

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**3159** *Resolución de 7 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Instalación provisional de un helipuerto en la parcela colindante a la playa del Pinillo, término municipal de Marbella (Málaga).*

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 Instalación provisional de un helipuerto en la parcela colindante a la playa del Pinillo en el T.M. de Marbella (Málaga) se encuentra encuadrado en el apartado d), del grupo 7, del referido anexo II, por considerarse un aeródromo, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea.

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

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

El promotor del proyecto es el Ayuntamiento de Marbella. En cuanto al órgano sustantivo, la autorización de aeródromos ubicados en comunidades autónomas que no hayan asumido sus competencias aeronáuticas, como actualmente es el caso de la andaluza, es expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento. Por ello la AESA actúa como órgano sustantivo y este Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente resulta ser el órgano ambiental competente.

El objeto del proyecto es la instalación de un helipuerto provisional en el municipio de Marbella, con el objetivo de mejorar la movilidad de la población marbellí y de sus visitantes, pudiendo establecerse líneas regulares con el aeropuerto de Málaga y otras ciudades o sirviendo de base de operaciones de transporte comercial de pasajeros mercancías o correo. Además, puede servir como base de operaciones de rescate marítimo, de protección contra incendios, de asistencia sanitaria y estar disponible para su uso por parte de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.

El helipuerto estará compuesto por una plataforma de despegue/aterrizaje, plataformas de estacionamiento, cuatro casetas de servicio y las correspondientes zonas de paso, todo ello instalado con estructuras y materiales de carácter provisional.

El proyecto se localiza dentro del municipio de Marbella (Málaga), a la altura de la playa del Pinillo, en la entrada este al centro urbano de Marbella.

#### 2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 11 de abril de 2013, tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural (DGCEMN) procedente de la AESA el documento ambiental del proyecto Instalación provisional de un helipuerto en la parcela colindante a la playa del Pinillo en el T.M. de Marbella (Málaga).

Con fecha 25 de abril de 2013, se solicitó al promotor a través de la AESA que subsanara determinadas carencias del documento. El documento ambiental subsanado se recibió en la DGCEMN con fecha 1 de agosto de 2013.

El 17 de septiembre de 2013, se remitió el documento ambiental a las administraciones, personas e instituciones previsiblemente afectadas para iniciar el periodo de consultas, dando un plazo máximo para remitir las contestaciones de treinta días hábiles desde la recepción del documento.

En la tabla adjunta se presenta la relación de organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Bienes Culturales e Instituciones Museísticas de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía. . . . .	–
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta Andalucía. . . . .	–
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Justicia e Interior de la Junta de Andalucía. . . . .	X
Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. . . . .	X
Dirección General de Prevención, Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. . . . .	–
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	X
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta Andalucía. . . . .	–
Delegación del Gobierno en Andalucía. . . . .	X
Delegación Territorial de Cultura de Málaga de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía. . . . .	X
Delegación Territorial de Medio Ambiente de Málaga de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. . . . .	X
Diputación Provincial de Málaga. . . . .	–
Distrito Hidrográfico Mediterráneo de la Agencia de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. . . . .	–
Ecologistas en Acción - Silvema Málaga. . . . .	–
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. . . . .	–
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía. . . . .	–
SEO/Birdlife. . . . .	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las respuestas se resumen a continuación:

La Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa que el proyecto no está sujeto al trámite de prevención ambiental debido a que, a su entender, un helipuerto no entra en la definición de aeródromo, por lo que no se encuentra incluido en el anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental y a que el espacio protegido más cercano se encuentra a más de 1.400 m por lo que el proyecto no afecta ni directa ni indirectamente a ningún espacio protegido de la Red Natura 2000.

También señala que, según el informe emitido por el Departamento de Calidad del Aire, el estudio de ruido es adecuado en su contenido no se sobrepasan los valores límite de inmisión de ruido para sectores del territorio con predominio de uso residencial establecidos en la normativa de ruido. Dicho estudio de ruido se considera válido siempre que se cumplan las condiciones de funcionamiento establecidas y referentes al periodo de funcionamiento, modelos de aeronaves, número de operaciones de despegue y aterrizaje diarios previstos y trayectorias.

Según el informe del Departamento de Geodiversidad y Biodiversidad, remitido con fecha 12 de junio de 2012, se podrían ver afectados por el proyecto los hábitat de interés comunitario 2110 (Dunas móviles embrionarias) y 2230 (Dunas con céspedes de *Malcomietalia*) y varias especies de fauna vertebrada catalogada como de interés especial. Por ello se realizan las siguientes recomendaciones:

Para reducir el nivel de afección sobre los hábitat, podría modificarse la distribución de los elementos del proyecto dentro de la parcela municipal, ocupando preferentemente el terreno ocupado por el aparcamiento.

La afección a los hábitat de interés comunitario debe ser compensada con la incorporación de medidas compensatorias en el resto de la parcela municipal en la que se va a realizar la actuación.

La ejecución de las obras deberá ser precedida de la recogida de ejemplares de las especies de reptiles presentes en la parcela para evitar su muerte.

Las fechas de ejecución del proyecto deberán respetar la nidificación de aves protegidas, por lo que se deberá evitar la actividad de obras entre abril y junio.

