

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**3988** Orden AAA/571/2012, de 12 de marzo, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Modificaciones por nueva ubicación del helipuerto privado Puerto de Motril, Granada.

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

El proyecto Modificaciones por nueva ubicación del helipuerto privado Puerto de Motril (Granada), se encuentra encuadrado en el apartado d), del grupo 7, 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

El objeto del proyecto es la sustitución de un helipuerto eventual (usado principalmente en operaciones de rescate marítimo, vigilancia aduanera o visitas de personalidades de las instituciones del Estado), por un aeródromo con características de helipuerto privado. El helipuerto será utilizado por la empresa promotora para transporte de personas con helicóptero ligero, en visitas turísticas. También estará disponible para los servicios de emergencias de salvamento marítimo, de operaciones especiales, vigilancia aduanera y otros servicios públicos que deseen operar en el mismo. Se pretende sustituir la plataforma actual por otra que se ajuste a los requerimientos de seguridad, distancias, señalizaciones y requerimientos operacionales recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, anexo 14, volumen II, versión 2009), con la finalidad de dar seguridad a las operaciones en el helipuerto.

El helipuerto está ubicado en el término municipal de Motril, concretamente en el puerto de Motril y tendrá un diámetro de FATO de 12 m. Programará unas 200 operaciones durante todo el año en condiciones de vuelo visual diurno, contando entre las mismas vuelos de transporte de personas con helicóptero ligero y de atención a emergencias.

También se pretende establecer una estructura portátil para resguardar un helicóptero y dejar espacio para una cuba de combustible, por lo que se contempla su instalación en las proximidades de la superficie del aterrizaje y despegue.

Como se ha indicado, en el puerto de Motril existe una plataforma eventual señalizada con una H de indicación de helipuerto. Anteriormente, se tramitó ante este órgano ambiental su sustitución por otra plataforma en una ubicación dentro del puerto de Motril distinta de la que es objeto de este proyecto. Para ese proyecto de helipuerto privado Puerto de Motril (Granada), no se consideró necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, mediante Resolución de 26 de septiembre de 2011, publicada en el BOE de 10 de octubre de 2011.

Con fecha 22 de octubre de 2011, tiene entrada en este Departamento otra documentación ambiental, respecto a una nueva ubicación para el proyectado helipuerto del puerto de Motril, desplazada 380 metros respecto a la inicialmente propuesta y

evaluada. Dicha documentación indica que el cambio de ubicación se debe a causas ajenas al promotor del proyecto (necesidades de espacio para ubicar la línea marítima Motril-Marruecos). El promotor considera que la nueva ubicación reduce los potenciales impactos acústicos, al ser posible, en la nueva ubicación del helipuerto, establecer ambas trayectorias en dirección al mar, respecto a las trayectorias diseñadas para la ubicación inicial, evitando el sobrevuelo de lugares habitados. El documento presenta un nuevo estudio de ruido adaptado a la nueva ubicación. Este estudio refleja que el ruido de las operaciones está por debajo del nivel de fondo producido por el tráfico pesado de la zona.

El promotor declara que los vuelos realizados en el pasado, de carácter privado o de operaciones especiales, se han enmarcado en lo establecido para helipuertos eventuales en el Reglamento de Circulación Aérea, artículo 5.1.1.1. c, aprobado por Real Decreto 73/1992, modificado por Real Decreto 57/2002, en desarrollo de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

El promotor del proyecto es la empresa Tropicopter-Proturam, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas

Con fecha 22 de noviembre de 2011, se recibe la documentación ambiental relativa al proyecto procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. El 07 de diciembre de 2011, la Subdirección General de Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta, se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquéllos que emitieron informe:

