

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**2205** *Resolución de 13 de febrero de 2014, 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 Cuenca.*

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.<sup>a</sup> del capítulo II de dicha Ley.

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el aeródromo está construido y operativo. Se realiza la tramitación ambiental, por tanto, de 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.

El proyecto Helipuerto para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha (SESCAM) en Cuenca se encuentra encuadrado en el apartado k del Grupo 9 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*

Se trata de un helipuerto existente en la actualidad, que se utiliza como base logística para el soporte a helicópteros destinados a las operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha (SESCAM), y también para el traslado de pacientes al cercano Hospital Virgen de la Luz, de Cuenca.

El documento ambiental informa que la infraestructura ya existe, y se estaba utilizando como helipuerto eventual, ya que la legislación permitía su uso bajo esta denominación. El 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, en su artículo 2.b) define: 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.

Pese a que las operaciones en la infraestructura siguen siendo las mismas (por tipo y volumen), se desea obtener la autorización de establecimiento para helipuerto de uso restringido, con una infraestructura permanente. El documento se plantea desde el punto de vista de la explotación de la infraestructura, puesto que la instalación ya ha pasado las fases de diseño y construcción.

Se trata de un helipuerto en superficie, con una superficie total de 9.000 m<sup>2</sup>, sito en un terreno próximo al Hospital Virgen de la Luz, de la ciudad de Cuenca.

El promotor del proyecto es la Gerencia de Urgencias, Emergencias y Transporte Sanitario (GUETS) del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha. A pesar de que el Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha recoge, en su artículo 31, como competencias exclusivas los aeropuertos y helipuertos que no desarrollen actividades comerciales, esa Comunidad Autónoma no está ejerciendo, de hecho, dichas competencias. Por ello, actúa como órgano sustantivo, de manera subsidiaria, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento, y este Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente resulta ser el órgano ambiental competente, de acuerdo con el artículo 4.1 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

## 2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto, redactada por la empresa consultora ALBEN4000, se recibió en el Departamento con fecha 3 de enero de 2013. Con fecha de 2 de abril 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» aquéllos 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
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	X
Subdelegación del Gobierno en Cuenca.	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	–
Gestión de Infraestructuras de Castilla-La Mancha, S. A. (GICAMAN), de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	–
Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	–
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Agencia del Agua de Castilla-La Mancha 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.	–

Organismo	Respuesta
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 Cuenca.	X
Ayuntamiento de Cuenca.	X
Ayuntamiento de Chillarón de Cuenca.	-
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).	-
Ecologistas en Acción de Castilla-La Mancha.	-
Asociación Hoces de Cuenca.	-

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

La Confederación Hidrográfica del Júcar señala que, según la documentación, no hay cauces que puedan ser afectados en las cercanías del helipuerto. No obstante, si, en su caso, se prevé realizar captaciones de agua superficial o subterránea, se deberá obtener autorización previa, así como para el vertido de aguas, tanto residuales como pluviales. En relación con los vertidos, el titular de la actividad habrá de solicitar la correspondiente autorización de vertido, de acuerdo con la legislación de aguas vigente.

La Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha remite informe de su Área de Agricultura, en el cual realiza las siguientes puntualizaciones: el proyecto está ubicado en el propio casco urbano de la ciudad de Cuenca; está ubicado en las afueras de la ciudad, por lo que no produce ningún impacto sobre la ordenación territorial; la instalación, aunque no supone afección directa a ningún espacio de la red Natura 2000, se encuentra a tan sólo 2,5 km de una zona ZEPA (Serranía de Cuenca). Es por lo que se propone como alternativa definir unas zonas de exclusión de vuelo donde las aeronaves no podrían operar, coincidentes con las zonas catalogadas con las figuras de protección ambiental. Por lo tanto, considera que el proyecto no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, aceptando la alternativa propuesta número 2, que establece zonas de exclusión.

La Subdelegación del Gobierno en Cuenca indica que la alternativa elegida, condicionada a la preexistencia del helipuerto, se caracteriza por que plantea zonas de exclusión al vuelo de las aeronaves, con el objeto de proteger a las áreas de importancia ambiental que son susceptibles de verse afectadas. 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, si bien la cercanía a estas zonas implica que se deban tomar precauciones especiales para la protección de estos espacios, principalmente en lo que a las aves se refiere. Desde el punto de vista agrario, y de acuerdo con su naturaleza y características, no se prevé que el proyecto vaya a causar impactos significativos.

La Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa que, para poder determinar los impactos de la actuación, se deberá tener en cuenta la clasificación y calificación actuales de los terrenos afectados por el Planeamiento municipal. En este caso concreto, los terrenos sobre los que se ubica el helipuerto están clasificados como suelo urbanizable en el Plan General de Ordenación Urbana de Cuenca, aprobado en el año 1995, dentro del Sector 1, residencial. Este sector se desarrolló, por lo que los suelos han obtenido la clasificación de urbanos, por ejecución del planeamiento. La calificación de los terrenos, según el Plan Parcial aprobado y ejecutado, y la información disponible, sería la de equipamiento público.

En cuanto a las afecciones, deben tenerse en cuenta las limitaciones establecidas por la normativa de ruido aplicable, ya que el helipuerto se sitúa en una zona de desarrollo y expansión urbana, de uso residencial. En todo caso, esa administración no estima que esta cuestión sea suficiente para que el proyecto deba someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, bastando con que la decisión que se publique incluya los condicionantes y medidas a adoptar por el promotor.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha, a la vista de la documentación ambiental, y a los solos efectos de protección de los recursos hídricos, formula las siguientes observaciones:

Sobre los residuos generados en la fase de construcción y explotación: se tomarán medidas preventivas y de control necesarias para evitar afecciones a las líneas de drenaje y a la calidad de las aguas; en ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar, directa o indirectamente, a drenajes o a cursos de agua; previsión del tratamiento en las instalaciones propias, o sistema de evacuación al exterior, de lubricantes, carburantes y otros productos del mantenimiento y reparación, tanto de los helicópteros como de la maquinaria.

Sobre los drenajes: justificación y dimensionamiento de las obras de drenaje.

Sobre las aguas residuales: características, cualitativas y cuantitativas, de las aguas residuales; en el caso de que arrastren aceites, grasas u otros productos químicos (disolventes, anticongelantes, etc.), se preverá un tratamiento previo, antes de su vertido al colector municipal; autorización del Ayuntamiento para dicho vertido.

La Diputación Provincial de Cuenca remite informe de su Servicio de Medio Ambiente, que considera que el impacto ambiental más significativo que implica la instalación es la afección acústica a la población residente en el entorno inmediato de la misma, y que no se recoge en el documento ambiental ningún estudio acústico de los niveles sonoros producidos por los diferentes tipos de helicópteros que utilizan la instalación en las operaciones de despegue y aproximaciones, diurnas y nocturnas, por lo que no se desprende del documento ambiental el cumplimiento o no de la normativa.

El Ayuntamiento de Cuenca manifiesta que no se aportan datos objetivos del impacto acústico del helipuerto en la zona proyectada, debiéndose tener en consideración la inmediación próxima del propio hospital y viviendas residenciales. Informa que, dadas las molestias en forma de emisiones acústicas que lleva aparejada la utilización del helipuerto, se debe cumplir con la normativa sobre ruido. Considera que debe restringirse la utilización del helipuerto, para helicópteros sanitarios y de emergencia, descartándose otros usos. Siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan, las trayectorias de aproximación y despegue deberían sobrevolar el menor suelo urbano posible, y se realizarán de forma que el impacto acústico sea el menor posible. Aquellos espacios habitables del hospital y residenciales que estén próximos al helipuerto y que, por tanto, van a sufrir el mayor impacto acústico, deberían estar convenientemente insonorizados.

Los Servicios Periféricos en Cuenca de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informan favorablemente el proyecto, sin perjuicio de que, en el caso de que aparecieran restos durante la ejecución del mismo, se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español, y el artículo 52.4 de la Ley 4/2013, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha (deber de comunicación a la Administración competente en materia de Patrimonio Histórico), y, así, antes de continuar con la ejecución de dicho proyecto, deberá garantizarse su control arqueológico. Cualquier modificación del emplazamiento de las diversas infraestructuras del proyecto de obra civil autorizado, deberá contar con el visado y la autorización de esos Servicios Periféricos.

La Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en informe recibido con fecha 14 de octubre de 2013, informa que la actuación no se localiza dentro de Zona Sensible ni Espacio Natural Protegido y, por consiguiente, queda fuera de la Red de Áreas Protegidas

de Castilla-La Mancha. De acuerdo con la cartografía disponible, en la zona de ubicación del proyecto, al ser un terreno urbano, no se localizan recursos naturales amenazados, como especies amenazadas, hábitats o elementos geomorfológicos de protección especial. No se prevé afección sobre Montes de Utilidad Pública ni vías pecuarias. Los vuelos pueden afectar a las siguientes zonas:

ZEPA Serranía de Cuenca, situada a unos 3,5 km al noreste del helipuerto.

ZEPA Hoz del río Gritos y páramo de las Valeras, situada a unos 25 km del helipuerto, donde existe halcón peregrino, alimoche, águila perdicera, chova piquirroja, avión roquero, roquero solitario.

LIC Complejo Lagunar de Arcas y Río Júcar sobre Alarcón, donde se han visto catalogadas especies como el águila perdicera, halcón peregrino o el alimoche.

La alternativa elegida es la definición de unas zonas de exclusión de vuelo, donde se incluyen aquellas zonas catalogadas con algún tipo de afección significativa, desde el punto de vista de la operación de las aeronaves. En este sentido, se ha definido como parámetro crítico la presencia de aves que vuelen a una altura media, donde se puedan ver afectadas por las aeronaves.

En relación con el incremento de la contaminación acústica, dicha Dirección General indica que, en la documentación presentada, se dice que existen viviendas próximas, que serán afectadas cada vez que se realice una operación. Sin embargo, no se realiza un estudio del impacto acústico, ni se justifica el cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, ni su Reglamento de desarrollo posterior (Real Decreto 1367/2007). La única justificación es que el número de operaciones es reducido, lo que constituye una apreciación subjetiva, y que no existen quejas de los vecinos, lo cual no es un dato contrastado. En cuanto al número de operaciones, en el documento se establecen unas 800 operaciones anuales, con picos de hasta 4-6 operaciones en un día, operaciones que pueden ser tanto en jornada diurna como nocturna, pudiendo alterar el descanso de los vecinos próximos. Por otro lado, no se realizan estudios de la evolución de operaciones futuras.

Finalmente, la citada Dirección General concluye que, dado que el proyecto se encuentra ejecutado y en funcionamiento, y es una infraestructura básica del sistema de urgencias, emergencias y transporte sanitario, no se considera necesario su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

Información adicional solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 23 de octubre de 2013, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente, una vez realizadas las preceptivas consultas, requirió al promotor analizar la conveniencia o no de incluir entre las zonas de exclusión de vuelo que prevé la alternativa 2, seleccionada en el documento ambiental, la ZEPA «Serranía de Cuenca», que es el espacio natural más cercano. Teniendo en cuenta que varios organismos consultados hacían referencia al ruido, también se destacaba la ausencia de un estudio de impacto acústico, que justifique el cumplimiento del Real Decreto 1367/2007, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Con fecha 22 de noviembre de 2013, se recibe del promotor del proyecto, la Gerencia de Urgencias, Emergencias y Transporte Sanitario del SESCAM, la siguiente información complementaria:

El 17 de septiembre de 2012, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resuelve que no existe ningún tipo de impedimento, desde el punto de vista de la compatibilidad con el espacio aéreo, para la explotación del helipuerto.

Todos los organismos consultados concluyen con la no necesidad de someter a evaluación ambiental el proyecto de explotación del helipuerto de uso restringido, destinado a emergencias sanitarias, en la ciudad de Cuenca.

El helipuerto es utilizado única y exclusivamente por helicópteros medicalizados, destinados a operaciones de emergencias sanitarias por el SESCAM.

La finalidad última y exclusiva del helipuerto es recibir pacientes recogidos en cualquier punto de la comarca que requieran el transporte en helicóptero (por motivos de tiempo, principalmente, frente a un transporte terrestre).

Con este tipo de misiones, es irreal plantear zonas de exclusión en el entorno del helipuerto, puesto que se dejarían desprotegidas zonas de población de la comunidad de Castilla la Mancha.

