

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

11490 *Resolución de 17 de octubre 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 Albacete.*

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 Albacete se encuentra encuadrado en el apartado d, del grupo 7, del referido anexo II.

La infraestructura se encuentra construida y, hasta este momento, no se había 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 autorización expresa.

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 eventual, la superficie apta para el uso por una o varias aeronaves, cuya utilización está limitada en el tiempo a un máximo de 30 días al año y que no dispone de infraestructuras permanentes para la operación de aeronaves. Cuando el uso del aeródromo sea por un tiempo superior será considerado, a los efectos de este real decreto, como aeródromo de uso restringido.»

Como consecuencia de lo anterior, el SESCAM se ve en la obligación de iniciar el procedimiento definido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) para obtener la pertinente autorización de establecimiento para el helipuerto de uso restringido con una infraestructura permanente.

Puesto que la infraestructura se encuentra construida, la tramitación ambiental se centrará 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.

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos, esta Dirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

1. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo

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

Se trata de un helipuerto elevado sobre el terreno de superficie total 1.169,64 m² (cuadrado de lado 34,20 metros), localizado en la azotea del complejo hospitalario universitario de Albacete, ubicado en el extremo sureste de la ciudad de Albacete (Castilla-La Mancha). El promotor del proyecto es la Gerencia de Urgencias, Emergencias y Transporte Sanitario (GUETS) del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha (SESCAM), y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con fecha 23 de mayo de 2013. Posteriormente, el 28 de junio del mismo año, se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

| Organismo | Respuesta |
|--|-----------|
| 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 Júcar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente | X |
| Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior. | — |
| Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha | X |
| Subdelegación del Gobierno en Albacete | 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. | — |
| Agencia del Agua de Castilla-La Mancha de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha | X |
| Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha | X |
| Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha | X |
| Gestión de Infraestructuras de Castilla-La Mancha, S.A. (GICAMAN) | — |
| Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha | X |
| Diputación Provincial de Albacete | — |
| Ayuntamiento de Albacete | — |
| Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife). | — |
| Sociedad Albacetense de Ornitología (SAO) | — |
| Ecologistas en Acción de Castilla-La Mancha | — |

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

La Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente remite informe en el cual concluye que, según la documentación aportada por el promotor, no existen cauces en las cercanías del helipuerto que puedan ser afectados por su explotación. No obstante, en el supuesto de que se prevea realizar captaciones de agua superficial o subterránea, deberá obtenerse autorización previa, tanto para el vertido de las aguas residuales como pluviales, de acuerdo con la legislación de aguas vigente.

La Subdelegación del Gobierno en Albacete indica que no dispone de los medios técnicos y humanos para informar sobre el impacto ambiental del proyecto. Asimismo, informa que, consultada al efecto la Unidad de Carreteras de Albacete, ésta manifiesta que el proyecto se encuentra fuera de la zona de afección de las carreteras de competencia estatal que discurren por el término municipal de Albacete.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha hace una serie de observaciones en relación con los residuos generados, los vertidos y las aguas residuales. Indica que se deberán tomar medidas preventivas y de control para evitar afecciones a la calidad de las aguas. En ningún caso se verterán materiales tales como aceites y/o carburantes a la red de drenaje. Además, se deberá prever el tratamiento en las instalaciones propias de lubricantes, carburantes y otros productos del mantenimiento y reparación, tanto de los helicópteros, como de la maquinaria, o bien, contar con un sistema de evacuación al exterior de los mismos. Solicita además, que en el caso de que las aguas residuales que se generen en cubierta arrastren aceites, grasas u otros productos químicos, se realice un tratamiento previo a su vertido al colector municipal, así como solicitar al Ayuntamiento de Albacete la autorización pertinente para dicho vertido.

