

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO**

- 677** *Resolución de 17 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Modificación y explotación del helipuerto de la base contra incendios de Huelma, Jaén.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

En la documentación ambiental, recibida en este Departamento con fecha 23/4/2010 procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se manifiesta que el helipuerto de Huelma lleva en servicio desde 1994. Con fecha 1/10/2010, se requirió al promotor para que detallara las actuaciones que incluye el proyecto, si se encuentran ya ejecutadas o no, y la ubicación concreta de cada una de ellas. Con fecha 29/10/2010, el promotor informa de las actuaciones llevadas a cabo, que se encuentran terminadas y operativas. Teniendo esto en cuenta, se ha encuadrado el proyecto en el apartado k del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, evaluándose la modificación y la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio de 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 la reforma de las instalaciones del helipuerto de Huelma, dedicado al aterrizaje y despegue de helicópteros destinados a la extinción y prevención de incendios forestales, que opera en condiciones de normas de vuelo visual (VFR) diurnas.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía está llevando a cabo un plan de obras para adecuar los Centros de Defensa Forestal (CEDEFO), cuya creación se decidió en el año 1993, a las nuevas necesidades operacionales, ampliando las helibases y estacionamientos existentes que sólo podían albergar una aeronave. El CEDEFO de Huelma es la base operacional fija de un helicóptero de gran capacidad tipo Kamov, contratado por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, donde además en caso de incendio tienen que operar otras aeronaves, necesitando por tanto de un mayor espacio de estacionamiento. Además, por las características de potencia y turbulencias generadas por estos helicópteros pesados, la separación de los estacionamientos debe ser mayor para evitar daños a los de tipo medio o pequeño.

El proyecto comprende varias actuaciones dentro de las instalaciones existentes, como la construcción de una nueva helipista, situada en el lugar de la actual y de una mayor superficie, de un muro de contención de la pista, un camino de acceso a la misma, la ampliación de un vial para facilitar el acceso de los camiones de combustible, la

construcción de un nuevo depósito de agua, un nuevo depósito de combustible homologado según las normativas vigentes, y un cuarto para herramientas, para el uso del personal de mantenimiento.

El helipuerto se ubica en el término municipal de Huelma, en la provincia de Jaén, a unos 3 km al norte del núcleo urbano.

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

2. *Tramitación y consultas.*—Con fecha 3/5/2010 se inició el periodo de consultas a organismos y entidades potencialmente afectados por el proyecto. En el cuadro siguiente se muestran las entidades que fueron consultadas, marcándose con una «X» aquellas que han emitido sugerencias en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	—
Delegación del Gobierno en Andalucía.	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X
Agencia Andaluza del Agua de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	—
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.	—
Delegación Provincial de Cultura en Jaén de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.	—
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía.	X
Diputación Provincial de Jaén.	X
Ayuntamiento de Huelma (Jaén).	—
WWF/ADENA.	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	X
Ecologistas en Acción de Andalucía.	—
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza.	—

De las respuestas recibidas, es destacable lo siguiente:

La Delegación del Gobierno en Andalucía no formula observación alguna al proyecto.

La Dirección General de Planificación, Ordenación y Desarrollo Territorial Sostenibles de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía remite sus consideraciones a las que en su momento realice la Consejería de Medio Ambiente, órgano competente de la Junta de Andalucía en esa materia, y señala que la ejecución de la reforma de las instalaciones del helipuerto no se incluye en el anexo de actividades de planificación e intervención singular de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

SEO/BirdLife señala que el helipuerto proyectado se encuentra en la proximidad de espacios de la red Natura 2000 (LIC ES6160009 Estribaciones de Sierra Mágina, y ZEP/LIC ES6160007 Sierra Mágina), existiendo la probabilidad de que afecten a los valores por los que se declaró este espacio; y se encuentra en el interior de la IBA n.º 227 Sierras al sur de Jaén. Esta organización entiende la necesidad de que el helipuerto que dé servicio a las aeronaves contra incendios se encuentre en la proximidad de las zonas de actuación, y que nos encontramos ante un caso de interés público; pero, dada la importancia medioambiental de la zona, solicita la asunción de todas aquellas medidas que mitiguen el posible impacto de una instalación de estas características, especialmente teniendo en cuenta que, si bien es cierto que la migración de las aves se circunscribe a unas determinadas épocas del año, no lo es menos que en las zonas próximas al lugar de

instalación del helipuerto existe una importante población sedentaria, presente todo el año, de grandes aves rapaces. Por ello, considera que en el sobrevuelo de la ZEPA e IBA han de tomarse todas las medidas necesarias para mitigar el impacto sobre las aves, limitando aquél a lo estrictamente necesario.

