

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**8558** *Resolución de 17 de julio de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto de Galaroza (Huelva), base contra incendios de Andalucía.*

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), 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.<sup>a</sup> del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto de explotación del helipuerto de Galaroza (Huelva), base contra incendios de Andalucía, se ha encuadrado en el apartado k del Grupo 9 del referido anexo II.

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

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

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el helipuerto, asociado al Centro de Defensa Forestal (CEDEFO) de Galaroza, está en servicio desde 2008, por lo que la evaluación ambiental se centra en la explotación del helipuerto. Se sitúa en el término municipal de Galaroza (provincia de Huelva), y está dedicado al aterrizaje y despegue de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales, en las condiciones que marcan las normas de vuelo visual (VFR) diurnas. Es un helipuerto de superficie, situado, aproximadamente, a unos 1,4 km al este del núcleo urbano, sobre una parcela de titularidad pública, con acceso desde la carretera H-7014.

Los CEDEFOs son los centros de trabajo del personal que participa en el dispositivo INFOCA (Plan de Emergencias por Incendios Forestales), y son la unidad básica donde se desarrollan tareas como concienciación, formación, supervisión, planificación y soporte a todos los sectores ligados al medio natural andaluz. Los servicios aéreos que se prestan en este CEDEFO corresponden a un helicóptero de transporte y extinción, con sus tripulaciones especializadas y la logística correspondiente para su empleo en la prevención y lucha contra los incendios forestales, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, de acuerdo a la Carta de Exenciones n.º 2 entre el Estado Mayor del Ejército del Aire, la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medioambiente de la Junta de Andalucía.

La regulación de determinados helipuertos y aeródromos que no necesitaban autorización expresa de la autoridad aeronáutica para operar, por considerarse eventuales, se ha visto modificada por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés

general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que, en su artículo 2.b, define aeródromo eventual, la superficie apta para el uso por una o varias aeronaves, cuya utilización está limitada en el tiempo a un máximo de 30 días al año y que no dispone de infraestructuras permanentes para la operación de aeronaves. Cuando el uso del aeródromo sea por un tiempo superior será considerado, a los efectos de este real decreto, como aeródromo de uso restringido.

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

El promotor del proyecto es la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. La autorización de helipuertos de uso restringido ubicados en comunidades autónomas que no están ejerciendo sus competencias aeronáuticas, como actualmente es el caso de la andaluza, es expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento. Por ello, al actuar como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, este Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente resulta ser el órgano ambiental competente.

## 2. Tramitación y consultas.

La documentación ambiental del proyecto se recibió en el Departamento con fecha 6 de marzo de 2013. El 18 de abril de 2013, la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural inició el preceptivo período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquellas que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente . . . . .	—
Confederación Hidrográfica del Guadiana-Badajoz del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente . . . . .	X
Delegación del Gobierno en Andalucía . . . . .	X
Diputación Provincial de Huelva. . . . .	—
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Secretaría General de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. . . . .	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Secretaría General de Medio Ambiente y Alimentación de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. . . . .	—
Dirección General de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Secretaría General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía . . . . .	—
Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Secretaría General del Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. . . . .	—
Dirección General de Bienes Culturales e Instituciones Museísticas de la Secretaría General de Cultura de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía . . . . .	X
Delegación Territorial de Medio Ambiente en Huelva de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía . . . . .	—

Organismo	Respuesta
Ayuntamiento de Castaño del Robledo .....	-
Ayuntamiento de Cortelazor .....	-
Ayuntamiento de Fuenteheridos .....	-
Ayuntamiento de Galaroza .....	X
Ayuntamiento de Jabugo .....	-
Ayuntamiento de Valdelarco .....	-
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) .....	-
Ecologistas en Acción de Andalucía .....	-

