

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**2024** *Resolución de 13 de febrero de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto base aérea El Cabril, término municipal de Hornachuelos (Córdoba).*

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.ª del Capítulo II de dicha Ley.

El proyecto helipuerto base aérea El Cabril, T.M. Hornachuelos (Córdoba), se encuentra encuadrado en el grupo 7, apartado d, del referido anexo II.

En el análisis del expediente, se comprueba, que el aeródromo se encuentra construido, y opera, normalmente, desde hace más de 20 años. 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 8 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*

Objeto. El objeto del proyecto es obtener la autorización del helipuerto de la base aérea El Cabril para uso restringido, como helipuerto de emergencias para evacuación de heridos, así como su uso como base de extinción de incendios.

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.

Si bien el helipuerto actual encaja dentro de la definición de eventual (menos de tres operaciones al mes), según el Real Decreto 57/2002, del Reglamento de Circulación Aérea, debido a que se prevé su uso durante todo el año, la Empresa Nacional de Residuos Radioactivos S.A. (en adelante ENRESA) inicia el procedimiento definido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para obtener la pertinente autorización de aeródromo de uso restringido con una infraestructura permanente.

Descripción y localización. Se trata de un helipuerto que se sitúa dentro de la parcela del Almacén de Residuos Nucleares de Media y Baja actividad, de titularidad de Enresa, localizado en el T.M. Hornachuelos, provincia de Córdoba.

La actual ubicación del almacén de residuos nucleares ha sido objeto de evaluación de impacto ambiental, con resultado favorable, en dos ocasiones: en el año 1989 y en el año 2006. Dentro de los proyectos iniciales de la infraestructura, ya se contemplaba la superficie de una plataforma adecuada para la operación de helicópteros, siendo aprobada en ambas autorizaciones. Esta instalación funciona desde hace tiempo, tanto para la propia Enresa, como para el dispositivo para la prevención y extinción de incendios en Andalucía. Plan INFOCA.

El emplazamiento del helipuerto no se localiza en ningún espacio protegido Red Natura 2000. No obstante, las instalaciones de El Cabril, que no el propio helipuerto, limitan con el LIC Guadiato-Bembézar, estando próxima asimismo al Parque Natural de la Sierra de Hornachuelos, también declarada Zona de Especial Conservación para las aves (ZEPA) y Zona de Especial Conservación (ZEC). Por ello, se considera que el mantenimiento de la actividad de las instalaciones y del helipuerto es esencial para la conservación de los valores naturales del entorno, para cumplir una función de emergencias, y para la eficacia en la prevención y control de los incendios forestales de la zona, debido a la dificultad de acceder por tierra a gran parte del entorno del Centro de Almacenamiento de El Cabril, fundamentalmente por la orografía de la zona y por la lejanía a núcleos de población.

Las actuaciones que se realizarán en el helipuerto, puesto que ya se encuentra ejecutado, consistirán en el pintado de las señales y marcas para adecuar el helipuerto a la normativa actual, el barrido completo de la superficie para eliminar los posibles restos de asfalto sueltos, y la revisión de los colectores y red de drenaje para garantizar su correcto funcionamiento, comprobando que no existen fugas en el mismo, sustituyéndose las juntas que fuesen necesarias.

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es ENRESA. 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 (en adelante AESA), del Ministerio de Fomento, siendo esta Agencia la que actúa como órgano sustantivo.

## 2. Tramitación y consultas

Con fecha 11 de noviembre de 2013, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, la documentación ambiental del proyecto procedente del órgano sustantivo.

El 4 de febrero de 2014, la Dirección General estableció un periodo de consultas, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe:

Organismos consultados	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	–
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente . . . . .	X
Subdelegación del Gobierno en Córdoba . . . . .	–
Diputación Provincial de Córdoba . . . . .	–
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Secretaría General de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía . . . . .	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental 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 . . . . .	X
Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico 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 . . . . .	–
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Secretaría General de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía . . . . .	X
Delegación Territorial de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de Córdoba de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía .	X
Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico de la Secretaría General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía . . . . .	X <sup>(1)</sup>
Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda 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. . . . .	–
Ayuntamiento de Hornachuelos . . . . .	–
Ayuntamiento de Fuente Obejuna . . . . .	–
Ayuntamiento de Alanís. . . . .	–
WWF/Adena . . . . .	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) . . . . .	–
Ecologistas en Acción-CODA . . . . .	–

Nota (1): El Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico remite solicitud de informe a la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de Córdoba. Contesta el Servicio de Bienes Culturales de la citada Delegación.