La Diputación de Jaén señala que el emplazamiento ocupa en parte suelo perteneciente al lugar de importancia comunitaria (LIC) ES6160009 Estribaciones de Sierra Mágina, perteneciente a la red Natura 2000. En este sentido, indica que la ubicación de la nueva helibase ocupa una pequeña masa arbórea dentro del LIC mencionado (al sur de la parcela), por lo que sugiere una nueva alternativa que no afecte a dicha zona, o bien, el trasplante de la vegetación de mayor porte existente a una zona de suelo protegido que se sitúe fuera de la zona de obras. Si estas medidas no fueran viables, se debería proceder a la reforestación con individuos de las mismas especies (autóctonas) en una zona próxima del LIC pero alejada de cualquier afección debida al proyecto. También considera que el proyecto figura como actividad sometida a autorización ambiental unificada en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en su respuesta a las consultas, considera la actuación como modificación no sustancial de la ya existente, que está en servicio desde el año 1994, según se desprende de la documentación ambiental facilitada, y por tanto no ha de someterse al procedimiento de autorización ambiental unificada, en función de la Disposición transitoria sexta de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

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 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto.—Las actuaciones en el Cedefo de Huelma son las siguientes:

Nueva helipista: El punto de toma para helicópteros se sitúa en los terrenos que ya ocupaba la helibase existente en el CEDEFO de Huelma, realizándose la demolición de dicha solera y su ampliación, lo que permite espacio libre para el tránsito de varios helicópteros. En las proximidades de la helipista se encuentra también un sistema de extinción de incendios específico en las proximidades de la aeronave en el momento del arranque, en la zona del área de seguridad y fuera de ésta, y una caseta-almacén para material propio de la operación y mantenimiento de los helicópteros. Se trata de una solera con una pendiente del 0,5% aproximadamente, que asegure la evacuación de las aguas de lluvia, bordeada por una cuneta de sección triangular con 40 cm de calado y 80 cm de ancho de lámina, que las conducirá a una arqueta separadora de grasas y fangos. El agua procedente de la arqueta separadora se canalizará, siempre por gravedad, hasta su llegada al nuevo depósito de agua.

Nuevo depósito de agua: Depósito de hormigón de 18 m de diámetro y 4,5 m de altura, con 1.000 m<sup>3</sup> de capacidad, situado junto a la rampa de acceso a la plataforma de las helipistas. El agua almacenada se utilizará para la recarga de camiones y helicópteros del Plan de Emergencias por Incendios Forestales, INFOCA.

Nuevo depósito de combustible y cubeto: En la proximidad de la pista, fuera del área de seguridad, se dispondrá una estación de repostado de combustible para servicio de los helicópteros, consistente en un depósito metálico prefabricado con capacidad para 20.000 litros, suministrado por un agente autorizado por el Ministerio de Industria. El conjunto se ubica dentro de un cubeto, en previsión de derrames fortuitos. El depósito de combustible, homologado para la carga de las aeronaves, según las normativas vigentes, dispondrá de todas las medidas de seguridad referentes a fuego, emisión de volátiles, derrame de fluido (cubeto), descarga de electricidad estática, etc.

Las operaciones del helipuerto, siempre bajo normas de vuelo visual (VFR) y diurnas, serán principalmente:

Extinción de incendios forestales mediante el lanzamiento de agua tanto en ataque directo como indirecto.

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

Vuelos de vigilancia.

Cualquier otra misión o actividad relacionada con las actividades de vigilancia y extinción de incendios o con la conservación del medio ambiente en general.

El helipuerto no está abierto al tráfico público o privado de otros operadores diferentes a los designados por el INFOCA, para las labores específicas de extinción de incendios. El recinto de las instalaciones está completamente vallado, y el acceso al helipuerto está controlado y restringido a personal autorizado, dependiente del Plan INFOCA. Esporádicamente se puede permitir el uso a helicópteros de otros servicios de emergencias autonómicas o estatales: GREA (Grupo de Emergencias de Andalucía), Guardia Civil, 061 Emergencias Sanitarias, Vigilancia aduanera, etc.