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

La Delegación del Gobierno en Andalucía remite informe del Coordinador de Zona de Andalucía/Extremadura de la Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que concluye que la instalación dedicada al aterrizaje y despegue de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales de Galaroza (Huelva) no produce afecciones significativas sobre el medio ambiente. En concreto, considera que las afecciones al medio natural (flora, fauna y espacios protegidos) son de magnitud muy limitada y tendrán fácil corrección, mediante la aplicación de las medidas correctoras y protectoras diseñadas. Con el desarrollo de la actuación se pretende proteger la zona frente a la amenaza de incendios forestales, de acuerdo con los criterios generales de conservación y gestión de los lugares de la red Natura 2000. En consecuencia, informa que no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. También remite un escrito de la Unidad de Protección Civil de la Subdelegación del Gobierno en Huelva, que considera el proyecto de gran interés para la seguridad y la lucha contra los incendios forestales.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana indica que el cauce más cercano, el arroyo de Fuenteheridos, discurre a unos 500 m al suroeste de la zona de actuación, por lo que no se prevé afección física alguna a cauces que constituyan el Dominio Público Hidráulico del Estado, definido en el artículo 2 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, ni a las zonas de servidumbre y policía establecidas en los artículos 6 y 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril. A pesar de que la documentación aportada no lo indica expresamente, dada la naturaleza del proyecto, es de suponer que la actuación no requiere agua para su funcionamiento ni conlleva vertidos al Dominio Público Hidráulico del Estado.

La Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de Huelva de la Junta de Andalucía informa que, una vez analizada la documentación recibida, no se ha concretado afección patrimonial alguna. No obstante, recuerda que, si durante el transcurso de cualquier actividad relacionada con el proyecto se produjese un hallazgo arqueológico casual, será obligada la comunicación a la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte en el transcurso de 24 horas, tal y como establece el artículo 81.1 del Decreto 19/1995, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía, y en los términos del artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía.

El Ayuntamiento de Galaroza comprueba que los terrenos donde se desarrolla la actuación están clasificados como no urbanizables. Se encuentran incluidos en el Parque Natural de Sierra de Aracena y Picos de Aroche, catalogados como tipo «C», Zona de regulación común, habiéndose informado dicha actuación por el Parque Natural. Además, dicha actuación se encuentra afectada por el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la Provincia de Huelva, concretamente por la Sierra del Castaño CS-5. Las incidencias medioambientales del

helipuerto han sido contempladas en el Proyecto de Actuación e Interés Social aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada el día 17/09/2004, habiendo sido objeto de informe favorable condicionado, por el Parque Natural de Sierra de Aracena y Picos de Aroche, no constando en el Ayuntamiento otras repercusiones medioambientales significativas, salvo las que pudieran derivarse por ruido o contaminación lumínica. El emplazamiento del helipuerto se encuentra, según el Plan General de Ordenación Urbana, provisionalmente aprobado por el Ayuntamiento, el 23/12/2011, en Suelo Urbanizable Sectorizado con uso global industrial. Hace constar que la distancia a núcleos de población desde el helipuerto es: Galaroza, 1,4 km; Navahermosa, 1,6 km; Valdalarco, 2,8 km. Por todo ello, emite un informe urbanístico favorable a la actuación a efectos ambientales.

La Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la entonces Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, administración competente en la coordinación de la gestión de la Red de Espacios Naturales Protegidos y de la Red Ecológica Europea Natura 2000 en Andalucía, constata la ubicación del helipuerto en el interior del espacio natural protegido denominado Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche, también declarado Zona de Especial Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), por lo tanto espacio integrante de la red ecológica europea Natura 2000, con código ES0000051 y denominación Sierra de Aracena y Picos de Aroche.

En la normativa general del Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Parque Natural (PORN), el apartado 5.3.7, creación, mejora y mantenimiento de infraestructuras, recoge que queda prohibida la instalación de aeropuertos, aeródromos y helipuertos, salvo las instalaciones aeronáuticas destinadas a los servicios públicos esenciales y las urgencias médicas. En relación con la zonificación del Parque, obtenida a partir de la valoración de los elementos esenciales del medio natural, como la vegetación, la flora y la fauna, así como en la estimación de las pérdidas de suelo, y teniendo en cuenta los usos actuales del territorio, el helipuerto de Galaroza se localiza, a la vista del PORN, en zona de regulación común, zona C. En esta zona existe, entre otros, zonas de usos generales, en las que se incluyen elementos antrópicos, tales como infraestructuras viarias, minas y canteras y edificaciones rurales principalmente.