En el documento se plantean zonas de exclusión de una superficie muy pequeña, que se ha considerado que pueden ser evitadas por los helicópteros durante las misiones a realizar. En caso de declarar como zona de exclusión de vuelo la ZEPA Serranía de Cuenca, se dejaría sin servicio todo el noreste de la provincia de Cuenca, con poblaciones tan significativas como Huélamo, Tragacete, Poyatos, Beteta, Carrascosa, Vega del Codorno o Las Majadas.

Analizando la zona en cuestión, se puede comprobar cómo la orografía provoca que las comunicaciones terrestres sean complicadas y lentas. Por este motivo, se hace más necesaria la disponibilidad de helicópteros medicalizados para emergencias sanitarias que puedan activarse en la zona y que precisen de desplazamiento al hospital de Cuenca.

No obstante, la citada Gerencia se compromete a informar a los pilotos de las aeronaves para tener en cuenta las zonas con algún tipo de protección ambiental, de tal manera que, siempre que sea posible, se evite el sobrevuelo de las mismas.

En relación con el impacto acústico, se indica que el número medio de operaciones mensuales reales durante el ejercicio 2.012 ha sido de 9,3, llegando a un total de 112 operaciones en el año (este dato se desconocía antes del año 2.012, que es cuando se ha integrado en el sistema 112 de la Comunidad el servicio de transporte mediante helicóptero medicalizado para las emergencias sanitarias). Esta cantidad es sensiblemente inferior a las 800 operaciones anuales estimadas en el documento ambiental presentado por el promotor.

La autoridad aeronáutica obliga a definir unas trayectorias de aproximación y despegue principales y secundarias prácticamente opuestas, admitiendo un ángulo mínimo de 150° entre los ejes de las trayectorias. En el caso del helipuerto de Cuenca, las trayectorias principales de aproximación y despegue lo hacen por una senda que minimiza la afección al núcleo urbano, procediendo desde y hacia el oeste. Esta trayectoria principal es la que se usa habitualmente por los helicópteros, diseñando la secundaria para casos extraordinarios.

A la vista del volumen de operaciones del helipuerto (una media de menos de 1 operación/día), el promotor no considera realizar ningún tipo de obra que insonorice o aisle viviendas o edificios dotacionales. Entiende que el impacto acústico producido por este tipo de instalación es consecuencia de la necesidad de dotar de un helipuerto a los hospitales en su entorno cercano, y considera que la finalidad y objeto de las misiones a realizar en el helipuerto justifican su uso y explotación.

### 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 y la información adicional recibida por parte del promotor, que pasa a integrar la versión final del proyecto, se ha realizado el siguiente análisis, para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II 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 en superficie, con un área de unos 9.000 m<sup>2</sup>, que se encuentra en las proximidades del hospital Virgen de la Luz, de la ciudad de Cuenca. La operación tipo de transporte de pacientes es la llegada de un helicóptero, toma de contacto en superficie, con descarga del paciente y el equipo médico auxiliar, y posterior despegue de la aeronave. Además de dar cobertura al hospital, la instalación es utilizada para el estacionamiento, mantenimiento y repostaje de los

helicópteros, ya que es utilizado por el SESCAM como base de operaciones para sus aeronaves, por lo que, aparte de transporte de pacientes (emergencias sanitarias), está dotado de las siguientes instalaciones:

- Servicio de repostaje de combustible para helicópteros.
- Alojamiento para la dotación sanitaria y tripulación del helicóptero.
- Hangar para la realización de tareas de mantenimiento de helicóptero, así como su resguardo de las condiciones meteorológicas.
- Aparcamiento para vehículos de emergencias.

Los tipos de helicópteros que utilizarán este helipuerto serán helicópteros ligeros (EC-135, EC-145, Dauphin-N3 y Augusta C-Power) y helicópteros medios (Bell 412), siendo este último el más crítico, desde el punto de vista de la operación y las posibles emisiones sonoras.

Los principales elementos del helipuerto son: FATO (Área de aproximación final y de despegue); dos calles de rodaje, que conducen a un puesto de estacionamiento a la intemperie y a otro alojamiento en hangar; zona para el repostaje de combustible, junto al hangar; valla de seguridad en todo el perímetro de la parcela; balizamiento de superficie para operaciones nocturnas; balizamiento de obstáculos; manga de viento; estación meteorológica; faro de helisuperficie; sistema de protección contra incendios; sistema visual de aproximación (PAPI). Dispone de acceso, desde la Avenida de San Julián, y zona de aparcamiento de vehículos, junto al hangar. El pavimento del helipuerto, FATO, zona de contacto, calle de rodaje y estacionamiento a la intemperie, están ejecutados en pavimento asfáltico; el resto de la parcela, con material granular en superficie.