Organismo	Respuesta
Agencia de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	-
Agencia Pública de Puertos de Andalucía de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía.	-
Autoridad Portuaria de Motril del Ministerio de Fomento.	X
Ayuntamiento de Motril.	X
Consejería de Salud de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.	-
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Gobernación y Justicia de la Junta de Andalucía.	-
Subdirección General de Tráfico de la Dirección General de la Marina Mercante., Seguridad y Contaminación Marítima del Ministerio de Fomento.	-
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	-
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Planificación, Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. (*)	-
Delegación del Gobierno en Andalucía.	X
Delegación Provincial de Cultura de Granada de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.	X
Delegación Provincial de Medio Ambiente en Granada de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X
Delegación Provincial en Granada de la Agencia Tributaria, Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de Motril.	X
Delegación Provincial en Granada de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía.	-
Diputación Provincial de Granada.	-
División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	-
Ecologistas en Acción de Andalucía.	-
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza.	-
Subdirección General de Dominio Público Marítimo Terrestre de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X

Organismo	Respuesta
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía.	X
SEO.	-
Servicio de Costas de Granada de la Demarcación de Costas de Andalucía Mediterráneo del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X

(\*) El 27/01/2012 se reiteró la consulta a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, sin haberse recibido respuesta, hasta la fecha.

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

La Delegación del Gobierno en Andalucía remite un informe emitido por el Coordinador de Zona de Andalucía/Extremadura de la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en el que se hace referencia al informe evacuado para la ubicación inicial del helipuerto del Puerto de Motril, con fecha 17 de junio de 2011. Teniendo en cuenta que la nueva ubicación se encuentra en las mismas instalaciones que componen el Puerto de Motril y a unos 325 metros al este de la antigua ubicación, y que las características de las instalaciones y uso del helipuerto no varían, ese Centro Directivo se reafirma en el informe evacuado el 17 de junio de 2011, por el que no se consideraba necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª 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. La Dependencia del Área de Agricultura y Pesca de la Subdelegación del Gobierno en Granada, a la cual había dirigido consulta la Delegación del Gobierno, también contesta que no tiene nada que objetar al contenido del proyecto.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, informa que no se prevé que las fases de construcción y operación normal del proyecto puedan generar impactos significativos adversos sobre la calidad del medio marino y costero. No obstante, dada la posibilidad de un derrame de combustible o de fuga de aceites procedentes de la aeronave durante el despegue en dirección al mar o bien por un incidente en el depósito anexo a la plataforma de despegue, es conveniente elaborar un plan o un conjunto de medidas de aplicación en estas situaciones, que evite la llegada de sustancias contaminantes al dominio público marítimo-terrestre, asegurando su integridad y calidad, y evitando cualquier perjuicio para los usuarios del mismo y los recursos que alberga.

El Servicio Provincial de Costas en Granada de la entonces Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, informa que, dada la ubicación de las instalaciones que se pretenden ejecutar, y la naturaleza de la actuación y de la actividad posterior, no aprecia *a priori* impactos ambientales significativos.

La Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Delegación Provincial de Granada de la Agencia Tributaria informa que, en el ámbito competencial de esa Administración, no se aprecia que el proyecto, en su nueva ubicación considerada, pueda causar impactos ambientales significativos.

La Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía señala que, consultados los archivos y bases de datos de esa Delegación Provincial, se determina que no existen bienes ni yacimientos arqueológicos afectados; y, por otro lado, en el proyecto no existen movimientos de tierras. Por ello, desde el punto de vista del Patrimonio, considera que no hay que someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto 1/2008. Si, por alguna circunstancia, se realizara algún movimiento de tierras, resultaría necesario efectuar una intervención mediante control arqueológico de movimientos de tierras, durante la realización de dichos movimientos. Esta intervención, regulada por el Reglamento de Actividades Arqueológicas (Decreto 168/2003, de 17 de

junio), debe ser solicitada ante esa Delegación Provincial de Cultura mediante proyecto de técnico competente (arqueólogo), y autorizada por la Dirección General de Bienes Culturales, a través de esa Delegación Provincial, y debería valorar igualmente otras tipologías patrimoniales, incluyendo los elementos de interés etnológico e histórico.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía indica que la actuación no está sujeta a informe de incidencia territorial, regulado en el artículo 30 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, pues la ejecución de las instalaciones del helipuerto no se incluye en el anexo de Actividades de Planificación e Intervención Singular de dicha ley. En cualquier caso, deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

La actuación se localiza en el término municipal de Motril, incluido en el ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Tropical de Granada, aprobado por el Consejo de Gobierno en sesión celebrada el 20 de diciembre de 2011; si bien el Plan no establece ninguna determinación que impida el desarrollo de la actuación.

