

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

13209 *Resolución de 5 de octubre de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto del Hospital Virgen de la Arrixaca, Murcia.*

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.

En el análisis realizado, además de por las propias indicaciones del promotor, se comprueba que se trata de una infraestructura ya existente, que se desea legalizar. Se entiende que ha podido operar de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aérea, dentro de la categoría de helipuerto eventual. Teniendo esto en cuenta, se puede encuadrar el proyecto en el apartado k) del grupo 9 del anexo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, realizándose la tramitación ambiental respecto a 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 legalización del actual helipuerto del Hospital Virgen de la Arrixaca, en el que se desarrollarán servicios de emergencia durante las 24 horas del día. Se sitúa en la pedanía de El Palmar, perteneciente al municipio de Murcia, ubicada a unos 5 km de la capital.

El helipuerto, situado en la cubierta de un edificio de aparcamientos al lado del hospital, está formado por una plataforma de 34,2 metros de diámetro.

El promotor del proyecto es el Servicio Murciano de Salud. Hasta la fecha, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia no ha asumido las competencias en materia aeronáutica que le corresponden estatutariamente, por lo que actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento y, por tanto, el órgano ambiental competente resulta ser el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 13 de octubre de 2011, tiene entrada en el Departamento la documentación ambiental relativa al proyecto, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. El 2

de noviembre de 2011, la entonces 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
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	–
Confederación Hidrográfica del Segura del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Delegación del Gobierno en Murcia.	–
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia.	X
Subdirección General de Emergencias de la Dirección General de Emergencias de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad y Consumo de la Región de Murcia.	–
Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.	–
Dirección General de Territorio y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.	X
Ayuntamiento de Murcia.	X
WWF/ADENA.	–
SEO/BirdLife.	–
Ecologistas en Acción Murcia.	–
Asociación Columbares – Cordillera Sur.	–
Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE).	–

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Segura informa que no prevé la existencia de impactos ambientales significativos derivados de la actuación; sin perjuicio de cuantos otros informes y autorizaciones deban solicitarse ante esa Confederación, en virtud de sus competencias.

La Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia considera innecesario redactar un estudio de impacto sobre el patrimonio cultural para el proyecto, teniendo en cuenta que se ubica sobre la cubierta del edificio de aparcamiento del complejo hospitalario, ya construido.

La Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia, tras analizar los riesgos existentes en la zona de estudio y aplicando los vigentes planes de emergencias por ella elaborados, destaca el análisis de riesgo sísmico. El Plan Especial de Protección Civil por Riesgo Sísmico SISMIMUR determina la zona como de vulnerabilidad media, suponiendo movimientos de intensidad máxima próximos a 7,5 de la escala EMS. Destaca la presencia de la traza de una falla mayordomo que atraviesa la zona, a escasos metros del emplazamiento. El mapa geotécnico clasifica los suelos como no cohesivos poco cementados, lo que da como resultado un factor de amplificación del RISMUR «Media III b». Finalmente, de acuerdo con el objeto, la ubicación y las dimensiones del proyecto, entiende que el riesgo analizado debe ser considerado, pero no debe limitar su ejecución, que considera oportuna y necesaria para la mejora de la gestión de los servicios sanitarios y de protección civil en la Región de Murcia.

La Dirección General de Territorio y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia informa, en relación a la normativa de ordenación del territorio, que el proyecto no se ve afectado por las Directrices y Plan de Ordenación del Suelo Industrial, ni por las del Litoral; y tampoco está incluido en ninguna Actuación de Interés Regional. Aprecia que es necesario tener en cuenta la normativa sectorial específica del sector de la navegación y el transporte aéreo, que permite la coordinación y la integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante. Por tanto, se deberá prever cómo se trasladan las servidumbres generadas por la nueva infraestructura (acústicas y de superficies libres de obstáculos) a los instrumentos de planificación territorial y urbanística.