Este helipuerto está destinado para ser utilizado por helicópteros que se emplean en actividades de emergencias sanitarias. La GUETS del SESCAM tiene una flota de helicópteros que dan soporte a estas actividades, y se emplean siempre que sea requerido. Los principales hospitales de la región cuentan con helipuertos, para facilitar la llegada y despegue de los helicópteros de transporte de pacientes. Aparte de los helipuertos existentes en los hospitales, la GUETS cuenta con cuatro bases en la región, que son usadas para dar cobertura a los helicópteros en sus operaciones. Una de ellas es el helipuerto de Cuenca, que, por este motivo, puede tener más operaciones que las habituales de un helipuerto localizado en un hospital general. Aún así, los movimientos se reducen a operaciones relacionadas con las emergencias sanitarias, que el documento ambiental estimaba en, aproximadamente, unas 800 operaciones/año, teniendo una media de 2/3 operaciones/día, y picos de 4/6 operaciones/día.

El promotor, teniendo en cuenta la existencia de una instalación en funcionamiento, de características determinadas, la necesidad de un helipuerto destinado a emergencias sanitarias, en una comarca que no cuenta con ninguna instalación similar, y las posibles afecciones medioambientales, plantea tres alternativas: la alternativa 0, sin actuación, carece de sentido, por estar ejecutado el helipuerto, y las alternativas 1 y 2 se diferencian por la posibilidad de zonas de exclusión al vuelo de las aeronaves, con el objetivo de proteger las zonas ambientales que podrían ser susceptibles de verse afectadas:

Alternativa 1: se deja libertad total a las aeronaves para que puedan volar por toda la comarca, en condiciones habituales de operación.

Alternativa 2: de acuerdo al análisis realizado de las zonas catalogadas con algún tipo de figura de protección ambiental el promotor propone unas zonas de exclusión de vuelo, donde las aeronaves no podrían operar. En este sentido, se define como parámetro crítico la presencia de aves que vuelan a una altura media, donde se puedan ver afectadas por la operación de las aeronaves. Las zonas elegidas como de exclusión son las siguientes: ZEPA Hoz del río Gritos y páramo de las Valeras, y los LICs Complejo Lagunar de Arcas y río Júcar sobre Alarcón. Esta alternativa es la que se ha considerada adecuada en el documento ambiental.

3.2 Ubicación del proyecto.—El helipuerto se emplaza en las proximidades del hospital Virgen de la Luz, al oeste y dentro del casco urbano de la ciudad de Cuenca, capital de la provincia homónima, perteneciente a Castilla-La Mancha, y coincide con las coordenadas siguientes (ETRS-89, UTM ED-50, Huso 30):

Latitud	Longitud	X	Y
40° 04' 23" N	2° 09' 05" W	572.466	4.436.426

El municipio de Cuenca se sitúa en una zona montañosa, entre las hoces de los ríos Júcar y Huécar, con una altitud de alrededor de 1.000 m. La zona de actuación está ubicada sobre suelo urbano y no coincide espacialmente con espacios de la red Natura 2000, concretamente sobre 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, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, ni sobre ningún Área Importante para la conservación de las Aves (IBA).

El documento ambiental recoge los Espacios Naturales o Protegidos siguientes: ZEPA y LIC ES0000162 Serranía de Cuenca, a unos 3,5 km al noreste del helipuerto en su punto más cercano, ZEPA ES0000160 Hoz del río Gritos y páramo de las Valeras a unos 25,5 km en sentido sur del emplazamiento del helipuerto en su punto más cercano, así como los LIC ES4230008 Complejo Lagunar de Arcas a unos 8 km en sentido sur, y ES4230016 Río Júcar sobre Alarcón, a unos 9,8 km al suroeste. En cuanto a vegetación, se menciona una zona protegida de flora, *Atropa baetica*, aunque a una distancia lo suficientemente alejada como para que el helipuerto no suponga afección alguna.

