

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

- 4181** *Resolución de 8 de marzo de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Helipuerto de Finca Ascari (Málaga)».*

**Antecedentes de hecho**

Con fecha 23 de abril de 2020, tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, un escrito de la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en el que se solicita el inicio del procedimiento de evaluación ambiental simplificada para el proyecto «Helipuerto de Finca ASCARI (Málaga)», de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El promotor del proyecto es el World Aviation y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Una vez revisado el documento ambiental presentado por el promotor, se consideró que el documento no reunía las condiciones de calidad suficientes, por lo que, con fecha 27 de mayo de 2020, se dio al promotor audiencia previa a la inadmisión a trámite del expediente. El 11 de junio de 2020, World Aviation envió un nuevo documento ambiental que subsanaba el anterior.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El objeto del proyecto consiste en el establecimiento de un helipuerto dentro del Circuito Ascari Resort, que estará dedicado a evacuaciones sanitarias en caso de accidentes, filmaciones y trabajos aéreos, y que estará disponible para los servicios de emergencias o de operaciones especiales, tales como vigilancia aduanera u otros servicios públicos que deseen operar en el mismo. El helipuerto que se pretende establecer será de carácter privado, con operativa de vuelo visual diurno (VFR).

El ámbito de las actuaciones se enmarca dentro de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en la provincia de Málaga, en las cercanías del municipio de Ronda.

Con fecha 24 de junio de 2020, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inició la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Consultados*	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Arriate.	NO
Ayuntamiento de Cuevas del Becerro.	NO
Ayuntamiento de Málaga.	SI
Ayuntamiento de Ronda.	NO
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. MITERD.	NO

Consultados*	Respuestas recibidas
D.G. del Patrimonio Histórico y Documental. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía.	NO
D.G. de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Familia. Junta de Andalucía.	SI
D.G. de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. S.G. de Biodiversidad Terrestre y Marina. MITERD.	NO
D.G. de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Junta de Andalucía.	SI
D.G. de Emergencias y Protección Civil. Junta de Andalucía.	SI
D.G. de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos. Junta de Andalucía.	NO
Delegación del Gobierno en Andalucía.	NO
Diputación Provincial de Málaga.	SI
Ecologistas en Acción.	SI
Oficina Española de Cambio Climático. MITERD.	SI
SEO/Birdlife.	NO
Subdelegación del Gobierno en Málaga.	NO
WWF.	NO

\* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.

Durante el periodo de consultas se recibió informe de la Asociación Silvema Serranía de Ronda (Ecologistas en Acción), en el que se pone de manifiesto la ilegalidad urbanística del helipuerto. Con fecha 29 de septiembre de 2020, se requirió a la AESA, como órgano sustantivo, la aclaración de la situación legal del helipuerto. El 18 de noviembre de 2020, se recibió respuesta de la AESA en la que se señala que «nunca se ha presentado ante esta agencia el proyecto aeronáutico que permitiría la autorización de establecimiento del helipuerto, al no haberse completado la fase 2 (la de autorización ambiental), y menos aún ha sido autorizada la construcción del mismo. Por tanto, desde esta Agencia, hasta el momento de recibir la comunicación por parte de MITECO, se desconocía que se hubiera llevado a cabo ninguna obra en relación con el proyecto, y que jamás habría podido ser autorizado, al no haberse completado las fases anteriores».

De manera resumida, los informes destacan la necesidad de mejorar y ampliar la información remitida por el promotor para poder analizar los impactos de forma real. El informe presentado por la Diputación de Málaga considera que los impactos significativos no son evitables, por lo que el proyecto debería someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, en base al análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013.

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 de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

#### a. Características del proyecto:

El proyecto parte de la existencia de una superficie de hormigón, construida como parte de la realización del circuito en el año 2004, habilitada para el despegue y aterrizaje de helicópteros. Dicha superficie ya ha sido utilizada esporádicamente como helipuerto eventual de helicópteros para vuelos de carácter privado y de operaciones especiales, realización de filmaciones y labores médicas en el circuito.

Las infraestructuras y actividades a realizar, son las siguientes:

1. Construcción de una plataforma FATO de 14 x 14 metros y cuadrada, parte en hormigón y parte en hierba.
2. Adaptación de la plataforma actual como aparcamiento mediante la señalización adecuada.
3. Construcción de un aparcamiento auxiliar de 10 metros de diámetro en hormigón.
4. Adaptación de un camino en tierra para permitir el acceso de vehículos y ambulancias hasta el aparcamiento P2.
5. Área de seguridad que se extiende más allá del área de aproximación final y de despegue siendo sus dimensiones iguales a dos veces la longitud máxima del helicóptero de referencia, de dimensiones 28 x 28 metros, que se mantendrá con hierba.