La Dirección General de Salud Pública, Drogodependencias y Consumo de la Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales propone una serie de aspectos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental, en caso de que el proyecto se sometiese al trámite de evaluación de impacto ambiental, sin pronunciarse sobre la conveniencia o no de su sometimiento. Los aspectos mencionados relacionados con el funcionamiento del helipuerto son: gestión de los residuos generados conforme a la normativa vigente y a los planes regionales sobre residuos; aplicación de medidas para el control y seguridad en relación con las sustancias químicas que se puedan producir; medidas para minimizar el impacto acústico esperado por maniobras de acercamiento y despegue; medidas para reducir la contaminación atmosférica y lumínica. Añade además que la instalación de la actividad no deberá suponer una pérdida del estado del bienestar de las personas, ni afectar directa o indirectamente a la salud humana, ni originar riesgos para los ciudadanos o sus bienes.

El Área de Agricultura de la Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha hace constar que no dispone de personal cualificado para valorar si el impacto ambiental es significativo. No obstante, considera que el proyecto tendrá escasas repercusiones ambientales por estar ubicado en medio urbano y señala que la instalación no supone afección directa a ningún espacio de la Red Natura 2000, ni a ningún espacio incluido en la Red de Áreas Protegidas de Castilla-La Mancha y que, debido al emplazamiento del helipuerto, las aeronaves no están obligadas a sobrevolar zonas protegidas en las maniobras de aterrizaje y despegue.

La Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de Castilla-La Mancha, remite el informe urbanístico en el que se señala que los terrenos donde se ubica el helipuerto están en el casco urbano de Albacete y clasificados como suelo urbano en el Plan General de Ordenación Urbana de Albacete, calificados como sistema general de equipamiento. En cuanto a las afecciones señala que deben tenerse en cuenta las limitaciones establecidas por la normativa de ruido aplicable, ya que el helipuerto se ubica en el casco urbano en una zona de ordenación de uso residencial. En todo caso no se estima que esta cuestión sea suficiente para que el proyecto deba someterse al procedimiento, evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de Castilla-La Mancha resuelve autorizar el proyecto, sin perjuicio de que en caso de que apareciesen restos durante la ejecución de las obras previstas se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 52 de la Ley 4/2013 de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha y antes de continuar con las obras deberá garantizarse su control arqueológico.

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 del anexo III.

A) Características del proyecto: Se trata de un proyecto de escasa envergadura en cuanto a la extensión ocupada por las instalaciones (1.169,64 m²), pero de amplio radio de acción en cuanto a su funcionamiento, debido al movimiento de los helicópteros en las operaciones de emergencias sanitarias.

El helipuerto dispone de un área de aproximación final y de despegue (FATO) de forma cuadrada de 26,6 ⊙ 5 metros de lado y un área de seguridad de 4,27 metros 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 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.
- Sistema de indicación de la pendiente de aproximación (PAPI).

El helipuerto está señalizado con pintura de superficie, pudiéndose identificar las siguientes marcas:

- Línea de identificación de la zona de toma de contacto y del perímetro de la FATO.
- En el centro de la superficie se ha pintado una «H» y dispone de un texto en blanco con el nombre del helipuerto para identificarlo.

El sistema de luces del área de toma de contacto y de elevación final (TLOF) y de la FATO, para operaciones nocturnas, está compuesto por luces verdes omnidireccionales espaciadas 3 metros a lo largo de su perímetro.

El pavimento del helipuerto se ha ejecutado en hormigón con tratamiento superficial para la formación de pendientes.

Los movimientos de aeronaves previstos durante el funcionamiento se reducen a operaciones relacionadas con las emergencias sanitarias y, con datos históricos, se sabe que alcanzan aproximadamente las 50 operaciones/año, teniendo, por tanto, una media de 3 ó 4 operaciones/mes.

Las aeronaves que utilizarán este helipuerto serán helicópteros ligeros (EC-135, EC-145, Dauphin – N3 y Augusta C – Power) y helicópteros medios (Bell 412).