El Ayuntamiento de Murcia informa que el proyecto está emplazado en suelo de Sistemas Generales EE (Equipamiento Estructurante), de acuerdo con la normativa aplicable. Todo el entorno del emplazamiento está rodeado de actuaciones urbanísticas residenciales, bien existentes de suelo urbano consolidado (todo el núcleo urbano de El Palmar) y ámbitos remitidos a planeamiento de desarrollo convalidado ya urbanizados, bien proyectadas con plan parcial aprobado definitivamente o bien proyectadas con planeamiento en tramitación. Sobre todas las actuaciones urbanísticas citadas, el proyecto podría establecer servidumbres acústicas que requerirían, en su caso, su concreta definición y la elaboración simultánea del correspondiente plan de acción. Sobre determinadas áreas de actuaciones urbanísticas proyectadas con planeamiento aprobado definitivamente, pero sin ejecutar las obras de urbanización, se podrían incumplir los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, pudiendo generarse un conflicto normativo, salvo que se establezca la servidumbre acústica. En relación con la superficie con limitación de obstáculos, estima necesario definir en detalle las servidumbres aeronáuticas que se van a establecer y los conflictos que puedan generarse con la normativa urbanística vigente.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia, en respuesta recibida con fecha 20 de marzo de 2012, informa que el proyecto no se encuentra en el ámbito de ningún espacio natural protegido, LIC o ZEPA, por lo que no se verá afectada la integridad de estos espacios ni de la red Natura 2000, y que no tiene constancia de la presencia de montes públicos ni de vías pecuarias que se puedan ver afectadas por el proyecto. Esa administración ambiental considera que las actuaciones recogidas en el documento ambiental no causarán impactos ambientales significativos, siempre y cuando se consideren una serie de aspectos: evitar acumulaciones de residuos, escombros, materiales de construcción; gestión de estos residuos, y de otros que se puedan generar, de carácter peligroso o no (aceites usados procedentes de la maquinaria, chatarras, etc.), conforme a la legislación vigente; establecer los medios adecuados para que no se produzcan vertidos de ningún tipo sobre el terreno ni al medio acuático; mantenimiento de los motores de la maquinaria mediante revisiones periódicas, cambios de filtros, etc. La maquinaria utilizada durante los trabajos de construcción o explotación y mantenimiento del helipuerto estará dotada de los medios necesarios para adaptar los niveles de ruido a la normativa vigente que le resulte de aplicación. También indica que, en el caso de que alguna de las instalaciones derivadas de este proyecto quedara incluida en el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera, de acuerdo al Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, se solicitará, ante esa Dirección General, la correspondiente autorización o inscripción, de acuerdo con la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

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

3.1 Características del proyecto. Se trata de un helipuerto elevado, situado sobre la cubierta de un edificio de aparcamiento para un centro comercial, que tiene comunicación directa con el Hospital Virgen de la Arrixaca, en el término municipal de Murcia. La losa de hormigón tiene 18 cm de espesor y una superficie total de 918,63 m². Consta de una FATO (área de aproximación final y de despegue) de 25,65 m de diámetro, una TLOF (área de toma de contacto y de elevación inicial) coincidente con la FATO, y un área de seguridad de 34,2 m de diámetro. La orientación de la helisuperficie es 150-330.

El helipuerto es para uso de emergencia sanitarias, y las operaciones se realizarán según las reglas de vuelo visual, VFR 24 h.

Actualmente, se realizan unas 150 operaciones de aterrizaje y despegue al año, es decir, una media de una salida y un aterrizaje cada dos días. El documento ambiental recoge que el grupo INAER, que está en posesión de la correspondiente licencia de la Dirección General de Aviación Civil, utilizará esta helisuperficie para sus misiones de transporte y evacuación de pacientes con su flota de helicópteros sanitarios, siendo éstos del tipo Bell-412 (con una máxima velocidad de crucero de 213 km/h, un techo de servicio de 18.690 pies, y una autonomía de 713 km).

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se localiza en El Palmar, pedanía perteneciente al municipio de Murcia, lugar que el documento ambiental considera estratégico para las comunicaciones entre Murcia y el Campo de Cartagena. El Palmar, o Lugar de Don Juan, se sitúa en la huerta del río Segura, en las faldas del Puerto de la Cadena, perteneciente a la Sierra de Carrascoy, y limita al sur con la pedanía de Corvera.

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

Latitud	Longitud	X	Y	Z
37° 56' 5,58'' N	01° 09' 43,4'' W	661.515,92	4.200.183,31	86,20

Se trata de una zona construida y urbanizada, en la que los elementos constituyentes del paisaje han sido modificados, en el entorno más próximo, por el hombre. Tanto en la zona del aparcamiento como en los alrededores, la vegetación existente es la habitual de zonas ajardinadas. El documento ambiental indica que el Hospital de La Arrixaca se encuentra en una cota superior respecto a los terrenos colindantes, por encima de los cuales se realizan las operaciones de despegue y aterrizaje, y que el helipuerto se encuentra, en relación con el hospital, en el único emplazamiento desde donde es posible el despegue y el aterrizaje.