Los terrenos sobre los que se plantea la actuación pertenecen a la Autoridad Portuaria de Motril, por lo que deberá ser tenido en cuenta el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Motril.

La Autoridad Portuaria de Motril, una vez realizado el análisis de la memoria ambiental del proyecto y, en concreto, de las medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente (reducir la contaminación del aire por generación de polvo en las obras de remodelación del helipuerto con regado continuo en los movimientos; evitar generación de residuos; seguimiento de que los pilotos sigan las trayectorias de aterrizaje y despegue señaladas para no causar contaminación acústica a la población; vigilancia y control del perímetro de operaciones del helicóptero, evitando la entrada de animales, etc.), considera que no existen impactos ambientales significativos con las medidas preventivas y correctoras propuestas.

El Ayuntamiento de Motril, informa que, examinado el proyecto, dentro de las competencias urbanísticas y ambientales que corresponden a ese Ayuntamiento, no existe inconveniente en la implantación de la actividad, siempre y cuando se adopten las medidas preventivas y correctoras propuestas.

La Secretaría General de Salud Pública y Participación de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía entiende que las principales afecciones que pueden ser causadas por el establecimiento del helipuerto están relacionadas con la posibilidad de que se produzcan accidentes de vuelo de los helicópteros (en cuanto al funcionamiento anormal), el vertido de hidrocarburos a las redes de alcantarillado (tanto en funcionamiento normal como en caso de vertido accidental) y la emisión de ruidos (en cuanto al funcionamiento normal).

Los riesgos asociados a los accidentes de vuelo de los helicópteros, son una consecuencia del establecimiento del helipuerto en las proximidades de una zona urbana: durante las maniobras de acercamiento al mismo, despegue y aterrizaje, se pueden producir incidentes no deseados, que acaben con la aeronave en tierra, ocasionando un significativo riesgo para la salud de la población. No obstante, se entiende que la probabilidad de su ocurrencia será muy baja. Como se especifica en la documentación aportada, se ha efectuado una selección de las rutas de aproximación, aterrizaje y despegue de los helicópteros, tras un estudio cuidadoso, a fin de minimizar estos riesgos. En general, las trayectorias buscan el mar, evitando lugares habitados; y, sólo en caso de fuertes vientos, se ha elegido una ruta que sobrevuela la playa de poniente de Motril. Es en este ámbito donde puede existir presencia significativa de personas. Pero, en general, se considera que los riesgos asociados a este problema están suficientemente previstos y controlados.

Por el contrario, los riesgos asociados al vertido de hidrocarburos se consideran insuficientemente previstos y gestionados. En general, se entiende que estos riesgos pueden gestionarse con la instalación de un sistema de recogida de combustible en caso

de derrame, un filtro cortafuegos para evitar que se transmitan los incendios al sistema de recogida o un tanque de separación de hidrocarburos. El hecho de que los vertidos, de producirse, vayan directamente al mar y se encuentren en la cercanía de aguas de baño, incrementa el riesgo para la salud. En consecuencia, se considera que los riesgos asociados a este tipo de incidentes pueden constituir impactos significativos para la salud de la población mientras no se tomen medidas preventivas.

Respecto al ruido, el problema se ha enfocado intentando reducir la cantidad de población que se ve expuesta, estudiando qué rutas de vuelo atraviesan zonas con menor población. Nuevamente, como en el caso primero, se considera que los estudios realizados han permitido encontrar una solución válida para reducir el impacto del ruido sobre la salud de la población.