El promotor plantea dos alternativas para el funcionamiento del proyecto:

- Alternativa 1, movimiento de aeronaves sin restricciones.
- Alternativa 2, establecimiento como zona de exclusión de vuelo el LIC y ZEPA «Hoces del río Júcar», ubicada a 25 km al nordeste del helipuerto, debido a la presencia

de aves que podrían verse afectadas por el vuelo de los helicópteros, tales como el halcón peregrino o el águila real.

El promotor selecciona la alternativa 2 como la idónea, aceptando no sobrevolar la zona citada, siempre y cuando no se produzca ninguna emergencia sanitaria dentro de la zona.

El funcionamiento del proyecto podría suponer la generación de residuos peligrosos procedentes del mantenimiento de las aeronaves, así como derrames de hidrocarburos o aceites. En este sentido, el promotor contempla la gestión adecuada de los mismos conforme a la normativa vigente en materia de residuos e incluye un plan de gestión de residuos.

Existe también riesgo de accidente con posibles afecciones a suelos y aguas por vertido de sustancias peligrosas como hidrocarburos o aceites. En cualquier caso, la probabilidad de accidente es baja dado el reducido número de operaciones al año previstas, además de la baja siniestralidad existente en helicópteros en los últimos años en España.

Es previsible que se produzcan emisiones a la atmósfera e incremento de los niveles sonoros de la zona debido al funcionamiento de las aeronaves. En cualquier caso, dado el bajo número de operaciones que se prevén, estos incrementos en los niveles de contaminación y ruido se consideran despreciables. Además, el hecho de que el helipuerto se encuentre en alto, en lugar de en superficie, hace que las molestias sobre la población circundante se vean reducidas.

Por otro lado, no se ha detectado acumulación con otros proyectos.

B) Ubicación del proyecto: El proyecto se ubica en un entorno urbano, en la cubierta del hospital del complejo hospitalario universitario de la ciudad de Albacete, donde se producirán las operaciones de aterrizaje y despegue de helicópteros durante las emergencias sanitarias que se lleven a cabo. La instalación coincide con las coordenadas UTM (ETRS-89) siguientes:

| UTM (ETRS-89) | |
|---------------|--------------|
| X | Y |
| 599.983,29 | 4.315.756,52 |

Dicha ubicación no coincide espacialmente con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni con ninguna Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Tampoco se desarrollará sobre ningún hábitat de interés comunitario con código UE, ni sobre Área Importante para las Aves (IBA) alguna.

Por otro lado, el área de actuación de las aeronaves que operen en dicho helipuerto será el de la comarca en la que se enmarca el término municipal de Albacete y las localidades circundantes. Los espacios de Red Natura 2000 más próximos al helipuerto son el LIC (ES4210001) y ZEPA (ES0000387) Hoces del río Júcar, a unos 25 km al nordeste del helipuerto; el LIC (ES4210004) Lagunas saladas de Pétrola y Salobrejo y complejo lagunar de Corral Rubio, a 27 km al sureste; y la ZEPA (ES0000153) Área esteparia del este de Albacete, a 18 km al sureste.

Al considerar la sensibilidad medioambiental del área potencialmente afectada por el funcionamiento del proyecto, habría que tener en cuenta, por un lado, el área urbana que circunda al hospital, y por otro, las áreas sobrevoladas por los helicópteros. Sobre las zonas urbanas, su sensibilidad radica principalmente en la población que allí habita. Podría verse mermado su estado de bienestar por el aumento en los niveles de ruido en la zona.

En cuanto a las zonas sobrevoladas, el área más sensible es el LIC y ZEPA Hoces del río Júcar, debido a la presencia de aves de vuelo alto como el halcón peregrino o el águila real, que podrían colisionar con las aeronaves o simplemente sufrir molestias por el ruido y la presencia de helicópteros en su entorno.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta los usos existentes del suelo, las características de los recursos naturales del área de actuación del proyecto y la capacidad de carga del

medio natural, se descarta que el área potencialmente afectada por el funcionamiento del helipuerto sea especialmente sensible desde el punto de vista medioambiental, a excepción de LIC y ZEPA Hoces del río Júcar. No obstante, ésta última zona quedará fuera de la actuación de los helicópteros al haber sido declarada por el promotor como zona excluida de vuelo.