El contenido más destacado de los informes recibidos se resume a continuación:

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir indica que el helipuerto se localiza fuera del dominio público hidráulico y de sus zonas de protección. Asimismo, alega que en la documentación ambiental no se especifica el punto de vertido de la red de drenaje perimetral con la que cuenta el aeródromo, por lo que recoge una serie de prescripciones a tener en cuenta en la entrega de pluviales.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía comunica que el helipuerto El Cabril se encuentra fuera de espacios naturales protegidos y no afecta a especies amenazadas. Además, señala el hecho de que esta instalación lleva funcionando más de 20 años, y hasta la fecha no se ha observado afectación a los espacios ni a las especies que existen en la zona. Por todo ello, concluye que no es necesario someter el proyecto a ningún procedimiento de prevención ambiental de competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía recoge en su informe las contestaciones de la Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana, y de la Delegación Territorial de Medio Ambiente de Córdoba.

La Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, si bien considera que el helipuerto no se localiza en ningún espacio protegido Red Natura 2000, al limitar las instalaciones de El Cabril, donde se localiza el aeródromo, con el LIC y ZEPA Sierra de Hornachuelos y con el LIC Guadiato-Bembézar, los vuelos realizados podrían tener una incidencia negativa sobre la avifauna, por lo que sería necesario tomar una serie de medidas encaminadas a minimizar tal afección.

La Delegación Territorial de Medio Ambiente de Córdoba informa que las instalaciones del helipuerto no causarán impactos ambientales significativos. Por el contrario, se considera que servirá para prevenir y controlar posibles incendios forestales de la zona.

El Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico da traslado de la consulta a la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de Córdoba, por considerar que es la institución competente en la materia. El Servicio de Bienes Culturales de dicho organismo comunica que consultada la Base de Datos SIPHA (Sistema de Información de Patrimonio Histórico Andaluz) en la zona afectada, no se localiza ningún registro arqueológico, por lo que no se deducen posibles afecciones ni la necesidad de establecer medidas correctoras al respecto.

La Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía informa que el proyecto no causa ningún impacto ambiental significativo a la Red de Carreteras Autonómica.

El 22 de agosto de 2014, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural respuesta del promotor en la que asume todas las modificaciones y medidas propuestas por los citados organismos. Estas modificaciones y medidas pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

### 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 del proyecto al procedimiento previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto: Como se ha indicado más arriba, la superficie del helipuerto ya se encuentra ejecutada. El aeródromo dispone de un área de aproximación final y de despegue (FATO), de forma cuadrangular, de 22 metros de lado, y un área de contacto y de elevación inicial (TLOF), también cuadrada, de 14,20 m de lado, interior a la FATO, ambas ejecutadas en mezcla asfáltica sobre encachado de piedra. El área de seguridad exterior a la FATO tiene 34,20 m de lado y es cuadrada, estando parcialmente realizada en pavimento asfáltico.

El helipuerto cuenta con una red de drenaje perimetral mediante colectores situados en el perímetro de la plataforma asfaltada, y dispone de tres depósitos de combustibles (3 x 3.000 l). Junto a estos depósitos, se sitúa una caseta de herramientas de 1,5 m x 1,0 m, así como 4 contenedores de residuos. Los viales de acceso a la parcela donde se localiza el helipuerto se encuentran ejecutados y en buen estado.

Las operaciones que se realizarán en el helipuerto serán de tipo visual y horario diurno. No se efectuarán operaciones de mantenimiento, ni preventivo ni correctivo, por lo que no se generarán vertidos o residuos. Únicamente se realizarían operaciones de reparación de aeronaves en los casos en que sea imposible su desplazamiento a la base de operaciones.

Los accesos al helipuerto se realizan desde los viales interiores de la parcela, concretamente mediante un ramal a la izquierda de la carretera principal de la finca. Estos viales están controlados por un puesto de seguridad que restringe la entrada al personal no autorizado.