Como conclusión, se señala que el único impacto significativo estará asociado a la posible contaminación de las aguas por vertido de hidrocarburos, y dado que no se han contemplado medidas preventivas o correctoras en el documento, se recomienda que se realice un estudio de esos riesgos.

La Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, no ha identificado impactos ambientales significativos que determinen la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental según el trámite previsto en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, ni la necesidad de establecer medidas correctoras o protectoras adicionales. Sin embargo, en materia de protección ambiental, incluye los siguientes puntos:

Será preciso considerar, especialmente, la no superación de los niveles de calidad acústica por el desarrollo de la actividad, para lo cual se deberá dar cumplimiento a las determinaciones establecidas en el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

En la fase de ejecución, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; en particular, las obligaciones de los productores y poseedores de residuos de construcción y demolición derivadas de lo recogido en los artículos 4 y 5 del citado Real Decreto. Asimismo, deberá incluirse una planificación sobre residuos de la construcción y demolición, que incluya la previsión de la cantidad de estos residuos que se generarán durante el periodo de vigencia del plan, y los lugares e instalaciones previstos para su reutilización, reciclado, valorización o eliminación.

El titular cumplirá las obligaciones establecidas para la producción de residuos peligrosos en los artículos 13 a 22 del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, y, además de lo anterior, en el caso de aceites usados, se tendrá en cuenta lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Real Decreto 679/2006, de 2 de junio. En cuanto al resto de residuos urbanos y asimilables a urbanos, se estima que la empresa deberá tener en cuenta lo establecido en las ordenanzas municipales.

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

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis respecto a 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. Se trata de un helipuerto de superficie, constituido por las siguientes superficies principales, calculadas en función del helicóptero de referencia:

FATO (área de aproximación final y despegue) de 12 metros de diámetro, en el suelo actual, que únicamente será pintado.

Área de seguridad de 24 m de diámetro, pintada en la superficie actual de hormigón.

Las obras de señalización y de reparación, si esta fuera necesaria, aprovecharán el área ya existente. Las instalaciones aeronáuticas se limitan a la plataforma de despegue y aterrizaje, y a una plataforma de estacionamiento señalizada sobre el suelo existente. Se ha analizado desde el punto de vista aeronáutico, la potencial ubicación de un hangar portátil para el helicóptero de operación. Anexo a la plataforma, se ha proyectado un depósito de combustible en su cubeto, con capacidad para contener cualquier vertido que se produzca en el mismo durante sus operaciones normales o en operaciones de repostado.

Los modelos de helicópteros que utilizarán el helipuerto dependerán del tipo de operaciones que se desarrollen, pero todos ellos serán de tipo ligero. El helicóptero que se prevé utilizar principalmente en las instalaciones es un Robinson R66 de cinco plazas.

La compañía Tropicopter estima que se producirán unas 200 operaciones anuales, en condiciones de vuelo visual (VFR) diurno, en actividades de transporte de personas en viajes de turismo, y trabajos aéreos, tales como fotografía y reconocimiento. También se prevé el apoyo a los centros médicos y hospitalarios de la región, pudiendo colaborar en cualquier supuesto de emergencia que pudiera plantearse, para el rescate o traslado urgente de pacientes o accidentados. Asimismo, se contempla el uso para salvamento y rescate en el mar por los servicios competentes en la materia.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se localizará en el término municipal de Motril (provincia de Granada, Comunidad Autónoma de Andalucía), a 2.000 m al suroeste del núcleo urbano, dentro de las instalaciones del Puerto de Motril, en la zona existente entre el Barrio de las Chozas y la zona residencial de El Varadero, un núcleo de población anejo a Motril, con una población de 1.621 habitantes.

El helipuerto tiene las coordenadas geográficas WGS84, coordenadas UTM (ED 50, Huso 30T) y cota siguientes:

Latitud		Longitud	
36° 43' 27" N		03° 31' 33" W	

  

UTM (X)	UTM (Y)	Z (m)
453.100	4.064.610	1 m

El promotor declara que las alternativas en relación con las parcelas establecidas son mínimas, dado que el espacio cedido ha sido el estrictamente necesario para las operaciones de los helicópteros.

