

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

7943 *Resolución de 9 de julio de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha en Talavera de la Reina, Toledo.*

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 para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla La Mancha (SESCAM) en Talavera de la Reina (Toledo) se encuentra encuadrado en el apartado d, del grupo 7, del referido anexo II.

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el aeródromo se encuentra construido y operando normalmente. 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, localización y alternativas del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es obtener la autorización de un helipuerto existente de uso restringido para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha, en adelante el SESCAM.

El área de implantación del helipuerto se encuentra dentro de la urbanización del Hospital General Nuestra Señora del Prado al oeste de la ciudad de Talavera de la Reina, en la provincia de Toledo, coincidiendo con las siguientes coordenadas:

Geográficas (ETRS 89)		UTM (ED-50, Huso 30)	
Latitud	Longitud	X	Y
39° 57' 48,72" N	4° 48' 23,24" W	345.708	4.425.348

La infraestructura ya está actualmente construida y, hasta este momento, no se ha procedido a la solicitud de su autorización, puesto que se pretendía utilizar como helipuerto eventual y la legislación permitía su uso bajo esta denominación. Sin embargo, tras la entrada en vigor del 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, donde en su artículo 2, punto b), se indica lo siguiente:

«Aeródromo (helipuerto) eventual, la superficie apta para el uso por una o varias aeronaves, cuya utilización está limitada en el tiempo a un máximo de treinta días al año y que no dispone de infraestructuras permanentes para la operación de aeronaves.

Cuando el uso del aeródromo (helipuerto) sea por un tiempo superior será considerado, a los efectos de este real decreto, como aeródromo (helipuerto) de uso restringido.»

En consecuencia, el SESCAM se ve en la obligación de lanzar el procedimiento definido por la AESA para obtener la pertinente autorización de establecimiento para el helipuerto de uso restringido con una infraestructura permanente.

La Gerencia de Urgencias, Emergencias y Transporte Sanitario de Castilla-La Mancha (GUETS) del SESCAM tiene una flota de helicópteros que dan soporte a las operaciones de emergencia y dispone de cuatro bases en la región que dan soporte a los helicópteros en cuanto al hangaraje, repostaje o mantenimiento de los mismos.

Las infraestructuras a autorizar consisten en un helipuerto elevado sobre el terreno, las instalaciones necesarias para su funcionamiento, y una rampa circular de acceso al mismo.

En la documentación ambiental se proponen dos alternativas (1 y 2) que resultan idénticas desde el punto de vista del diseño de la instalación, al estar condicionadas por la existencia del helipuerto, y que se diferencian en que la alternativa 2 propone zonas de exclusión (espacios con alguna figura de protección ambiental) al vuelo de las aeronaves y la alternativa 1 deja libertad total de movimiento a las aeronaves. Finalmente, y dado el carácter esporádico de las operaciones y el carácter de emergencia del servicio que se pretende dar, se selecciona la alternativa 1.

Tanto el promotor como el órgano sustantivo del proyecto es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural recibe, con fecha 29 de diciembre de 2012, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 12 de marzo de 2013, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias:

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	—
Confederación Hidrográfica del Tajo.	X
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	—
Subdelegación del Gobierno en Toledo.	X
Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . .	X
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	—
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Protección Ciudadana de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	—
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades Castilla-La Mancha.	X
Diputación Provincial de Toledo.	—
Ayuntamiento de Talavera de la Reina (Toledo).	X
Ecologistas en Acción de Castilla-La Mancha.	—
Ecologistas en Acción de Toledo.	—
WWF.	—
Seo/BirdLife.	—

El contenido de las respuestas recibidas se expone a continuación:

La Confederación Hidrográfica del Tajo en función de sus competencias realiza una serie de consideraciones entre las que destacan:

Si se dispusiese de depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, deberán ir sellados y ser estancos. Asimismo, la zona destinada a suministro de combustible, debería ser impermeabilizada mediante una capa de al menos 5 cm de material impermeable, en su caso.

Debido a que pueden generarse productos residuales susceptibles de contaminación difusa de las aguas subterráneas, como son aguas de lavado de naves y otras instalaciones, así como aguas de limpieza, se recomienda tomar las medidas necesarias de control.

Si el abastecimiento de agua para la instalación se va a realizar directamente desde el dominio público hidráulico, deberá contar con la correspondiente concesión de aguas. Del mismo modo, si las aguas residuales se van a verter directamente al dominio público hidráulico se deberá solicitar la correspondiente autorización de vertido.