El uso que se plantea de la instalación no es continuo, y no se considera el estacionamiento de aeronaves de forma permanente. El promotor estima un número de 200 operaciones anuales de helicópteros ligeros, con modelos diversos según el tipo de operación. El promotor identifica como modelo de diseño del helipuerto el helicóptero medicalizado EC-145. Todas las operaciones se realizarán en condiciones de normas de vuelo visual (VFR) diurnas.

En el documento ambiental indica que no se realizarán labores de mantenimiento de las aeronaves, pero no se señala si se realizará el suministro de combustible dentro de las instalaciones que conforman el complejo Ascari.

El promotor no plantea alternativas de ubicación, por considerar como única alternativa posible la utilización del espacio donde se ubica la actual plataforma de hormigón, para minimizar las obras a realizar.

En relación con las alternativas de trayectorias de despegue y aterrizaje, el promotor considera las direcciones 90° y 180° como las direcciones que permiten optimizar los despegues en dirección al viento y carecer de obstáculos o zonas a evitar. Indica que las alternativas de trayectoria en otras direcciones fueron desechadas por la ubicación de las construcciones y obstáculos existentes, sin especificar la orientación de dichas trayectorias.

b. Ubicación del proyecto:

El helipuerto está ubicado en suelo del circuito Ascari, a 15 km de la población de Ronda (Málaga), en la parcela catastral polígono 38, parcela 18, con coordenadas UTM: X: 314.345; Y: 4.077.472.

Según se indica en el documento ambiental, se trata de una zona adehesada, cuya finalidad es el aprovechamiento de pastos para el ganado. La vegetación del entorno cercano, no es la originaria, habiendo sido alterada y plantado césped en toda el área de actuación en el año 2004 tras la nivelación del terreno. El terreno fue modificado en el proyecto ejecutado en 2004, para obtener un espacio llano cercano a las pistas del circuito.

Los árboles presentes son encinas y, según World Aviation no se detectan especies o hábitats con algún grado de protección ni en el entorno inmediato ni en la zona de ocupación. El promotor señala que los hábitats 9340 y 5210 se encuentran situados a una distancia de 5 km de la zona del helipuerto.

En el documento ambiental presentado por el promotor se señala que, tanto el helipuerto como sus trayectorias se encuentran fuera de Espacios naturales protegidos.

Respecto a la fauna, en dicho documento se señala que el circuito se encuentra vallado y que únicamente se han detectado conejos de forma permanente. El inventario faunístico presentado en el documento ambiental, se consideró insuficiente ya que carecía de estudio de aves. Por ello, el promotor presentó como documentación adicional un estudio de aves que data del 2004. De acuerdo con este estudio, las especies identificadas fueron: Herrerillo común (*Parus caeruleus*), Pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*), Águila real (*Aquila crysaetos*), Perdiz roja (*Alectoris rufa*), Águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), Buitre leonado (*Gyps fulvus*), Culebrera europea (*Circaetus*

*gallicus*), Cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), Chotacabras pardo (*Caprimulgus ruficollis*), Chotacabras gris (*Caprimulgus europeaeus*), Autillo europeo (*Otus scops*), Mochuelo común (*Athene noctua*), Lechuza común (*Tyto alba*).

Por último, el promotor señala que en el área del helipuerto y sus proximidades no existe patrimonio arqueológico. Tampoco analiza elementos de la red hidrográfica en el entorno.

c. Características del potencial impacto:

El documento ambiental del proyecto y la documentación adicional presentada por el promotor, incluyen un análisis de los impactos del proyecto sobre el medio ambiente y proponen las medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos.

A continuación, se resume la información aportada por el promotor, junto a las consideraciones realizadas por los organismos consultados que han motivado la presente resolución.

Medio social y económico: de acuerdo con el informe presentado por la Diputación de Málaga y la Asociación Silvema Serranía de Ronda, la actuación proyectada se encuentra incluida en el interior del espacio catalogado por el Plan Especial de protección de Medio Físico de la Provincia de Málaga como Complejo Serrano de Interés Ambiental CS-30 Las Navetas Sierra de Carrasco, siéndole de aplicación las Normas Generales del título III del Plan Especial, la Norma 39 particular para Complejos Serranos de Interés Ambiental.