Las operaciones se realizarán básicamente durante el período de tiempo definido por la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía a través del Plan INFOCA, que generalmente se extiende desde abril hasta noviembre, quedando sin operación el resto de los meses.

Sólo se prevé realizar las revisiones diarias y las inspecciones prevuelo de las aeronaves, no estando previstas otras tareas de mantenimiento aeronáutico sobre las aeronaves que operen en el helipuerto.

3.2 Ubicación del proyecto.—El helipuerto se ubica en el término municipal de Huelma (Jaén), aproximadamente a 3 km al norte del núcleo urbano de Huelma, a su vez situado a 50 km al sureste de la capital de la provincia. El acceso al recinto se efectúa desde la carretera autonómica A-324. El recinto es gestionado por la Consejería de Medio Ambiente a través de la Empresa Pública Egmasa.

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

Latitud	Longitud	Elevación (m)
37° 40' 51" N	03° 28' 02" W	1.100

El emplazamiento escogido para el helipuerto es una parcela de titularidad pública, próxima a la zona a proteger, bien comunicada, que evita el sobrevuelo de la zona urbana y con una lejanía suficiente a las zonas del espacio aéreo restringidas, peligrosas o prohibidas y al aeropuerto más cercano, que es el de Granada, para evitar las restricciones de operación en el espacio aéreo establecido por las autoridades aeronáuticas.

El helipuerto de Huelma se localiza dentro del área importante para las aves (IBA) n.º 227 Sierras al sur de Jaén. Tal como se ha comprobado mediante consulta al Sistema de Información Geográfica del Departamento, una pequeña área del ámbito de actuación del proyecto, de aproximadamente 0,2 ha, se ubica en un extremo del LIC Estribaciones de Sierra Mágina, el cual tiene 6.192 hectáreas de extensión.

Antes de promover la reforma de esta instalación, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía valoró las siguientes alternativas:

Alternativa 0: no desarrollar la obra, manteniendo las instalaciones actuales del Centro de Defensa Forestal de Huelma.

Alternativa A1: reforma de las instalaciones en los terrenos donde actualmente se ubican, en las proximidades de las áreas de especial interés forestal y medio ambiental que se pretenden preservar en caso de incendio.

El promotor opta por la alternativa A1, con el fin de potenciar y mejorar las labores de extinción y prevención de incendios forestales, y asegurar una rápida y eficiente intervención cuando sea necesario.

3.3 Características del potencial impacto.—Con fecha 29/10/2010, el Centro Operativo Regional de Prevención y Extinción de Incendios de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Junta de Andalucía remitió un Informe de valoración sobre las repercusiones ambientales que la actuación puede significar en los espacios protegidos de la red Natura 2000 en la provincia de Jaén, y la Declaración de la Autoridad Responsable del Seguimiento de la Red Natura 2000. El citado Centro considera que con la mejora de las helipistas del CEDEFO, para permitir espacio libre para la ubicación de un mayor número de helicópteros, se pretende la mejora de unas infraestructuras claves en el dispositivo de extinción de incendios forestales, siendo la protección de estas masas frente a los incendios uno de los objetivos de la gestión de los LIC.

En el citado Informe de valoración sobre las repercusiones ambientales en los espacios protegidos de la red Natura 2000 en la provincia de Jaén, se dice que la ejecución del proyecto conlleva una serie de afecciones ambientales de escasa entidad, que se ven minimizadas por la adopción de las medidas preventivas previstas en el proyecto. La existencia de las instalaciones en las que se realizan las mejoras, unida a la escasa duración de las obras, implica que la ejecución del proyecto no supone riesgo ambiental apreciable para los hábitats y especies de interés comunitario incluidos en los anexos I, II y IV de la Directiva 92/43/CEE del Consejo. Así mismo, según la declaración de la autoridad responsable del seguimiento de la Red Natura 2000, no es probable que el proyecto tenga repercusiones negativas sobre lugares incluidos en la red Natura 2000. Por lo tanto, no se ha considerado necesario efectuar la evaluación requerida en el artículo 6 (3) de la Directiva 92/43/CEE.

Dado a su emplazamiento, la finalidad de su utilización y las operaciones previstas de las aeronaves, el promotor considera que los impactos potenciales sobre el medio ambiente, en condiciones normales, serían la emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas de gas en las aeronaves instaladas; la emisión de ruido por parte de las turbinas y de los rotores instalados en las aeronaves; las emisiones de volátiles procedentes del depósito de combustible homologado, y la 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 se pueden resumir en los inherentes a la utilización de máquinas complejas, como pueden ser:

- Derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave.
- Derrame de combustible procedente del depósito de combustible.
- Emisión de volátiles fuera de los límites establecidos por la normativa en vigor.
- Incendios.