El Área Funcional de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno en Toledo señala que el proyecto no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, al encontrarse ubicadas las infraestructuras en un medio urbano y no afectar de forma directa a ningún espacio de la Red Natura 2000, ni a la Red de Áreas Protegidas de Castilla-La Mancha.

Los Servicios Periféricos de la Consejería de Agricultura del Gobierno de Castilla-La Mancha, informan que han recibido la solicitud de consulta desde la Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la propia Consejería de Agricultura y que proceden a remitirlo a la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la misma Consejería.

La Dirección General de Salud Pública, Drogodependencias y Consumo de la Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales del Gobierno de Castilla-La Mancha, en función de sus competencias enumera una serie de aspectos a tener en cuenta por el promotor en el estudio de impacto ambiental, entre los que destacan:

Sistema de abastecimiento de agua y de evacuación de aguas residuales.

Gestión de residuos asimilables a urbanos y peligrosos, según la normativa vigente y el Plan Regional de Residuos Peligrosos de Castilla La-Mancha.

Minimización del impacto acústico esperado por maniobras de acercamiento y despegue.

Distancias a centros o establecimientos vulnerables previstos o existentes (centros escolares, asistenciales, sanitarios, de mayores, etc.).

Medidas y dispositivos para reducir en lo posible la contaminación atmosférica y lumínica.

La Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento del Gobierno de Castilla-La Mancha señala que los terrenos sobre los que se ubica el helipuerto están clasificados como suelo urbanizable en el Plan de Ordenación Municipal de Talavera de la Reina, sin que exista en el Plan ninguna calificación reservada, referencia u observación en cuanto a la posibilidad de realizar esta infraestructura.

En cuanto a las afecciones indica que deben tenerse en cuenta las limitaciones establecidas por la normativa de ruido aplicable, pero considera que esta cuestión no resulta suficiente para que el proyecto se someta al procedimiento de impacto ambiental siempre que en la decisión que se publique se incluyan al respecto los condicionantes y las medidas a adoptar por el promotor.

Los Servicios Periféricos de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informan favorablemente al proyecto.

Por último, el Ayuntamiento de Talavera de la Reina indica que la instalación se encuentra en funcionamiento sin que se hayan producido impactos negativos, por lo que considera la consulta una mera formalidad legal y concluye que el proyecto no causará impactos significativos.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Características del proyecto: Se trata de un helipuerto elevado sobre el terreno, a una cota de 5,60 m sobre la rasante con una dimensión total circular pavimentada de 615,75 m² (28 m de diámetro) y un acceso en rampa circular desde la superficie del aparcamiento de 3,5 m de ancho.

El helipuerto dispone de un área de aproximación final y de despegue (FATO por sus siglas en inglés Final Approach and Take Off Area) circular de 20 m de diámetro (en hormigón con tratamiento superficial para la formación de pendientes) y un área de seguridad de 4 m hacia el exterior que termina en una malla de seguridad perimetral.

Los principales elementos con los que el helipuerto está dotado son los siguientes:

Valla de seguridad en el perímetro (1.200 m²) de la superficie destinada al aterrizaje de los helicópteros.

Balizamiento de superficie para operaciones nocturnas.

Balizamiento de obstáculos.

Manga de viento.

Estación meteorológica.

Faro de helisuperficies.

Sistema de protección contra incendios.

La estructura volada del helipuerto se puede utilizar en su parte inferior como aparcamiento de vehículos auxiliares.

Los movimientos previstos se reducen a operaciones relacionadas con las emergencias sanitarias y, con datos históricos, se sabe que alcanzan aproximadamente las 50 operaciones/año, con una media de 3 o 4 operaciones/mes.

Las aeronaves a utilizar serán helicópteros ligeros (EC-135, EC-145, Dauphin-N3 y Augusta C-Power) y helicópteros medios, el Bell 412.

Las trayectorias de aproximación y despegue principales y secundarias son las siguientes:

Trayectoria principal aproximación: sentido 36.

Trayectoria principal despegue: sentido 18.

Trayectoria secundaria aproximación: sentido 17.

Trayectoria secundaria despegue: sentido 35.

Ubicación del proyecto: El área de estudio se localiza al noroeste de la provincia de Toledo, dentro del casco urbano de la ciudad de Talavera de la Reina, en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

La ciudad de Talavera, justo donde se encuentra la instalación, se asienta a una altitud de 371 metros, en una terraza fluvial del río Tajo. La ciudad está flanqueada por zonas montañosas, al sur por los Montes de Toledo y al norte por la sierra de Gredos.