La Diputación de Málaga ha identificado, a 16 km, las instalaciones del CEDEFO de Ronda, que cuenta con un helipuerto. De forma ocasional, indica que podría permitirse el uso del mismo para otros servicios que no fueran servicio de emergencias autonómicas o estatales, aspecto que no ha sido tenido en cuenta por el promotor.

Por último, considera que, debido al elevado número de vuelos (200 anuales), los efectos de la actividad no sólo incidirán en la parcela donde se ubica el helipuerto, sino que estos van a afectar a un entorno considerable y que no parece factible que tan sólo vaya a usarse para las finalidades indicadas, por lo que el área de influencia a considerar debería ampliarse hasta unos 20 km de radio.

La Asociación Silvema Serranía de Ronda en su informe señala la existencia de una urbanización dispersa (Parchite) a unos 350 metros del Complejo Ascari.

Ruido: el documento ambiental presentado por el promotor incluye un estudio acústico. Sin embargo, se ha comprobado que las rutas de despegue y aterrizaje analizadas en el texto del estudio no se ajustan con las identificadas en plano ni con las alternativas consideradas en el documento ambiental, ya que se analizan los niveles sonoros para despegue 180° y aterrizaje 240°.

La Diputación de Málaga en su informe señala que el estudio acústico está incompleto y que, por lo tanto, no es válido, al carecer de los contenidos mínimos de los Estudios Acústicos de Proyectos de Infraestructuras que se establecen en el apartado 3 de la IT. 3 del Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

También, considera que es necesario analizar el efecto sinérgico y/o acumulativo del helipuerto con otros proyectos y actividades que se desarrollan en las inmediaciones: el propio circuito privado de Fórmula 1 «Ascari», el proyecto urbanístico y los campos de golf «Merinos Norte», el campo de tiro y de maniobras del Ejército «Las Navetas».

Espacios Naturales protegidos. Red Natura 2000: La ubicación de la actuación proyectada no coincide espacialmente con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni Zona Especial de Conservación (ZEC), ni Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Red Natura 2000. De acuerdo con el informe de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos, las áreas más próximas son la ZEC «Sierra Blanquilla» (ES6170032), situada a unos 6 km y el Parque Natural, ZEC y ZEPA «Sierra de las Nieves» (ES6170006) que se encuentra a unos 9 km.

El proyecto se ubica dentro de la Reserva de la Biosfera Sierra de las Nieves y dentro de la Reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo Andalucía

(España)-Marruecos. Este aspecto, tal y como señala el informe de la Diputación de Málaga y de la Asociación Silvema Serranía de Ronda, no ha sido tenido en cuenta en el documento ambiental. La Diputación de Málaga también indica que el helipuerto afecta al área de influencia económica del Plan de Desarrollo Sostenible de los Parques Naturales Sierra de las Nieves y Sierra de Grazalema.

En cuanto a la trayectoria principal, la Diputación de Málaga añade que se sobrevolaría el Parque Natural, ZEC y ZEPA Sierra de las Nieves.

El proyecto también se encuentra dentro del Área Importante para la Conservación de las Aves (IBA) 241 «Serranía de Ronda Sierra Bermeja y Crestenilla» y colindante a la IBA 243 «Sierra de Ubrique y Grazalema», tal y como señalan los informes de la Diputación de Málaga y de la Asociación Silvema Serranía de Ronda.

Por último, la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos informa de que actualmente la propuesta de declaración de parque nacional se encuentra en tramitación, de manera que el promotor debería tener en cuenta las limitaciones a futuro que pudieran derivarse de la declaración del futuro Parque Nacional Sierra de las Nieves.

#### Fauna.

En el documento ambiental presentado inicialmente por el promotor se señala la posible presencia de las siguientes especies: Pico Picapinos (*Dendrocopus major*), Busardo ratonero (*Buteo buteo*), Avión roquero (*Ptyonoprogne rupestris*), Lechuza común (*Tyto alba*), Águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), Halcón peregrino (*Falco peregrinus*), Búho real (*Bubo bubo*), Alimoche común<sup>(1)</sup> (*Neophron percnopterus*), Cernícalo primilla (*Falco naumanni*), Gavián común (*Accipiter nisus*), Sisón común<sup>(2)</sup> (*Tetrax tetrax*), Mochuelo común (*Athene noctua*), Aguilucho cenizo<sup>(3)</sup> (*Circus pygargus*), Aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), Águila azor perdicera<sup>(4)</sup> (*Aquila fasciata*), Cernícalo común (*Falco tinnunculus*), Culebrera europea (*Circaetus gallicus*).