Las superficies de aproximación y despegue principales y secundarias, son las siguientes:

- Trayectoria Principal Aproximación: Sentido 19.
- Trayectoria Principal Despegue: Sentido 01.
- Trayectoria Secundaria Aproximación: Sentido 03.
- Trayectoria Secundaria Despegue: Sentido 21.

3.3 Características del potencial impacto.—El documento ambiental considera que, al encontrarse el helipuerto en una zona urbana, con un entorno ya con un grado importante de antropización, la instalación no resulta particularmente distorsionante.

El documento ambiental indica que se han analizado los espacios localizados e inventariados con proximidad a la infraestructura, que puedan verse afectados por el sobrevuelo de los helicópteros. En este sentido, se han identificado como espacios vulnerables aquéllos donde haya aves de vuelo medio, que podrían colisionar con los helicópteros. Estas áreas son la ZEPA Hoz del río Gritos y páramo de las Valeras, y los LICs Complejo Lagunar de Arcas y río Júcar sobre Alarcón. En estas zonas se han visto catalogadas especies como el águila perdicera, halcón peregrino o el alimoche. Con objeto de minimizar lo máximo posible el impacto que el vuelo de los helicópteros podría tener sobre las aves de estas zonas protegidas, el promotor define una serie de zonas de exclusión de vuelos, siempre y cuando el helicóptero no tenga que dirigirse a algún punto existente dentro de dichas zonas. Por otro lado, el documento ambiental destaca que las aeronaves en ningún momento están obligadas a sobrevolar zonas protegidas en las maniobras de despegue y aterrizaje, por el emplazamiento del helipuerto.

En la fase de funcionamiento, el documento ambiental considera el riesgo de colisiones de aves contra las aeronaves. No obstante, el hecho que la zona en la que se localiza el helipuerto sea urbana, disminuye la probabilidad de afección y la limita a especies pequeñas, de ciudad, sin una especial relevancia ambiental, y sin riesgo para el movimiento de los helicópteros. Para reducir en la medida de lo posible el riesgo de colisión de aves con las aeronaves, el documento ambiental cita diferentes técnicas

disuasorias, que impidan que las aves frecuenten las inmediaciones del helipuerto. Entre ellas destaca: la emisión de ultrasonidos y campos de microondas, y el empleo de elementos móviles disuasorios.

Durante la fase de funcionamiento de la instalación, la emisión de ruidos será uno de los impactos esperados, asociados a las maniobras de acercamiento y despegue de los helicópteros, así como al tránsito de vehículos de servicio y de usuarios de la instalación. Puesto que el helipuerto se localiza en las inmediaciones de varios núcleos de viviendas, éstas serán afectadas por las operaciones. No obstante, el documento ambiental manifiesta:

Las operaciones en el helipuerto son puntuales, estando limitadas a las emergencias sanitarias que se activen por los protocolos de funcionamiento del SESCAM.

La infraestructura lleva operando varios años, y no se tiene conocimiento de que se hayan producido quejas hacia el SESCAM por parte de las personas que habitan las viviendas afectadas.

Se procura que todos los vehículos de servicio de la instalación cumplan con los niveles de emisión sonora estipulados por la normativa vigente.

En relación con el impacto paisajístico, se han plantado especies vegetales en todo el perímetro de la parcela, a modo de barrera verde, que proteja y delimite la infraestructura del exterior, y se ha procurado buscar una integración visual en el entorno, mediante una correcta selección de colores y acabados.

La infraestructura se puede utilizar en horario tanto 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. En las operaciones nocturnas, el helipuerto cuenta con un sistema de luces que se encienden en el momento del aterrizaje y el despegue, para garantizar el correcto guiado del helicóptero y el que la operación se hace de una manera correcta, teniendo una afección limitada en el entorno, de acuerdo con el documento ambiental.

En fase de explotación de la infraestructura no habrá movimiento de tierras, ni erosión sobre el terreno, puesto que las aguas se recogerán superficialmente, con los medios de drenaje disponibles en la parcela. No se ha localizado ningún elemento hídrico que pueda ser afectado en las cercanías del helipuerto, y los posibles derrames de sustancias perjudiciales (aceites, gasoil...) se producirán sobre pavimento asfáltico, siendo retirados de inmediato.