En relación con las trayectorias, se ha establecido la dirección 160° hacia el mar como trayectoria preferente, y una trayectoria en dirección 280°, limitada a situaciones de emergencia o imposibilidad de operar en la otra dirección por condiciones meteorológicas de viento adverso. Esta trayectoria gira a 370 metros del punto de despegue, y enfila hacia el mar con la misma dirección de la trayectoria preferente del proyecto anteriormente evaluado, pero a mayor altitud, por lo que se reduce de forma sensible el ruido debido a la reducción de potencia, la velocidad de paso y la mayor distancia existente.

El helipuerto y sus trayectorias se encuentran fuera de espacios incluidos en la red Natura 2000 o en Espacios Naturales Protegidos. Sin embargo, a 7 km al oeste, se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES6140013 Fondos marinos Tesorillo-Salobreña; a unos 9 km al este, se ubica el LIC ES6140011 Sierra de Castell de Ferro, y, a 6,5 km al norte del helipuerto, se localiza el Área Importante para la conservación de las Aves (IBA) n.º 223 Sierras prelitorales de Granada.

En la provincia de Granada se encuentran la zona peligrosa LED109 (Granada AD), las zonas restringidas LER110 (Guadahortuna) y LER111 (Motril), que son zonas de entrenamiento militar-helicópteros de escuela; y las zonas restringidas LER155 (Parque Nacional de Sierra Nevada Oeste) y LER156 (Parque Nacional de Sierra Nevada Este), en las que está prohibido el sobrevuelo, excepto aeronaves de Estado y vuelos para la

conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales, según consta en el correspondiente documento de AIP (Aeronautical Information Publication) España.

3.3 Características del potencial impacto. En cuanto a los aspectos ambientales analizados, el documento ambiental señala, como elementos más reseñables, los siguientes:

Lejanía a los espacios protegidos, siendo el más cercano los fondos marinos Tesorillo-Salobreña, respecto al cual no considera la posibilidad de molestias o perturbaciones.

El promotor manifiesta que no existe ninguna restricción, por temas medioambientales, publicada en el AIP para la operación de helicópteros en la zona señalada.

No se ha detectado que en el punto de ubicación del helipuerto se encuentre patrimonio histórico-artístico que pueda resultar afectado.

Respecto al ruido puntual en la aproximación y el despegue, las trayectorias han sido diseñadas enfocadas hacia el mar, y de forma que no sobrevuelen áreas pobladas. La trayectoria principal, que está directamente enfocada hacia el mar en dirección sureste, será la utilizada, salvo en condiciones de emergencia o condiciones de viento que lo impidieran.

El estudio acústico realizado para la anterior ubicación mostraba que los valores producidos por el helicóptero estarían por debajo de los del ruido de fondo. Los cálculos del nuevo estudio señalan las mismas conclusiones, y resaltan que la trayectoria anteriormente utilizada para situaciones de emergencia o por vientos ha sido cambiada por una trayectoria con un uso similar, pero enfilada hacia el mar.

En el documento ambiental se indica que, en el desarrollo de la base, se ha tenido en cuenta que las trayectorias de ascenso o descenso de los helicópteros no sobrevuelen las cercanías de los lugares más sensibles desde el punto de vista de las aves que puedan anidar en los mismos, y que la ubicación no afecta a zonas de nidificación de las aves protegidas incluidas en la red Natura 2000.

La superficie de actuación se encuentra en una zona industrial cuyo paisaje ha sido modificado mediante construcciones y vías de comunicación para el uso portuario. Se trata de un terreno acondicionado como aparcamiento, por lo que está cubierto por conglomerado asfáltico.