<sup>(1)</sup> Alimoche (*Neophron percnopterus*), catalogado «En peligro de extinción» en el Catálogo Andaluz. Catalogado como «Vulnerable» de acuerdo con el Real Decreto 139/2011. Cuenta con un Plan de Recuperación, aprobado por Acuerdo de 18 de enero de 2011 del Consejo de Gobierno.

<sup>(2)</sup> Sisón común (*Tetrax tetrax*), catalogado como «Vulnerable». Cuenta con un Plan de Conservación aprobado por Acuerdo de 18 de enero de 2011, del Consejo de Gobierno.

<sup>(3)</sup> Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), catalogado como «Vulnerable». Cuenta con un Plan de Conservación aprobado por Acuerdo de 18 de enero de 2011, del Consejo de Gobierno.

<sup>(4)</sup> Águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus* o *Aquila fasciata*), catalogada como «Vulnerable»

El promotor señala que el personal que habita el circuito ve de forma esporádica la mayoría de aves mencionadas en la lista y otras aves comunes, pero que no se han percibido anidamientos o colonias dentro de las encinas y arbolado que existe en el circuito.

Como se ha indicado anteriormente, en la documentación adicional presentada por el promotor se incluía un estudio de aves de 2004 en el que se identificaron las siguientes especies: Herrerillo común (*Parus caeruleus*), Pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*), Águila real (*Aquila crysaetos*), Perdiz roja (*Alectoris rufa*), Águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), Buitre leonado (*Gyps fulvus*), Culebrera europea (*Circaetus gallicus*), Cernícalo común (*Falco tinnunculus*), Chotacabras pardo (*Caprimulgus ruficollis*), Chotacabras gris (*Caprimulgus europaeus*), Autillo europeo (*Otus scops*), Mochuelo común (*Athene noctua*), Lechuza común (*Tyto alba*).

En el documento ambiental se señala que todo el recinto está vallado, mediante valla metálica para evitar el paso de animales y personas no autorizadas. No se especifica el tipo de vallado.

Respecto a otro tipo de fauna, el promotor señala que sólo se observa el conejo de forma permanente dentro del recinto.

El informe de la Diputación de Málaga, pone en evidencia que la zona de estudio es especialmente rica en aves. Es una de las zonas de mayor densidad de águila azor

perdicera (*Aquila fasciata*) de Europa, y además está incluida en el Plan de Conservación de Aves Necrófagas de la Junta de Andalucía, aspecto que también destaca el informe de la Asociación Silvema Serranía de Ronda. En concreto esta zona, dentro de dicho Plan, se incluye para la protección y recuperación del Alimoche (*Neophron percnopterus*) (especie en riesgo extremo en Andalucía). También destaca la presencia de buitre leonado (*Gyps fulvus*), que utiliza la zona para campeo y conectividad en las cercanas buitreras de Zaframagón (la mayor de Andalucía), Grazalema, Cretellina, el Chorro, etc. siendo mayor este trasiego de buitres por encontrarse en la meseta de Ronda un comedero de la Red Andaluza de Comederos de Aves Necrófagas. Además, la zona es muy utilizada en la ruta migratoria de los jóvenes de buitre leonado. Entre las grandes aves y en concreto aves necrófagas, destaca la presencia de buitre negro<sup>(5)</sup> (*Aegypius monachus*) y de quebrantahuesos<sup>(6)</sup> (*Gypaetus barbatus*). Por último, remarca que la zona, por su proximidad al Valle del Guadiaro y la cercanía geográfica al área del Estrecho de Gibraltar, se sitúa en una de las principales rutas migratorias de las aves veleras y planeadoras de Europa Occidental. Por todo ello, la Diputación concluye que el estudio faunístico aportado por el promotor es insuficiente, desfasado e incompleto y no abarca un ciclo anual completo, que sería esencial para determinar el uso de espacio del ámbito de actuación del proyecto por las aves, para determinar si se verán o no afectados por la circulación aérea que conlleva la creación del helipuerto.