En cuanto a las alternativas propuestas por el promotor para la ubicación del helipuerto, se ha seleccionado la plataforma que ya existe y que está actualmente asfaltada, pues dispone de todas las instalaciones necesarias y se ajusta a todos los requerimientos necesarios de operación. Cumple con los estándares de disponibilidad que fija la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para este tipo de instalaciones con respecto a la disponibilidad, debido a los vientos predominantes. Al mismo tiempo, se encuentra situado sobre un talud elevado, permitiendo salvar todos los obstáculos naturales cercanos de manera fiable. Los viales de acceso a la parcela se encuentran ejecutados y en buen estado. Los materiales asfálticos son adecuados para la operación de helicópteros, ya que no levantan detritos ni otro tipo de residuos que puedan afectar a las instalaciones o equipos cercanos. Además, su mantenimiento es fácil y poco costoso mediante el barrido periódico de la superficie.

Se ha estudiado la posibilidad de trasladar el helipuerto a otro emplazamiento. Sin embargo, se ha rechazado cualquier alternativa por varios motivos: cualquier ubicación distinta supondría la realización de obras, con las consiguientes afecciones al medio (movimiento de tierras, talado, desbroce, adecuación del terreno, etc.); las posibles alternativas pasan por situar el helipuerto en los extremos de la zona urbanizada, en lugar de localizarse de manera más o menos céntrica dentro de la instalación y cerca de los principales viales de la parcela, lo que perjudicaría los tiempos de acceso al helipuerto; es imposible situar el helipuerto en una zona más elevada que la situación actual, debido a la presencia de obstáculos naturales, además de que al tratarse de un valle los vientos son cambiantes a menor altura; por último, por seguridad no se deben sobrevolar las instalaciones de almacenamiento de residuos nucleares. Otro emplazamiento distinto del ya existente, supondría el sobrevuelo de, al menos, una instalación sensible.

Ubicación del proyecto: El helipuerto se localiza a 419 m de altitud. Se ubica en las coordenadas geográficas WGS84: 38° 4' 33,85" N de latitud y 5° 24' 53,24" O de longitud.

La predominancia de vientos en la zona, en dirección Sur-Sureste y Nor-Noroeste, determinan la realización de las operaciones en las direcciones 100°-280° y 180°-360°. Los helicópteros deberán llevar una trayectoria prefijada que evite el sobrevuelo de los almacenes de residuos radioactivos, por motivos de seguridad.

Las zonas de protección medioambiental que rodean la finca donde se sitúa el helipuerto son la ZEPA/LIC ES0000050 Sierra de Hornachuelos, también declarado Parque Natural, y el LIC ES6130007 Guadiato-Bembézar.

Se encuentra aproximadamente a 2.600 m del espacio Sierra de Hornachuelos y a 700 m del LIC Guadiato-Bembézar.

La vegetación consiste en pinares mediterráneos, encinares, jarales, tomillares, romerales y cantuesales. Se trata de un buen ejemplo de conservación del bosque mediterráneo, con especies de fauna como el lince (*Lynx pardina*), lobo (*Canis lupus*), buitre negro (*Aegypius monachus*), cigüeña negra (*Ciconia nigra*), águila imperial (*Aquila adalberti*) y águila real (*Aquila chrysaetos*).

Características del potencial impacto: Incidencia sobre el aire y el ruido: La calidad del aire no se verá modificada debido a que las operaciones desarrolladas en el helipuerto serán muy reducidas, y las emisiones de gases de combustión emitidas por las aeronaves están sujetas a las normativas aeronáuticas. Además, los helicópteros utilizados en dichas operaciones serán revisados y reglados correctamente.

Asimismo, Enresa, propietario de las instalaciones de El Cabril donde se sitúa el helipuerto, realiza de manera diaria, dentro de su Plan de Vigilancia Ambiental, controles de la calidad del aire, pudiéndose llegar a suspender las operaciones del helipuerto si se estimase que existe una afectación significativa.

El impacto acústico se considera irrelevante, dada la poca frecuencia operativa prevista de las operaciones que pudiesen llevarse a cabo en el helipuerto. En este

sentido, el promotor se acoge a la suspensión provisional de los objetivos de calidad acústica, tal como está expuesto en el punto tercero del artículo 9 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de la posibilidad de rebasar ocasional y temporalmente los objetivos de calidad acústica, cuando sea necesario en situaciones de emergencia o como consecuencia de la prestación de servicios de prevención y extinción de incendios, sanitarios, de seguridad u otros de naturaleza análoga a los anteriores, para lo que no será necesaria autorización ninguna.