La citada Dirección General considera que, por ser su objetivo la extinción de incendios forestales que pudieran declararse tanto dentro como fuera del espacio protegido, con este tipo de proyectos se contribuye al mantenimiento y/o restablecimiento del estado de conservación favorable de aquellos valores naturales por los que estos lugares fueron designados parte integrante de la Red Natura 2000. En consecuencia, informa que el proyecto presenta relación directa con la conservación del espacio protegido de la Red Natura 2000, según lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 2/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992. Por ello, el Helipuerto de Galaroza (Huelva) no significaría riesgo ambiental apreciable sobre los hábitats naturales y las especies relacionadas en los anexos I, II y IV de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y de la flora silvestres, ni a las especies relacionadas en el anexo I de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la conservación de las aves silvestres.

### 3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis, para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. El helipuerto tiene una superficie total de 2.700 m<sup>2</sup>, con los siguientes elementos:

Área de aproximación final y de despegue (FATO) irregular, en la que se inscribe un círculo de 25 m de diámetro, construida en hormigón en masa (sin armadura), de 15 cm de espesor, sobre material granulado compactado, de 10 cm de espesor, a dos aguas, con pendiente inferior al 1%.

Las direcciones de los rumbos de aproximación y ascenso en el despegue que se indican en el documento ambiental son 40°-220° y 90°-270°.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): circular, de 20 m de diámetro, de las mismas características físicas que la FATO y a su mismo nivel.

Área de seguridad en torno a la FATO, despejada de obstáculos, limpia de vegetación y detritos, de material granular compactado y al mismo nivel que la FATO, con pendiente hacia fuera de la FATO para facilitar el drenaje del agua de lluvia.

En las proximidades de la helipista también existen las siguientes instalaciones: depósito de combustible de 20.000 litros, homologado para la carga de las aeronaves, situado fuera del área de seguridad, en dirección norte respecto a la FATO; sistema de extinción de incendios específico para protección de las aeronaves, y caseta-almacén, para material propio de la operación y mantenimiento de los helicópteros.

El helipuerto no dispondrá de hangares específicamente destinados para las operaciones de las aeronaves, dado que el edificio del Centro de Defensa Forestal alberga las actividades necesarias para la prevención y extinción de incendios forestales propias del INFOCA.

El documento ambiental afirma que el servicio está contratado con empresas de trabajos aéreos, que cuentan con la autorización de AESA que permite el desempeño de las misiones con el helicóptero correspondiente, y cumplen todos los requisitos a que obligue la legislación vigente. Todos los elementos de dotación del helipuerto y el mantenimiento de los mismos corresponden a la empresa adjudicataria del servicio, y deberán estar convenientemente homologados por los organismos competentes, y cumplir con las disposiciones legales en materia ambiental y de prevención de riesgos laborales. La empresa adjudicataria está obligada a renovar y reparar las dotaciones de equipos y medios auxiliares, cuando sea necesario.

Las características del helicóptero que presta servicio en este helipuerto son: velocidad de crucero como mínimo de 250 km/h, autonomía mínima de 2 horas, helicóptero de turbina (potencia máxima al eje como mínimo de 900 h.p. en la turbina), tren de aterrizaje tipo sky, dispositivo exterior para transporte del helibalde con capacidad para 900 litros, equipo de inyección de espumógeno con capacidad para 45 l, como mínimo. Capacidad para el transporte de siete personas, excluida la tripulación, sentadas y provistas de su equipo personal de trabajo y medios auxiliares (herramientas, motosierra, combustible para la misma...). Con carácter general, el grupo de especialistas helitransportado estará compuesto por seis personas, pudiendo operar con 900 kg de carga externa y combustible para dos horas de autonomía.

El período de posicionamiento se decide cada año, en función de la meteorología. El medio aéreo se suele contratar por seis meses, por lo que el período se extiende desde abril-mayo hasta octubre-noviembre, estando la base inoperativa el resto del año. La actividad del helicóptero en el Centro de Defensa Forestal podrá ser de hasta 12 horas sin interrupción, 7 días a la semana, durante todos los días de la campaña (típicamente, entre 120 y 180 días al año), ajustándose el inicio y el final de las jornadas en función del orto y el ocaso, respetando los períodos de descanso necesarios que marca la normativa sobre actividad-descanso de las tripulaciones. Recibido el aviso de salida, ésta deberá realizarse en un tiempo máximo de 15 minutos.