<sup>(5)</sup> Buitre negro (*Aegypius monachus*), catalogado como «Vulnerable»

<sup>(6)</sup> Quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), catalogado «En Peligro de Extinción»

En relación con este aspecto, el promotor no analiza si la presencia de conejo puede suponer un foco de atracción para aves rapaces, ni tampoco identifica otros posibles focos de atracción o zonas de concentración de aves.

La Asociación Silvema Serranía de Ronda, objeta sobre la ausencia del Gato montés (*Felis silvestris*), por ser una especie notable y bien representada en el área. Destaca que la Clase Aves es el orden de mayor biodiversidad en el área de estudio, con una buena representación de las aves rapaces: Águila imperial ibérica<sup>(7)</sup> (*Aquila adalberti*), observada en varias ocasiones cerca del circuito; Águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), Águila real (*Aquila chrysaetos*), Alimoche (*Neophron percnopterus*), Halcón común (*Falco peregrinus*), Águilucho cenizo (*Circus pygargus*) y Águilucho lagunero (*Circus aeruginosus*). Entre las no rapaces, señalan la existencia de Chova piquirroja (*Pyrhcorax pyrrhcorax*). Concluye la asociación su informe indicando que la detección en las cercanías de ejemplares jóvenes de Águila imperial ibérica es motivo para declarar inviable el proyecto.

<sup>(7)</sup> Águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), catalogada «En peligro de extinción»

La Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos, solicita al promotor que actualice y complete la información relativa a las especies de fauna silvestre que se podrían encontrar en el ámbito del proyecto. Por ello, requiere:

– Actualizar la normativa de referencia utilizada. En particular se informa al promotor que la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres ha sido modificada en varias ocasiones y de forma sustancial, siendo finalmente sustituida por la actual Directiva 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.

– Identificar la «información disponible» que el promotor ha consultado para describir la presencia de especies en un radio de 10 km.

– Justificar la validez de los resultados obtenidos en los censos realizados para elaborar el Inventario de especies.

– Confirmar el listado de las especies de avifauna del Documento Ambiental. Se han observado diferencias respecto a las especies que se pueden encontrar en la zona en

los listados del Documento ambiental y en el Inventario de especies, como son el Águila real y el buitre leonado especies que no se identifican en el documento ambiental y están incluidas en el inventario.

– Por último, describir la relación del proyecto con el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación y Conservación de Aves Necrófagas, aprobado por Acuerdo de 18 de enero de 2011, del Consejo de Gobierno, y valorar si el funcionamiento del helipuerto puede ser una amenaza para la conservación de especies necrófagas.

#### Vegetación.

En el estudio aportado por el promotor se identifica el hábitat de interés comunitario 9340 «Bosques esclerófilos mediterráneos, encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*» presente en el ámbito de estudio.