C) Características del potencial impacto: Tras el análisis de las características concretas del proyecto y su ubicación, se prevén una serie de impactos potenciales, ninguno de ellos significativo, durante la fase de funcionamiento.

Se podría producir contaminación de suelos y aguas por vertidos accidentales de residuos peligrosos o bien, de aceites e hidrocarburos, durante las operaciones de mantenimiento y repostaje. Es por ello que el promotor contempla la gestión adecuada de los residuos conforme a la normativa vigente en materia de residuos e incluye un plan de gestión de los mismos que incluye las medidas a tomar y los medios disponibles en caso de derrames accidentales. Además, al estar la superficie pavimentada en toda su extensión y existir una recogida de aguas en cubierta, la probabilidad de contaminación de aguas y suelos en caso de vertido accidental se verá reducida. Por otro lado, se garantizará que los helicópteros utilizados en estas operaciones serán revisados y reglados correctamente, realizando las oportunas revisiones periódicas. Por las medidas preventivas y correctoras contempladas y el bajo número de operaciones previstos, se considera un impacto poco significativo, de baja extensión, magnitud y probabilidad de ocurrencia. En cualquier caso, se deberán tener en cuenta las indicaciones de la Agencia del Agua de Castilla-La Mancha en relación con los residuos, los vertidos y las aguas residuales.

Por otra parte, durante la explotación de la instalación, el movimiento de aeronaves generará un incremento de los niveles de presión sonora en su entorno. Sin embargo, dado el bajo número de operaciones al año que se prevén, estos incrementos en los niveles de ruido se consideran despreciables. Además, el hecho de que el helipuerto se encuentre en alto, en lugar de en superficie, hace que las molestias sobre la población circundante se vean reducidas.

Durante la fase de explotación, la infraestructura se puede utilizar tanto en horario diurno como nocturno. En el primero de los supuestos, la emisión de luces es puntual, reduciéndose a los momentos en los que la climatología lo requiera para alumbrar la urbanización. En las operaciones nocturnas, el helipuerto dispone de un sistema de luces que se encienden en el momento del aterrizaje y el despegue, con el fin de garantizar la seguridad de la operación. Estas luces sólo se activan en el momento de la maniobra y ejercen una afección limitada al entorno más próximo, por lo que el impacto a la población por la emisión de luces será de carácter puntual, de baja magnitud y de baja frecuencia.

Se considera también poco probable y de escasa magnitud y extensión la posible alteración de la calidad del aire local por emisiones de gases, fundamentalmente monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas sólidas, además de ácidos orgánicos y diversos componentes de carbono y azufre, procedentes de la combustión de las turbinas de las aeronaves. Ello se debe de nuevo al escaso número de operaciones previstas y por producirse en un medio urbano, con cierto nivel de contaminación de base en situación preoperacional. En cualquier caso, deberá asegurarse el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Desde el punto de vista paisajístico, la afección visual es prácticamente nula, al ubicarse el helipuerto en la propia infraestructura hospitalaria, ubicada en suelo urbano, no introduciendo elementos discordantes con el paisaje actual de la localidad.

Por último, no se prevé impacto sobre la Red Natura 2000 al haberse declarado como zona de exclusión de vuelo el LIC (ES4210001) y ZEPA (ES0000387) Hoces del río Júcar.

De todo lo expuesto, se deduce que la ejecución del proyecto Helipuerto para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha (SESCAM) en Albacete no producirá, en términos generales, efectos ambientales

significativos, siempre y cuando se cumplan las medidas ambientales previstas por el promotor, y las prescripciones adicionales contenidas en la presente resolución.

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 Albacete, 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 pronunciase 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, 17 de octubre 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 ALBACETE