Todas las actuaciones proyectadas se realizarán dentro del perímetro del actual helipuerto, que se encuentra vallado en su totalidad, por lo que el proyecto no supone un cambio en el uso del suelo. Se realizarán periódicamente labores de limpieza de vegetación en el área circundante a la FATO (área de aproximación final y de despegue) y área de seguridad establecida, así como en las zonas situadas por debajo de las superficies de aproximación y de ascenso de los helicópteros.

El promotor indica que el área del helipuerto y sus inmediaciones están extensamente explotadas por el hombre, por lo que no se prevén impactos significativos sobre la vegetación natural. Por otro lado, el promotor señala que en el área del helipuerto y sus proximidades no se conoce la existencia de patrimonio histórico artístico y arqueológico relevante.

Los vuelos asociados al helipuerto se desarrollarán principalmente durante los meses de mayo a septiembre. El promotor considera poco significativo el posible impacto ambiental de estas operaciones sobre la avifauna presente en la zona, puesto que las épocas migratorias más importantes son de febrero a abril y de septiembre a noviembre, épocas

en las que la actividad aeronáutica es prácticamente nula o inexistente. 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 esa época.

No se prevén impactos significativos sobre el resto de la fauna, ya que el recinto del helipuerto está vallado en toda su periferia, mediante una valla metálica. El promotor contempla la revisión y mantenimiento periódico del vallado existente para impedir el acceso de animales al interior de las instalaciones.

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

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente.—Según informa el promotor en fecha 29/10/2010, los árboles existentes en la parcela afectada, que citaba la Diputación de Jaén en su respuesta a las consultas, han sido transplantados a una parcela aneja, situada al oeste del CEDEFO.

El promotor ha considerado las siguientes medidas preventivas:

Se procederá a la gestión de los residuos generados por las aeronaves y por las personas, conforme a la legislación vigente. En este sentido, existen contenedores para la eliminación de los residuos orgánicos, de aceites y de los derivados del petróleo que puedan generarse.

Para minimizar al máximo los riesgos sobre la fauna adyacente a la instalación, se reducirá cualquier elemento que pueda ser atractivo para los animales, y en caso de necesidad, se ubicarán lejos de la misma, como fuentes de alimentos, vertederos, semillas, insectos, micromamíferos, láminas de agua, depresiones encharcadas, canales de drenajes, vaguadas, árboles y setos propicios para ofrecer refugios, hierbas, césped, estructuras para la nidificación, etc; si bien, todos estos elementos son prácticamente inexistentes en la zona.

Para realizar el seguimiento que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el documento ambiental, periódicamente se procederá a:

Eliminar la vegetación que de forma natural y espontánea pueda brotar en las proximidades de la helipista, para evitar el acercamiento de aves y fauna.

Revisar el vallado del helipuerto y mantenerlo adecuadamente para impedir el acceso de animales y personas no autorizadas a las instalaciones.

Cualquier incidencia reseñable se comunicará al responsable de las instalaciones.

Cualquier incidente o accidente contemplado en las normativas aeronáuticas en vigor, se comunicará a la autoridad aeronáutica competente.

Teniendo en cuenta el objeto del proyecto, dentro de la estrategia de lucha contra incendios forestales, que la helibase está construida y en funcionamiento, su uso público y en casos de emergencia, y que el promotor es la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, se considera que la operación del helipuerto es compatible con la vegetación, la fauna y la población en general.

Dado que el promotor puede conocer la ubicación de los puntos de nidificación de las grandes rapaces, se deberá tener especial cuidado durante su época de reproducción, período en el que requieren especial protección no sólo frente a la alteración de su hábitat, sino también frente a las molestias directas por ruido.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, siempre que se cumplan las

medidas incluidas en la documentación aportada por el promotor y los requisitos ambientales especificados en los informes de los organismos competentes, que se recogen en la presente Resolución, en especial el cuidado en las operaciones durante la época de reproducción de las grandes rapaces, no es previsible que el helipuerto de la Base contra incendios de Huelma (Jaén) vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del Capítulo II de dicha Ley.

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

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

Madrid, 17 de diciembre de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