Los helicópteros de operación están certificados bajo las normas de OACI, anexo 16, volumen I, la norma requerida para aeronaves matriculadas en España. El promotor manifiesta que el helipuerto estará alejado del centro urbano de Motril y que no afectará a las personas en sus aspectos de ruido y emisiones dado que las aeronaves abandonarán el helipuerto por trayectorias que no sobrevuelen zonas habitadas y que las operaciones del helipuerto, por requisitos reglamentarios, evitan los periodos nocturnos, que son los de más sensibilidad. Considerando también la baja frecuencia de utilización de la helisuperficie, la afcción por ruido será baja.

En relación con el riesgo de colisión con aves el promotor indica que la experiencia muestra que, para los helicópteros en maniobras de aterrizaje y despegue, debido a su reducida velocidad, no se llegan a producir choques con aves debido a la capacidad de maniobra, tanto de las aves como de la propia aeronave, en los casos que se encuentre una bandada en vuelo. Según el promotor, no existen áreas de nidificación en las cercanías del helipuerto. El recinto estará cerrado en toda su periferia, mediante una valla, para evitar el paso de animales y personas no autorizadas.

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, que se considera muy improbable, dado que no se realizan labores de mantenimiento de las aeronaves.

Incendios: Se cuenta con medios disponibles para su extinción, no existiendo riesgo de extensión de los mismos, al no existir vegetación o masa combustible que los propague.

Estudio de ruido. El documento ambiental incluye un estudio acústico, realizado por ANOTEC Consulting, S.L., en el que se han realizado mediciones del ruido existente en la zona. Se han modelizado los niveles sonoros generados por la operación del helipuerto con el programa INM, y se han comparado los resultados de ambos estudios parciales en los puntos más críticos.

Para la campaña de medidas se han seleccionado cuatro puntos, considerados los más relevantes para el impacto acústico, bien sea por su sensibilidad acústica, bien por su posible afectación por el helipuerto. Respecto a la nueva ubicación y considerando las trayectorias previstas, existe una zona nueva potencialmente afectada, por lo que se ha añadido un punto de medida (P4: cruce de la Avenida de Julio Moreno y la Carretera del Puerto), respecto a los utilizados en el año 2010 para la ubicación anterior del helipuerto, en la entrada del Puerto (P1: Colegio Ave María, P2: rotonda cruce Av. de Julio Moreno y Carretera de Celulosa, y P3: Av. de Julio Moreno, 29).

La instrumentación utilizada es de clase I, que cumple con los requerimientos de la Ordenanza Municipal Tipo de Protección del Ambiente Acústico, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Granada, n.º 164, el 20 de julio de 1999. Los certificados de la verificación periódica de los equipos, según legislación de metrología vigente, se incluyen como Anexos al documento ambiental.

En relación con el ruido existente en la zona, se ha medido el nivel L10 (nivel superado el 10% del tiempo de la medida, que es el parámetro utilizado por la ordenanza municipal), el L95 (nivel superado el 95% del tiempo de la medida), y el nivel máximo ( $LA_{max}$ ). El nivel L10 es determinado, fundamentalmente, por el volumen del tráfico pesado. El L95 proporciona una indicación del ruido de fondo en la zona, es decir, el correspondiente a los periodos sin, o con poco, tráfico rodado. Finalmente, en el caso de un evento sonoro singular y transitorio, como el generado por el vuelo de un helicóptero, la molestia real generada es directamente proporcional al nivel máximo ( $LA_{max}$ ) registrado durante el mismo. Cada medida tenía una duración de 15 minutos, según lo requerido por la ordenanza municipal. Durante cada medida se registró la composición del tráfico rodado, la principal fuente de ruido existente en la zona.

Los resultados muestran que el mayor L95 se registró en el P4, con 60,1 dB(A); el mayor L10 se registró en el P3, con 73,4 dB(A), y el mayor  $LA_{max}$  se registró en el P3, con 85,2 dB(A). Cabe destacar que la medida en el punto P4 fue realizada en un día laborable, mientras que las medidas en los puntos P1 a P3 fueron realizadas un sábado, con menor tráfico de camiones en el puerto, por lo que, de haberse registrado en un día laborable, en el que el tráfico pesado es significativamente superior, los niveles L10 y  $LA_{max}$  habrían sido, incluso, superiores.

