacio integrante de la red ecológica europea Red Natura 2000.

Respecto del parque natural, el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) permite las instalaciones aeronáuticas destinadas a los servicios públicos

esenciales y las urgencias médicas. Además el proyecto se ubica en zona de grado de protección B, según el citado PORN, donde no se contemplan incompatibilidades

Con este proyecto se contribuye al mantenimiento y/o restablecimiento del estado de conservación favorable de aquellos valores naturales por los que este lugar fue designado parte integrante de la Red Natura 2000.

En consecuencia, el proyecto tiene relación directa con la conservación y gestión de espacios 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, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. No existiendo riesgo ambiental apreciable sobre los hábitats naturales, la fauna y flora silvestres relacionadas en los anexos I, II y IV de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, ni sobre las especies relacionadas en el anexo I de la Directiva 2009/147/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la conservación de las aves silvestres.

La Subdelegación del Gobierno en Jaén indica que no se prevé la existencia de impactos significativos, que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor en el documento inicial del proyecto.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente indica que las instalaciones no afectan a ningún cauce público aunque sí se sitúan en zona de policía de barrancos innominados.

El informe contempla una serie de consideraciones de carácter general y de regulación normativa que deben tenerse en cuenta en la actuación. En concreto, se hace referencia al dominio público hidráulico y zonas de protección, así como a zonas inundables y prevención de riesgos por inundación.

Por lo que respecta a la disponibilidad de recursos hídricos se informa que cualquier actividad que requiera de su utilización deberá disponer de la oportuna concesión administrativa. Todo ello sin menoscabo de que las instalaciones estén dotadas de equipo de depuración de aguas residuales, así como de su adecuado mantenimiento. En ningún caso se permitirá el vertido de aguas residuales al dominio público hidráulico sin depuración previa.

La Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía informa que según los datos obrantes en el catálogo del Patrimonio Histórico de Andalucía y en la base de datos del Sistema de Información del Patrimonio Histórico de Andalucía (SIPHA) en el lugar objeto del informe no se encuentra ninguna evidencia de interés arqueológico. Además concluye que el proyecto no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Benatae manifiesta que no ve indicios de que el proyecto pueda causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto.

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, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

A. Características del proyecto. El helipuerto es una instalación dedicada al aterrizaje y despegue de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales, en condiciones de vuelo visual (VFR) y diurno.

El helipuerto se ubica sobre una parcela de titularidad pública en Orcera (Jaén). El acceso al recinto se efectuará desde la carretera JF-7016 y es gestionado por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

La superficie total del helipuerto es de 1.800 m² y consta de las siguientes instalaciones:

La FATO es irregular y en ella se inscribe un círculo de 25 m de diámetro. Está construida en hormigón en masa (sin armadura) de 15 cm de espesor sobre subbase de material granulado compactado de 10 cm de espesor, a dos aguas con pendiente inferior al 1%.

La 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 50° y 230°.

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

El indicador de la dirección del viento («manga de viento»), situado al Noroeste 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.

Existen además 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.

Las direcciones de los rumbos de aproximación y ascenso en el despegue son 50° y 230°.

Las operaciones que se realizarán 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 helicóptero que prestará servicio en este helipuerto será de turbina, con un mínimo de 4 palas en el rotor principal. Capacidad para el transporte de 7 personas como mínimo, excluida la tripulación, sentadas y provistas de su equipo personal de trabajo y medios auxiliares (herramientas, motosierra, combustible, etc.).

Los modelos de helicópteros que utilizarán el helipuerto serán diversos, entre los cuales los más utilizados serán: Bell 212, Bell 412, Agusta A119 y 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 y PZL W-3A Sokol.

El periodo de actividad del helicóptero en el CEDEFO podrá ser de hasta 12 horas sin interrupción, 7 días a la semana y durante todos los días de la campaña, típicamente entre 120 y 180 días al año (aproximadamente de abril a noviembre), ajustándose el inicio y el final de las jornadas en función del orto y ocaso, respetando los periodos de descanso necesarios que marca la normativa sobre actividad-descanso de las tripulaciones.

B. Ubicación del proyecto. El área de implantación del helipuerto se encuentra en el término municipal de Orcera (Jaén) a 14 km al este del núcleo urbano de Orcera y a 151 km de la capital de la provincia y se sitúa en las siguientes coordenadas geográficas WGS 84:

Latitud	Longitud	Elevación
38° 18' 17" N	02° 35' 22" W	1.400 m

Las actuaciones previstas están dentro del espacio natural protegido Parque Natural Sierras de Cazorra, Segura y las Villas, a su vez Lugar de Importancia Comunitaria y

Zona de Especial Protección para las Aves, con código ES0000035 y según la Junta de Andalucía declarado también Zona de Especial Conservación.