El documento ambiental incluye esta tabla, con datos de los vuelos en el Centro, en los últimos años:

Año	Despegues	Embarques Brigada/ Grupo	Personas transportadas	Tiempo de vuelo asociado
2005 (*)	166	98	1.041	224:12
2006 (*)	44	11	79	54:38
2007 (*)	38	20	139	57:29
2008	26	17	124	23:40
2009	33	20	128	39:55
2010	24	18	152	21:27
2011	39	35	260	37:42

(\*) En el antiguo CEDEFEO de El Mustio (Huelva).

Se observa una media de 52,9 despegues en cada año, en una media de 163,4 días de posicionamiento por año, lo que supone un despegue y aterrizaje cada 3,1 días, incluyendo tanto las misiones de incendio como las de adiestramiento y otras.

Entre los diversos modelos de helicópteros que utilizarán el helipuerto, los más utilizados serán: Bell 212, Bell 412, Agusta A119, Kamov Ka-32; aunque, en alguna ocasión, puede ser utilizado por otros modelos de categoría similar: Aérospatiale SA-330 Puma, Aérospatiale AS-332 Super Puma, o PZL W-3A Sokol.

El uso principal del helipuerto será el aterrizaje de helicópteros destinados a la prevención y extinción de incendios forestales y, esporádicamente, se puede permitir el uso a los de otros servicios de emergencias autonómicas o estatales (GREA, Guardia Civil, 061 Emergencias Sanitarias, Vigilancia Aduanera, etc.). No está abierto al tráfico público o privado de otros operadores diferentes a los designados por el Plan INFOCA. Las operaciones, siempre bajo normas de vuelo visual (VFR) y diurnas, serán, principalmente:

Extinción de incendios forestales mediante el lanzamiento de agua, o agua con espumógeno, tanto en ataque directo como indirecto.

Desplazamiento rápido de grupos de especialistas de extinción y sus equipos hasta las proximidades de los incendios.

Vuelos de vigilancia.

Cualquier otra misión o actividad relacionada con las actividades de vigilancia y extinción de incendios o con la conservación del medio ambiente en general, en coordinación con otros posibles medios aéreos o terrestres, en todo el territorio andaluz.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se emplaza en el término municipal de Galaroza, en la provincia de Huelva, sobre una parcela de titularidad pública. Se sitúa, aproximadamente, a 1,4 km al este del núcleo urbano de Galaroza (Huelva), situado, a su vez, a 117 km al norte de la capital de la provincia.

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

Latitud	Longitud	Elevación (m)
37° 55' 29,4" N	06° 41' 13,0" W	632

El helipuerto se ubica en el interior del espacio de la red Natura 2000: ZEC y ZEPA ES0000051 Sierra de Aracena y Picos de Aroche, importante para el lince ibérico (*Lynx pardinus*).

El Centro de Defensa Forestal lleva en funcionamiento desde 2008. Su ubicación, según el documento ambiental, está estratégicamente centrada en la comarca y el Parque Natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche y la ZEPA y LIC de Sierra de Aracena y Picos de Aroche, con una significación ambiental elevada, que se pretende preservar en caso de incendio, para asegurar una rápida y eficiente intervención cuando sea necesario. Antes de promover esta instalación, la Consejería de Medio Ambiente valoró la alternativa 0, optando por la ejecución del centro de defensa forestal, en los terrenos donde actualmente está, con el fin de permitir las labores de extinción y prevención de incendios forestales. El documento ambiental indica que se seleccionó el emplazamiento como el más adecuado, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Ubicación estratégicamente centrada en las zonas a proteger.

Buenas comunicaciones.

Se evita el sobrevuelo de la zona urbana.

Lejanía suficiente de las zonas del espacio aéreo restringidas, peligrosas o prohibidas y al aeropuerto más cercano, el de Sevilla, para evitar las restricciones de operación en el espacio aéreo establecidas por las autoridades aeronáuticas.