El Plan de Gestión de Residuos que incluye el documento ambiental indica que, con carácter general, en la gestión de residuos, se atiende siempre al principio de jerarquía, definido en el artículo 8.1 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, según el cual las distintas operaciones a realizar se fijan en el siguiente orden: minimizar en lo posible el uso de materias y recursos necesarios para la ejecución de la obra; reutilizar lo que se pueda; reciclar lo que no se pueda reutilizar; seleccionar en origen los materiales reciclables o valorizables; valorizar energéticamente todo lo que no se pueda reutilizar o reciclar, y depositar en vertedero controlado todos aquellos residuos que no tengan valor económico. Todos los agentes que intervienen en la gestión de residuos deberán desarrollar sus actividades atendiendo a estos objetivos y en este orden.

En fase de funcionamiento, los posibles residuos peligrosos a generar provendrán del mantenimiento de las aeronaves y de los vehículos de servicio, así como de otras dependencias de la infraestructura. Para el potencial peligro de derrame de aceites o hidrocarburos durante la operación, se ha planteado:

Se dispondrá en la obra de material absorbente (serrín, arena, polímeros para hidrocarburos...), para contener y recoger los derrames de residuos y productos peligrosos líquidos que puedan producirse.

Se utilizarán rollos absorbentes/cubetos en caso de avería del helicóptero.

Los residuos generados en estas actividades serán gestionados como residuos peligrosos, a través de gestor autorizado para este tipo de residuo. Los suelos contaminados deben gestionarse de acuerdo a la legislación vigente.

Se garantizará que los helicópteros que operen en estas misiones y los vehículos utilizados para el movimiento del personal médico sean revisados y reglados correctamente, pasando las revisiones pertinentes y correspondientes a cada tipo de vehículo o aeronave.

El documento ambiental indica que, en la actualidad, el helipuerto de Cuenca lo gestiona INAER, a través de un contrato que tiene con el SESCAM para la operación de todos los helicópteros de la flota destinada a las emergencias sanitarias. INAER ha informado que los residuos inertes y aquéllos que no son considerados como peligrosos son llevados a los puntos limpios disponibles en la ciudad de Cuenca, mientras que los residuos considerados como peligrosos son gestionados por el gestor autorizado que tienen contratado en la base de Albacete, el cual se organiza a través de una red operativa y logística conformada por 10 laboratorios, 37 centros de transferencia y 18 instalaciones de tratamiento, con una flota de 268 vehículos dedicados y 320 agentes colaboradores, que le permiten gestionar 2.342.465 kg de residuos al día.

El documento recibido incluye un Plan de Vigilancia Ambiental, cuya finalidad es verificar la integración ambiental del proyecto, y detectar si se producen impactos no previstos, en cuyo caso se deberán ampliar las medidas correctoras, o poner en práctica unas nuevas. En una llamada fase de garantía, que durará un año partir de la obtención de la autorización por parte de AESA, el seguimiento será de carácter periódico (semanal, mensual o semestral, dependiendo de los aspectos a supervisar): evolución de las zonas restauradas y revegetadas; seguimiento de posibles accidentes de avifauna, seguimiento de la correcta gestión de los residuos peligrosos generados. Durante la fase de explotación, se continuarán las labores de vigilancia y control, aunque con una periodicidad menor, dependiendo del resultado de los seguimientos en la fase de garantía. Se realizarán los siguientes informes anuales, que serán remitidos a los servicios técnicos competentes:

Seguimiento de las afecciones a la fauna y estudio de repercusiones a largo plazo sobre las comunidades locales.

Seguimiento general de medidas correctoras.

En cada uno de los informes anuales se señalarán, además, los trabajos de control y seguimiento pendientes, y el programa de trabajo para el año siguiente. Si se estima necesario, se podrá continuar con el seguimiento de la avifauna (eventuales accidentes).

Como conclusión, el documento ambiental reitera que el volumen de operaciones en la instalación es bajo/medio, del orden de 2 ó 3 operaciones diarias, y que el servicio que presta el SESCAM a los ciudadanos de la Comunidad de Castilla-La Mancha es vital para garantizar el bienestar de la población, por lo que entiende que el impacto global de la instalación, funcionando en los términos que se plantean en el documento y que se ajustan a la realidad actual, es compatible con el entorno.

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 en Cuenca, en la alternativa 2 propuesta por el promotor y 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](http://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, 13 de febrero de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