**Incidencia sobre el suelo:** El helipuerto y sus accesos ya se encuentran ejecutados en la actualidad, por lo que el terreno no se verá afectado directamente, ya que no se necesitan obras para su adecuación.

Otro impacto que ha sido tenido en cuenta es el que se pudiera producir por posibles derrames de combustible, bien por fallos en las aeronaves, o derivado de un funcionamiento incorrecto de las instalaciones de almacenamiento de combustible. Para evitar o minimizar esta posible afección, en la documentación ambiental se recoge que las instalaciones de combustible se encuentran correctamente instaladas y legalizadas, y el lugar donde se encuentran situados los depósitos permanece correctamente impermeabilizado, mediante una lámina plástica con recogida de líquidos. Además, los helicópteros realizarán sus oportunas revisiones y tareas de mantenimiento fuera de las instalaciones, salvo por fuerza mayor.

En este sentido, el promotor indica que en el caso de generarse cualquier tipo de residuos, éstos serán depositados en los 4 contenedores de residuos de los que ya dispone el helipuerto, recayendo su gestión directamente sobre Enresa, que será la encargada del dar cumplimiento a los requisitos establecidos por la normativa vigente en esta materia.

**Incidencia sobre la hidrología:** La parcela de El Cabril es atravesada por el río Bembézar y su afluente el arroyo de la Montesina. El promotor indica que el helipuerto no generará ningún impacto sobre el medio hídrico.

A este respecto, opina la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir indicando que, en el caso de que el punto de vertido de la red de drenaje perimetral con la que cuenta el aeródromo se realice en Dominio Público Hidráulico y/o afecte a sus Zonas de Protección, se deberá solicitar y obtener la preceptiva autorización de este Organismo acorde con las prescripciones que a continuación se exponen, medidas todas ellas asumidas por el promotor:

Se adoptarán técnicas para reducir las cargas contaminantes en la entrega de pluviales (depósitos de infiltración o retención, humedales, tanques de tormenta, etc.).

El punto de vertido debe ubicarse en cauce público, repartiendo siempre que sea posible el caudal en varios puntos de entrega, sin transferir aguas de una cuenca a otra.

Se evitará o, en el peor de los casos, se minimizará la afección a la vegetación de ribera existente. En este sentido, los taludes del cauce deberán revegetarse con especies de ribera autóctonas.

Para evitar la erosión en el punto de entrega de las aguas, se realizará una protección con escollera en el talud y el lecho del cauce.

La dirección de la línea de entrega de las aguas pluviales al cauce no podrá ser perpendicular al mismo, sino que deberá formar un ángulo con la línea de la corriente no superior a 45°, en el sentido de la corriente.

Indicar a este respecto que Enresa, dentro de su Plan de Vigilancia Ambiental, realiza controles periódicos de la calidad de las aguas, al igual que hace con la calidad del aire, por lo que cualquier posible vertido sería detectado de manera temprana.

**Incidencia sobre la vegetación y hábitats de interés comunitario:** En la documentación ambiental se recoge que el impacto ambiental sobre la flora, en cuanto a la fase de construcción del helipuerto, será insignificante, ya que se trata de una instalación dentro de una parcela urbanizada en la que no existe vegetación que pudiera ser afectada. De la misma manera, el promotor considera que durante la fase de mantenimiento de la instalación y la operación de los vuelos, el impacto sobre la vegetación será nulo.

Por otro lado, Enresa en las instalaciones de El Cabril en general, y del helipuerto en particular, cuenta con un Programa de mantenimiento del Centro de Almacenamiento que garantiza el óptimo funcionamiento del sistema ante cualquier eventualidad que pudiera producirse. Adicionalmente, se llevan a cabo diversas actuaciones medioambientales que incluyen trabajos forestales, tendentes a corregir y mejorar el hábitat de las especies vegetales (clareos de la masa forestal, desbroces, podas de encinas, reforestación con especies autóctonas, restauración de escombreras), actuaciones de control de la erosión (albarradas) y para prevenir los incendios (mantenimiento de cortafuegos y caminos, personal entrenado y colaboración con el dispositivo INFOCA de la Junta de Andalucía, material al servicio de la extinción de incendios), junto con actuaciones de mejora del hábitat, tales como siembra de pastizales, instalación de bebederos, seguimiento y vigilancia de nidos rapaces.