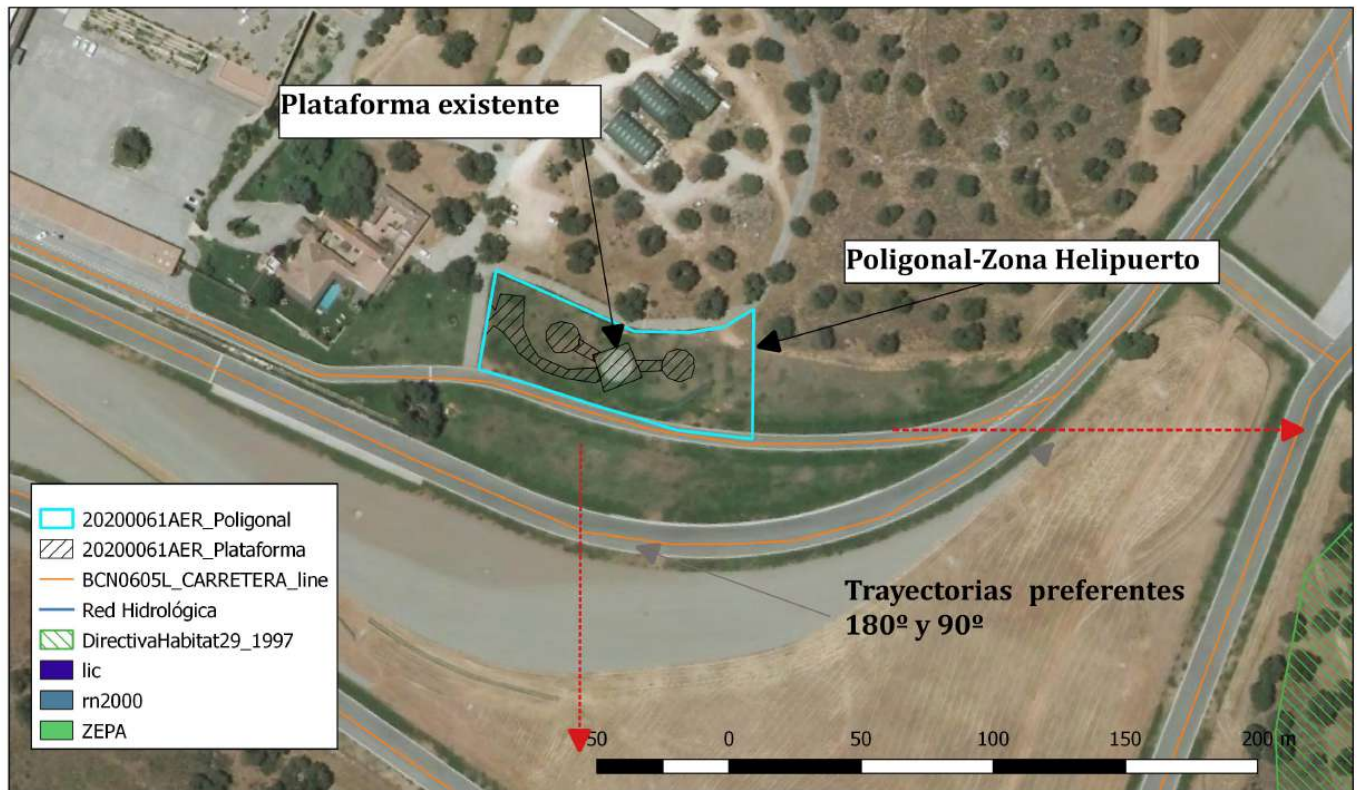
Además, los informes de la Diputación de Málaga y de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos, han identificado los siguientes hábitats de interés comunitario en el ámbito del proyecto:

- 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.* que se encuentran en los límites descritos para el helipuerto.
- 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, que se localizan aproximadamente a 800 m de las actuaciones.
- 5330\_7 Coscojares mesomediterráneos de *Quercus cocciferae* (*Rhanno-Quercion*).
- 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, que se localizan aproximadamente a 500 m de las actuaciones.

La Asociación Silvema Serranía de Ronda, señala que no se han hecho inventarios fitosociológicos de asociaciones vegetales de la zona, de las que tres de ellas se encuentran en el anexo de la Directiva Hábitats (\*). Las asociaciones identificadas son las siguientes:

- (\*) *Paeonio-Quercetumrotundifoliae* (con una facción rupestre de *Pistaciaterebinthus*) (encinares béticos).
- *Centaureo baeticae-Carlinetumcorymbosae* (cardales endémicos de la Serranía de Ronda)
- (\*) *Cytisoplumosi-Ulicetumbaetici* (aulagares endémicos de la Serranía de Ronda, que corresponde con los matorrales de la finca)
- (\*) *Crataegomonogynae-Quercetumocciferae* (coscojares béticos con majuelos)
- *Medicagorigidulae-Aegylopetumgeniculatae* (pastizales subnitrófilos primaverales).

**20200061AER- Helipuerto restringido para trabajos aéreos y evacuaciones sanitarias. Finca Ascari.**



**Croquis de la actuación y Hábitats de Interés Comunitario (HIC)**

Vulnerabilidad del proyecto frente al riesgo de accidentes graves y catástrofes:

El documento ambiental analiza, en un apartado específico, la vulnerabilidad del proyecto frente al riesgo de accidentes graves y catástrofes. Uno de los riesgos identificados es la posibilidad de incendios forestales.

La Diputación de Málaga, en su informe, indica que todo el término municipal de Ronda está considerado como Zona de Alto Riesgo de incendios forestales por las importantes masas forestales existentes en la zona, y consideran que una actividad como la evaluada puede provocar incendios en caso de accidente. Apoyan su afirmación señalando que, en 1991, ardieron más de 10.000 ha de monte en el Parque Nacional Sierra de las Nieves, agravado por un accidente de helicóptero de extinción.

**Fundamentos de Derecho**

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.



El proyecto «Helipuerto de Finca ASCARI (Málaga)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Helipuerto de Finca ASCARI (Málaga)», ya que se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)).

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 8 de marzo de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.