La comarca de la Sierra de Aracena, en el norte de la provincia de Huelva, alberga El Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche, que abarca 186.000 ha de 28 municipios, por lo que constituye el segundo más extenso de Andalucía. Conforman el Parque dos alineaciones montañosas, norte y sur, separadas por una depresión central. Gracias a las abundantes precipitaciones, aparecen numerosos cursos de agua, por lo que la mayor parte de la red hidrográfica de la provincia tiene su origen en la Sierra de Aracena. Predomina el piso mesomediterráneo frente al termomediterráneo. En las zonas más secas, normalmente orientadas al sur, domina el encinar que, en las áreas subhúmedas, es sustituido por el alcornocal. Conforme aumenta la altura y la precipitación, el alcornocal va siendo desplazado por un denso bosque caducifolio de quejigos y melojos, en buena parte suplantado por el castaño. La presencia de castaños queda delimitada a un área central, entre Aracena y Almonaster, en las partes más altas (un buen ejemplo es la cumbre del Castaño), al haber sido sustituido por repoblaciones de pino negral. Las zonas de matorral se deben, por lo general, a deforestaciones históricas realizadas para cultivo de cereales, que, posteriormente, fueron abandonadas, dada su escasa productividad. La vegetación de ribera está formada por chopos, álamos, fresnos, sauces y alisos, destacando, por su buen estado de conservación, las riberas del Huelva y del río Múrtigas.

El tradicional aislamiento de la zona, unido a la conservación de importantes extensiones de bosques, particularmente dehesas, ha posibilitado la llegada a nuestros días de una amplia variedad de especies, algunas en peligro de extinción, caracterizada por representantes típicos del bosque mediterráneo. Destacan los mamíferos predadores, tales como el linco, gato montés, gineta, turón, garduña, comadreja, tejón, meloncillo, y la nutria, cuya presencia es habitual en los principales cursos de agua. La abundancia de presas favorece una importante comunidad de aves rapaces, entre las que resalta la presencia de buitre negro y leonado, águila real, águila perdicera, águila culebrera, águila calzada, azor, ratonero, milano negro, halcón peregrino, cernícalo, búho real y cárabo. Además, el documento ambiental destaca el importante papel de la región como área de dispersión de los inmaduros de águila imperial procedentes de Doñana. Las aves acuáticas resultan escasas, aunque la construcción de embalses ha favorecido a especies buceadoras como el cormorán, el somormujo y el pato colorado; en las riberas mejor conservadas podemos encontrar cigüeña negra. La actividad cinegética ha sido tradicionalmente un recurso de importancia en el Parque, siendo las principales especies cazadas el ciervo, el jabalí, el conejo y la perdiz.

El documento ambiental indica que, en el área del helipuerto y sus proximidades, no se conoce patrimonio histórico, artístico o arqueológico relevante. Las vías pecuarias más cercanas son la vereda de Sevilla, y la vereda de Cortegana al Castaño. En cuanto a equipamientos de uso público cercanos, el promotor cita el área recreativa El Talenque,

en el término municipal de Galaroza, Código 521, el sendero señalizado El Talenque-Valdelarco, Código 546 y, en el propio pueblo de Galaroza, el sendero señalizado Ribera de Jabugo, Código 551.

3.3 Características del potencial impacto. No está prevista la utilización de recursos diferentes de los propios para la operación de las aeronaves (combustible, principalmente) y la utilización del depósito de combustible (corriente eléctrica para su operación).

Otros impactos potenciales sobre el medio ambiente, durante la explotación de la instalación, vienen generados por: la emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas de las aeronaves, la emisión de ruido por las turbinas de gas y los rotores de las aeronaves, las emisiones de volátiles procedentes del depósito de combustible, y la erosión en el terreno provocada por el tránsito de vehículos a motor utilizados por el personal de las brigadas de extinción de incendios. Por otra parte, en caso de producirse fallos en las aeronaves o en las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente se pueden resumir en los inherentes a la utilización de máquinas complejas, como pueden ser: derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave, derrame de combustible procedente del depósito de combustible, emisiones de volátiles fuera de los límites establecidos por la normativa en vigor, incendios, etc.