El ámbito de actuación no coincide con ningún espacio incluido en la Red Natura 2000 o en la Red de Áreas Protegidas de Castilla-La Mancha. Los espacios con estas características más próximos son:

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Barrancas de Talavera (ES4250003) que se encuentra a unos 4 kilómetros al sur.

LIC Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche (ES4250001), ubicada a unos 12 kilómetros al noroeste.

Zona de Especial Protección Para las Aves (ZEPA) y LIC Río Tajo en Castrejón, islas de Malpica de Tajo y Azután (ES0000169), localizado unos 13 kilómetros al suroeste.

ZEPA Valles del Tiétar y embalses de Rosarito y Navalcán (ES0000089), situada unos 14 kilómetros al noroeste. Se trata de una zona considerada como Área crítica para el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y la cigüeña negra (*Ciconia nigra*).

En la zona del proyecto no se localizan hábitats de interés comunitario, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad ni Áreas de Importancia para las Aves (IBA).

Respecto al patrimonio cultural, en la zona de influencia del proyecto no se ha localizado ningún bien cultural.

Características del potencial impacto: Las maniobras de acercamiento y despegue de los helicópteros, así como el tránsito de vehículos de servicio y de usuarios de la instalación pueden provocar molestias por ruidos en las viviendas más próximas. Al tratarse de operaciones puntuales, limitadas a las emergencias sanitarias que se activen según los protocolos internos de funcionamiento del SESCAM, y al haberse diseñado las maniobras de aproximación y despegue del helipuerto teniendo en cuenta las viviendas del entorno, se considera que esta afección será de poca entidad.

La combustión de los motores de los helicópteros provocará un incremento de las emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas sólidas a la atmósfera. Para controlar este impacto el promotor indica que las aeronaves serán revisadas y regladas correctamente y pasarán las correspondientes revisiones.

El sobrevuelo de los helicópteros por zonas con presencia de aves supone un riesgo de colisión. El promotor indica que las posibilidades de colisión son escasas a la vista de las poblaciones inventariadas, del bajo nivel de operaciones esperado en el helipuerto y de las medidas correctoras propuestas (empleo de elementos móviles disuasorios, y emisión de ultrasonidos y campos de microondas). En la documentación ambiental, se estudia la posibilidad (alternativa 2), de crear unas zonas de exclusión de vuelos en los espacios con alguna figura de protección ambiental (siempre y cuando el destino del helicóptero no fuese un emplazamiento localizado en estos espacios) pero debido al escaso número de operaciones y teniendo en cuenta el carácter de emergencia del servicio que se pretende dar, se considera que no es real el establecimiento de estas zonas de exclusión. No obstante, las aeronaves en ningún momento están obligadas por el emplazamiento del helipuerto a sobrevolar zonas protegidas en las maniobras de aterrizaje o despegue.

Para mitigar el impacto visual del helipuerto y sus instalaciones asociadas se ha procurado una integración visual del mismo en el entorno mediante una correcta selección de colores y acabados, una revegetación de zonas libres, la plantación de pantallas vegetales y la creación de zonas ajardinadas dentro de las dependencias del hospital.

Las tareas de mantenimiento de las aeronaves y vehículos pueden generar residuos peligrosos. El promotor señala que su gestión cumplirá la normativa correspondiente, que los residuos peligrosos serán gestionados mediante un gestor autorizado, que dispondrá

en la obra de material absorbente (serrín, arena, polímeros para hidrocarburos...) así como cubetas para contener y recoger los posibles derrames de residuos y productos líquidos que puedan producirse, y que contará con un protocolo de actuación en caso de que se produzca un derrame accidental.

La documentación ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental a ejecutar en dos fases, una primera llamada de garantía con un año de duración, y otra de explotación. Durante la fase de garantía, se detectarán posibles impactos no evaluados previamente y se realizarán seguimientos periódicos de los aspectos a supervisar, por su parte, durante la fase de explotación se realizarán informes anuales de seguimiento de las posibles afecciones a la fauna y del funcionamiento de las medidas correctoras propuestas.

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 para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla La Mancha (SESCAM) en Talavera de la Reina (Toledo), 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), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

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

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

Madrid, 9 de julio de 2013.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

HELIPUERTO PARA OPERACIONES DE EMERGENCIAS SANITARIAS DEL SERVICIO DE SALUD DE CASTILLA-LA MANCHA (SESCAM) EN TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)