El helipuerto se encuentra fuera de espacios incluidos en la red Natura 2000 o en espacios naturales protegidos. Sin embargo, a 900 m al este se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES6200002 Carrascoy y El Valle y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000269 Monte El Valle y Sierras de Altahona y Escalona. Asimismo, a escasamente 1 km se localiza el Parque Regional Carrascoy y El Valle, y, a unos 1.500 m, el Área Importante para la conservación de las Aves (IBA) n.º 168 Monte El Valle y Sierras de Altahona y Escalona.

En el espacio aéreo de la provincia de Murcia se encuentran las siguientes zonas, a tener en cuenta en la operación de aeronaves: zonas peligrosas LED 22 (Mazarrón), LED 96 (Alcantarilla) y LED 91 (Murcia), y zonas restringidas LER 63 (Academia General del Aire de Murcia) y LER 77 (Cartagena).

3.3 Características del potencial impacto. Dado que se trata de un helipuerto para un hospital, el promotor concibe su uso únicamente para operaciones de aterrizaje y despegue, siendo las operaciones de rodadura y estacionamiento inexistentes, y realizándose las tareas de mantenimiento, por regla general, en los talleres o centros de mantenimiento habilitados para tal efecto. No se prevé almacenamiento de combustible. De acuerdo con el documento ambiental, los posibles vertidos de combustible en la plataforma serán recogidos y trasladados a un separador de hidrocarburos.

El documento ambiental declara que la probabilidad de accidentes con consecuencias graves para el medio ambiente es baja, dado que existen una serie de normas contra

incendios de obligado cumplimiento, que las normas constructivas introducen una serie de índices de seguridad, que hacen que la rotura de un depósito de combustible de aeronave sea muy difícil, y que la existencia de normas, tanto nacionales como internacionales, hace que la probabilidad de accidentes de un helicóptero aterrizando o despegando, sea baja o muy baja. Además, se ha dotado al helipuerto de una caseta donde se ubicarán los equipos de salvamento y extinción de incendios. Se prohibirá el acceso a la cubierta a peatones en los periodos de aterrizaje y despegue de los helicópteros.

El promotor considera que las medidas protectoras, encaminadas a disminuir el riesgo de accidentes, ruido, contaminación, etc., son las que imponen las normas y leyes internacionales, nacionales y autonómicas, cuyo cumplimiento es obligatorio, siendo las normas de seguridad en ellas contenidas las mejores, a la luz de los conocimientos actuales y su viabilidad económica, requiriéndose un control de la aplicación de las medidas preventivas y correctoras (por medio de la revisión de documentación, visualización in situ, mediciones y analíticas, etc).

De acuerdo con el documento ambiental, la existencia de un helipuerto limita las futuras edificaciones adyacentes al recinto heliportuario, que no podrán entrar en las zonas delimitadas por las sendas de aterrizaje y despegue. En relación con el ruido, como uno de los principales inconvenientes de este tipo de infraestructuras, se ha efectuado un estudio sónico para 8 operaciones semanales con el modelo de helicóptero más crítico, el Bell-412. Por la baja frecuencia de utilización del helipuerto, el promotor considera que la existencia de ruido es compatible. En el plano de contaminación acústica, se comprueba que la trayectoria preferente, en dirección 330º, se aleja de las zonas naturales protegidas, anteriormente mencionadas.

La existencia de un servicio de helipuerto, para un hospital con un área de influencia bastante amplia, como es Murcia, permite trasladar, o acelerar el proceso de desplazamiento al hospital, a enfermos que se encuentren en lugares remotos; así como trasladarlos de una manera rápida y eficaz a un hospital en donde puedan ser atendidos adecuadamente, en caso que el hospital no disponga de la tecnología necesaria. El promotor considera que la aceptación social de este tipo de proyectos es alta, en especial en aquellos núcleos de población de difícil acceso, puesto que facilita que mucha gente que vive en estos núcleos no los abandone para tener mejores servicios.

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 la explotación del helipuerto del Hospital Virgen de la Arrixaca, en Murcia, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, en especial los que señala la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, vaya a producir impactos adversos significativos sobre el medio natural, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, pudiéndose interponer contra la misma recurso de alzada ante el órgano superior jerárquico, en el plazo de un mes, contado desde la fecha en que se notifique la presente Resolución, de acuerdo con lo establecido en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Madrid, 5 de octubre de 2012.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