En la modelización se ha utilizado la última versión oficial del modelo Integrated Noise Model (INM, V7.0b), programa desarrollado por la Federal Aviation Administration (FAA) de EEUU. Dado el bajo tráfico previsto en el helipuerto, el uso de indicadores como  $L_{día}$  no sería relevante para el estudio del impacto acústico, por distribuir el efecto de unos pocos eventos a lo largo de un día entero. Por otro lado, los modelos de cálculo como el INM no pueden generar parámetros como el L10. Sin embargo, considerando que un evento transitorio como el vuelo de un helicóptero, es similar en su evolución temporal a un evento transitorio como el paso de un camión, se estima que la relación entre  $LA_{max}$  y L10 también resultará similar. Por tanto, el estudio acústico considera que el cálculo del nivel  $LA_{max}$  es suficiente para la determinación del impacto acústico del helipuerto. Así, se han modelizado los niveles sonoros para eventos singulares, teniendo en cuenta las diferentes trayectorias posibles y los dos modos de operación (despegue y aterrizaje). En la modelización se ha utilizado el helicóptero Robinson 44, dado que el previsto para las operaciones en el helipuerto (el Robinson 66) aún no ha sido incluido en la base de datos del INM, considerándose que, por sus características relevantes para el ruido, puede ser sustituido por aquél, sin perder precisión en el cálculo.

Los resultados de los niveles sonoros  $LA_{max}$  calculados para los diferentes casos muestran que, en el despegue en la ruta 160°, el valor máximo se daría en el punto P4 (77,8 dB); y, en el aterrizaje en la ruta 340°, el valor máximo se daría también en el punto

P4 (76,3 dB). Estos casos corresponden a la operación normal hacia/desde el mar (95% de las operaciones). En las direcciones secundarias (hacia/desde el oeste, 5% de las operaciones), para el despegue en ruta 280°, el valor máximo se daría en el punto P3 (78,2 dB); y, para el aterrizaje en ruta 100°, el valor máximo correspondería al punto P3 (80,2 dB).

En los puntos P1, P2 y P3, que también se utilizaron en la modelización acústica realizada para la ubicación inicialmente propuesta para el helipuerto, los niveles  $LA_{max}$  calculados para la trayectoria preferente actual suponen una reducción de más de 15 dB, en todos los casos, respecto a la trayectoria preferente de la modelización inicial. En la modelización de la trayectoria secundaria, se obtiene una reducción menor de los niveles sonoros en estos puntos, excepto en el P1 en el caso del aterrizaje por la ruta 100°, en que el modelo da un resultado 1,5 dB superior a los obtenidos en la modelización inicial.

Comparando los resultados de las mediciones de  $LA_{max}$  con los del modelo, se observa que la operación del helicóptero, en cualquiera de los casos analizados, generará niveles sonoros máximos que estarán por debajo de los niveles ya existentes en la zona, generados por el tráfico rodado pesado. Análogamente, se estima que el ruido generado por la operación de los helicópteros no superará los niveles de L10 ya existentes en la zona.

Los niveles máximos modelizados para la operación del helipuerto son inferiores al ruido existente. En el punto P4, los niveles de ruido modelizados son relativamente insensibles a la trayectoria; pero en los puntos P1 a P3, para las trayectorias preferentes, esta diferencia es mucho más significativa (más de 25 dB por debajo del nivel de la zona) que la obtenida para las trayectorias hacia/desde el oeste, por lo que el estudio acústico recomienda dar preferencia a las operaciones hacia y desde el mar (trayectorias D160/A340).

Finalmente, aunque el estudio acústico estima que la puesta en funcionamiento del helipuerto en los términos previstos no generará un impacto acústico superior al ya existente, producido sobre todo por el tráfico rodado pesado en la zona, recomienda el uso preferente de operaciones desde y hacia el mar, con el fin de evitar posibles molestias a los vecinos más cercanos.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. Con objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales, producidos tanto por las potenciales obras de mejora de las instalaciones como por las operaciones del helipuerto, el promotor ha considerado las siguientes medidas:

Seguimiento de que los pilotos siguen las trayectorias señaladas, que sobrevuelan el área del puerto y se dirigen hacia el mar, sin que sobrevuelen las poblaciones del municipio de Motril.