En materia de incendios, la Delegación Territorial de Medio Ambiente de Córdoba recuerda que la zona de actuación se ubica en zona de peligro, determinada por el Decreto 371/2010, de 14 de septiembre, por el que se aprueba el Plan de Emergencias por Incendios Forestales de Andalucía y se modifica el Reglamento de Prevención y Lucha contra los incendios forestales aprobado por el Decreto 247/2001, de 13 de noviembre. Por este motivo, la instalación de El Cabril deberá contar con un Plan de Autoprotección, en el que se establezcan las medidas y actuaciones necesarias para la lucha contra incendios forestales, y en el que se incluyan aquellas que se generen como consecuencia del helipuerto. Dicho plan deberá ser presentado en el municipio donde se localiza la actuación, para su integración en el correspondiente plan local de emergencias por incendios forestales. Esta medida es asumida por el promotor.

En cuanto a los hábitats de interés comunitario, la Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía señala que en las proximidades del ámbito de actuación destaca la presencia de los siguientes hábitats:

6310: Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*

9340: Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.

Este organismo expone que estos hábitats deberán ser tenidos en cuenta por Enresa en las actuaciones medioambientales que se realicen dentro del Centro de Almacenamiento El Cabril, para evitar cualquier posible afección sobre los mismos. El promotor se compromete a llevar a cabo esta sugerencia.

Incidencia sobre la fauna: El impacto sobre la fauna, y especialmente sobre las aves, vendrá producido principalmente en la fase de operación, ya que actualmente el helipuerto está construido y no se prevén mejoras sobre el mismo que puedan suponer un impacto sobre el medio ambiente. Por este motivo, la Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía insta al promotor a incluir medidas encaminadas a minimizar dicho impacto. Entre dichas medidas se deberá contemplar la prospección del entorno para localizar posibles nidos de especies amenazadas y, en el caso de que se realizasen vuelos en periodos primaverales que pudieran ocasionar molestias durante la nidificación, se deberán tomar las medidas preventivas oportunas.

En este sentido, el promotor procede a modificar la documentación ambiental teniendo en cuenta las consideraciones de la citada Dirección General. Al final, concluye que durante los meses de enero a mayo, coincidentes con la fase de reproducción e incubación de las especies nidificantes en la zona, y por lo tanto la época en la que estas especies son más vulnerables, el helipuerto no se utilizará excepto para fines de rescate de heridos, por lo que, junto con la utilización de helicópteros de última generación con baja emisión de ruidos, justifica la calificación de este impacto como bajo. No obstante, y a tenor de la importancia de las aves en la zona, el promotor propone que, tras la prospección para localizar posibles nidos, se realicen cartas de vuelo para las aeronaves, con el fin de evitar el sobrevuelo de los nidos durante las épocas de reproducción y cría.

Asimismo, ENRESA lleva a cabo en las instalaciones de El Cabril diversas actuaciones tendentes a corregir y mejorar el hábitat de las especies animales presentes en la zona, como son la siembra de cereales o la instalación de bebederos y cajas-nido.

**Incidencia sobre Red Natura:** Como indica la Delegación Territorial de Medio Ambiente de Córdoba, el helipuerto se encuentra en funcionamiento desde hace años, y hasta la fecha no se ha detectado que haya interferido sobre los valores de la zona y sobre las especies más sensibles.

**Incidencia sobre el patrimonio cultural:** En la documentación ambiental se indica que no se han detectado bienes culturales, arquitectónicos o arqueológicos en un radio de 5 km desde el helipuerto. En este sentido, el Servicio de Bienes Culturales de la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de Córdoba señala que, a efectos del artículo 32 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía, es innecesario realizar una actividad arqueológica previa que identifique y valore la afección al patrimonio histórico. En todo caso, este organismo indica que, en caso de que se produjese el hallazgo de restos arqueológicos por la realización de nuevas actuaciones que afectasen al suelo, se deberá comunicar a esta Administración de forma inmediata.

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 Helipuerto base aérea El Cabril, T.M. Hornachuelos (Córdoba), 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.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer potestativamente recurso de reposición ante esta Secretaría de Estado, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad 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 bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 13 de febrero de 2015.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

## HELIPUERTO BASE AÉREA EL CABRIL, T.M. HORNACHUELOS (CÓRDOBA)