Desde el punto de vista natural, la importancia del Parque Natural Sierras de Cazorla, Segura y las Villas radica en la presencia de bosques de quercíneas que sirven de protección a una amplia flora endémica entre la que sobresalen *Viola cazorensis*, *Aquilegia cazorensis*, *Geranium cazorensense*, *Erodium cazorlanum*, *Erodium astragaloides*, *Hormathophylla spinosa*, *Erysimum cazorensense* y *Narcissus longispathus*.

En las cotas superiores (más de 1.750 m), el pino laricio (*Pinus nigra salzmanii*) ocupa grandes extensiones y va acompañado de enebros y sabinas rastreras, dando cobijo a especies como la *Atropa baetica*, *Arenaria sp.* y especies de insectos como la *Graellsia isabellae*.

La comarca tiene un elevado interés zoológico. En la zona de proyecto cabe destacar el grupo de las aves que cuenta con más de un centenar de especies, con un elevado número de rapaces tanto diurnas como nocturnas. De entre ellas destacan las águilas real, culebrera, perdicera, pescadora y calzada, así como las reintroducidas águila imperial ibérica y quebrantahuesos.

Las vías pecuarias más cercanas son la vereda de Fuente Tejo, el cordel mancha y la vereda de Casablanca.

La base lleva en servicio desde 2006 y antes de promover la instalación, la Consejería de Medio Ambiente valoró la alternativa 0 (no desarrollar la obra y mantener a la comarca sin ningún tipo de instalaciones en materia de prevención y extinción de incendios), pero consideró más adecuado ejecutar el centro de defensa forestal en la ubicación actual, es decir en áreas de elevado y especial interés forestal y ambiental, para asegurar la rápida y eficiente intervención en éstas áreas que se pretenden conservar, cuando sea necesario.

Se seleccionó el emplazamiento como el más adecuado, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Ubicación en las zonas a proteger.

En las estribaciones de un Espacio Natural Protegido, lo cual minimiza el impacto ambiental por ruido de las aeronaves durante su operación.

Buenas comunicaciones del emplazamiento.

Se evita el sobrevuelo de la zona urbana.

Lejanía suficiente de las zonas del espacio aéreo restringidas, peligrosas o prohibidas de cualquier aeropuerto, para evitar las restricciones de operación en el espacio aéreo establecido por las Autoridades Aeronáuticas.

C. Características del potencial impacto. Dado su emplazamiento, finalidad de utilización y operaciones previstas de las aeronaves, los impactos potenciales en condiciones normales en el medio ambiente se pueden resumir en los siguientes: emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas de gas en las aeronaves instaladas, emisión de ruido por parte de las turbinas de gas y de los rotores instalados en las aeronaves, emisiones propias de volátiles procedentes del depósito de combustible homologado, y erosión en el terreno procedente de vehículos a motor utilizados por el personal de las brigadas de extinción de incendios.

En condiciones de fallo, bien de la aeronave o de las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente pueden ser los inherentes a la utilización de máquinas complejas como derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave, procedente del depósito de combustible, emisión de volátiles fuera de los límites establecidos por la normativa en vigor, incendios, etc.

Para evitar los impactos en la avifauna el promotor indica que las operaciones se realizarán básicamente durante el período de tiempo definido por la Junta de Andalucía, que generalmente se extiende durante los meses desde mayo hasta octubre, y la base estará inoperativa el resto de los meses. Por ello se estima que el impacto sobre las aves es prácticamente nulo, 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 o inexistente.

Respecto al resto de fauna, el recinto está vallado en toda su periferia mediante una valla metálica, y cerrado por una puerta metálica para evitar el paso de animales y personas no autorizadas a las proximidades de la helipista.

Además, el promotor se compromete a tomar las siguientes medidas preventivas para minimizar al máximo los riesgos sobre la fauna presente en la zona:

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

Reducir cualquier elemento que pueda ser atractivo para los animales y en caso de necesidad, ubicarlo lejos de la base.

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

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

Además, el proyecto cuenta con un programa de vigilancia ambiental para garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras propuestas, así como controlar la evolución de las medidas adoptadas, y aplicar medidas adicionales, si se determina que dicha evolución no es satisfactoria medioambientalmente.

Durante el seguimiento se supervisará periódicamente:

La eliminación de la vegetación que de forma natural y espontánea pueda brotar en las proximidades de la helipista.

El vallado del helipuerto y su mantenimiento de forma adecuada.

La eliminación de los residuos generados por las aeronaves y por las personas conforme a la legislación vigente.

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 Aeródromo de Navalcaballo (Jaén). Bases contra incendios de Andalucía (CEDEFO), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), 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, 10 de febrero de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

Aeródromo de Navalcaballo (Jaén)-Bases Contra Incendios Andalucía (CEDEFO)