Vigilancia y control del perímetro, con objeto de que no entre ningún animal que pueda ser afectado por la operación de los helicópteros.

Mínima modificación del terreno y aprovechamiento del mismo, para evitar la generación de residuos y ahorrar materia prima. Control específico de los contratistas de las posibles obras, con el objeto de evitar residuos y tiempo excesivo de obra. En su realización, se reducirá al mínimo el impacto acústico, y la contaminación del aire por generación de polvo en los movimientos de tierras: se realizarán las obras en horario diurno, y se producirá el regado continuo en los movimientos de tierras.

Plan de Gestión de Residuos: la gestión de residuos durante la fase de explotación, producidos tanto en las tareas de abastecimiento de combustible como de mantenimiento de la aeronave, se llevará a cabo conforme a la legislación vigente, por parte de la empresa adjudicataria del contrato. Asimismo, todos los residuos generados en la fase de construcción se gestionarán a través de agentes autorizados, llevándose a vertederos autorizados.

3.5 Medidas de seguimiento que garanticen el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras. Se realizará un control exhaustivo de toda obra que se lleve a cabo dentro de las instalaciones, con el objeto de que éstas se limiten al mínimo posible, y causando el impacto menor.

En relación con las operaciones, requerirán la aprobación previa, o la comunicación en caso de vuelos de emergencias, existiendo un control por parte de la autoridad portuaria con el objeto de cerciorarse de que los pilotos siguen las trayectorias establecidas, no sobrevolando la población de Motril ni las zonas sensibles anexas y de controlar la operación de los helicópteros, estableciendo las siguientes restricciones y observaciones en la operación de los helicópteros, incluidas en la ficha operacional del helipuerto:

Operar de forma preferente, para despegues y aterrizajes, por la trayectoria sur del helipuerto, haciendo la aproximación desde el mar en rumbo 340°, y despegando en dirección al mar con rumbo 160°.

Únicamente operar en despegue por rumbo 280°, o aproximaciones por rumbo 100°, por situaciones de emergencia, o situaciones meteorológicas de vientos que impidan la operación por las trayectorias preferentes.

Teniendo en cuenta que se trata de la adaptación de un espacio sobre suelo industrial, cuyos niveles de ruido son superiores a los producidos por las operaciones del helipuerto, las trayectorias preferentes establecidas, así como el contenido de los informes de los organismos competentes consultados, se considera que el helipuerto privado del puerto de Motril (Granada) será compatible con el medio ambiente, siempre que se garantice el cumplimiento de las condiciones que se establecen en dichos informes, en especial el de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y el de la Secretaría General de Salud Pública y Participación de la Junta de Andalucía, en relación con la posible contaminación del mar por vertido de hidrocarburos; y el de la Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en relación al cumplimiento del Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

Tal como indicaba el Ayuntamiento de Motril en el proceso de evaluación de la ubicación anteriormente propuesta, antes de la puesta en marcha de la actividad, el titular deberá presentar una certificación acústica relativa al cumplimiento de la normativa de prevención y calidad acústica de aplicación, emitido por una entidad colaboradora de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía (ECCMA). La legislación en relación con el ruido se deberá cumplir no sólo en la zona de despegue y aterrizaje, sino en todos los sobrevuelos que realicen los helicópteros.

De acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Modificaciones por nueva ubicación del helipuerto privado Puerto de Motril (Granada), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente propuesta de 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.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Modificaciones por nueva ubicación del helipuerto privado Puerto de Motril (Granada), 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 Orden se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y 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 la presente Orden que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante este Ministerio 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, 12 de marzo de 2012.—El Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Miguel Arias Cañete.