Debido a las operaciones de las aeronaves, se emitirán gases de combustión, emisiones sujetas a las normativas aeronáuticas en vigor, al igual que las emisiones de ruido. Se garantizará que los helicópteros y los vehículos utilizados en estas operaciones sean revisados y reglados correctamente, realizando las oportunas revisiones periódicas, aunque el documento ambiental resalta el escaso número de vuelos diarios previstos (menos de uno diario), su carácter diurno, y sólo en campaña. A modo de ejemplo, el documento ambiental incluye los certificados de los niveles de ruido de helicópteros que podrían utilizar el helipuerto: Agusta A119, Bell 412 y Kamov KA-32A11BC.

Solo está previsto realizar las revisiones diarias y las inspecciones pre-vuelo de las aeronaves que operen en el helipuerto, no estando previstas otras tareas de mantenimiento aeronáutico sobre dichas aeronaves. El depósito de combustible será suministrado por un agente autorizado por el Ministerio de Industria, estando homologado según las normativas vigentes. Dispondrá de todas las medidas de seguridad establecidas en la legislación vigente, referentes a fuego, emisión de volátiles, derrame de fluido, descarga de electricidad estática, etc.

El área del helipuerto y sus proximidades está extensamente explotada por el hombre, y el promotor no prevé impacto significativo en la vegetación. Para garantizar la seguridad de las aeronaves y de las personas durante las operaciones, debe mantenerse libre de obstáculos, fijos o móviles, toda el área circundante a la FATO y área de seguridad establecida, así como las zonas situadas por debajo de las superficies de aproximación y de ascenso en el despegue de los helicópteros. Por ello, se realizarán periódicamente labores de limpieza de vegetación en dichas áreas.

Las operaciones se realizarán, básicamente, durante el período de tiempo definido por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía a través del Plan INFOCA. El impacto ambiental sobre la avifauna presente en la zona es considerado prácticamente nulo en el documento ambiental, puesto que la época migratoria más importante es desde febrero a abril, y desde septiembre a noviembre, épocas en las que la actividad aeronáutica de la base es prácticamente nula. Durante la época estival es cuando más actividad aeronáutica se prevé, y apenas existe paso de aves por la zona, ya que las zonas húmedas del entorno, prácticamente desaparecen durante esta época.

El recinto de las instalaciones está vallado en toda su periferia mediante una valla metálica, para evitar el paso de animales y personas no autorizadas a las proximidades de la helipista. El acceso al helipuerto está controlado y restringido a personal autorizado, dependiente del Plan INFOCA.



Las medidas preventivas o correctoras consideradas por el promotor para minimizar al máximo los riesgos de la fauna adyacente a la instalación son las siguientes:

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

Reducir cualquier elemento que pueda ser atractivo para los animales en la instalación, y, en caso de necesidad, ubicarlo lejos de la misma, como fuentes de alimento, vertederos, semillas, insectos, micromamíferos, etc., láminas de agua, depresiones encharcadas, canales de drenajes, vaguadas, árboles y setos propicios para ofrecer refugios, hierbas, césped, estructuras para la nidificación, etc. El documento ambiental afirma que estos elementos son prácticamente inexistentes en la zona.

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

Se revisa periódicamente y se mantiene el vallado metálico de todo el perímetro del recinto.

Para realizar el seguimiento de las indicaciones y medidas protectoras o correctoras contenidas en el documento ambiental, periódicamente se procederá a: eliminar la vegetación que pueda brotar en las proximidades de la helipista, revisar el vallado del helipuerto y mantenerlo adecuadamente, y eliminar los residuos generados por las aeronaves y por las personas, conforme a la legislación vigente. El documento ambiental prevé que cualquier incidencia reseñable se comunicará al responsable de las instalaciones, y cualquier incidente o accidente contemplado en las normativas aeronáuticas en vigor, se comunicará a la autoridad aeronáutica competente.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Explotación del helipuerto de Galaroza (Huelva), Base contra incendios de Andalucía (CEDEFO), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.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](http://www.magrama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciasse expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 17 de julio de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