Deberán incorporarse al proyecto medidas de control del riesgo de incendios, vertido de combustible y otros accidentes. También deberá contemplarse la gestión de las aguas residuales.

Cabe señalar que el informe del Departamento de Geodiversidad y Biodiversidad se emitió antes de que el documento ambiental se elaborara y se sometiera a consultas. El promotor ya contaba, por tanto, con dicho informe cuando elaboró la versión definitiva del documento ambiental, por lo que en él se han tenido en cuenta la mayoría de las consideraciones realizadas en el informe.

Finalmente, el informe de la Delegación de Málaga señala de que se está tramitando la autorización de uso en zona de servidumbre de protección para la instalación del helipuerto, con base en lo que establece la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que se está a la espera del informe de la Demarcación de Costas en Andalucía-Mediterráneo.

La Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte, informa de que la zona afectada por el proyecto no presenta localización alguna de interés arqueológico conocida o recogida en la documentación y cartografía existentes en los archivos de la delegación territorial. No obstante, debido a las cautelas generales que establece la legislación vigente señala que esto será válido siempre y cuando se respeten las delimitaciones de terreno presentadas en la cartografía, pero que en caso de que fuera necesario modificar las delimitaciones, esto se deberá comunicar a la delegación territorial para que analice si es necesario adoptar otras medidas cautelares. En caso de que se produjese algún tipo de hallazgo de presumible carácter arqueológico o histórico, esto se deberá poner inmediatamente en conocimiento de la delegación territorial, en aplicación del artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

La Delegación del Gobierno en Andalucía adjunta el informe elaborado por el coordinador de zonas de Andalucía/Extremadura de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal que afirma que la instalación de un helipuerto en la parcela colindante a la playa del Pinillo no produce afecciones significativas sobre el medio ambiente, puesto que las que produce se corrigen satisfactoriamente con las medidas protectoras y correctoras diseñadas. En consecuencia no considera necesario someter el proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Protección Civil y Emergencias de la Consejería de Industria e Interior informa de que no tiene competencias en la materia.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico informa de que la parcela objeto de la instalación se encuentra condicionada por los siguientes elementos o factores:

La parcela parece ubicarse entre dos cauces, por lo que habría que solicitar un estudio hidrológico-hidráulico para identificar la máxima crecida ordinaria de ambos cauces y el correspondiente análisis de zonas inundables con la avenida para el periodo de retorno de

500 años, teniendo en cuenta la topografía relativa de ubicación del aeropuerto respecto a estas ramblas, a las carreteras colindantes y a los máximos oleajes y meras registrados.

No se aportan datos de los requerimientos hídricos y de las previsiones de infraestructuras de abastecimiento y depuración necesarias, por lo que habrá de requerirse esta información.

Aparte, el informe recuerda aspectos generales sobre la aplicación de la normativa vigente en materia de dominio público hidráulico y sus zonas de protección, zonas inundables y prevención de riesgos por inundación, disponibilidad de recursos hídricos y ciclo integral del agua (abastecimiento y depuración).

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MAGRAMA remite un informe de la División para la Protección del Mar, que a su vez se basa en el informe emitido por la Demarcación de Costas en Andalucía-Mediterráneo en junio de 2013. Ambos informes señalan lo siguiente:

En el tramo de costa afectado hay una delimitación de dominio público marítimo-terrestre vigente, según la cual la parcela no invade el dominio público.

La parcela se encuentra casi en su totalidad en zona de servidumbre de protección. Las autorizaciones de uso en zona de servidumbre de protección corresponden a la Comunidad Autónoma.

Es de aplicación lo dispuesto en el artículo 25.2 de la Ley de Costas que dice que con carácter ordinario sólo se permitirán en esta zona las obras, instalaciones y actividades que por su naturaleza no pedan tener otra ubicación o presten servicios necesarios o convenientes para el uso del dominio público, así como las instalaciones deportivas descubiertas. En todo caso la ejecución de terraplenes, desmontes o tala de árboles deberán cumplir las condiciones que se determinen reglamentariamente para garantizar la protección del dominio público.

Está previsto que el helipuerto linde con una duna móvil embrionaria catalogada como hábitat de interés comunitario, por lo que en caso de autorización habrán de preverse las medidas compensatorias para la protección de dicho hábitat.

2.1 Tramitación posterior a la fase de consultas.—Una vez realizadas las consultas y antes de determinar si el proyecto debía someterse o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del texto refundido citado, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural consideró necesario aclarar determinada información relativa al proyecto.

Por ello, con fecha 29 de noviembre de 2013, se remitió un oficio a la División para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar en el que se ponía de manifiesto que desde que la Demarcación de Costas en Andalucía-Mediterráneo emitió su informe, en junio de 2012, el documento ambiental del proyecto había cambiado sustancialmente, por lo que se solicitaba una aclaración de si con la nueva documentación aportada se seguía apreciando la posibilidad de que el proyecto produjera impactos sobre los ecosistemas costeros.

Con fecha 5 de febrero de 2014, se ha recibido en la Subdirección General de Evaluación Ambiental la contestación de la División para la Protección del Mar, que se basa en el informe de la Demarcación de Costas en Andalucía-Mediterráneo de 20 de enero de 2014. El informe señala lo siguiente:

La parcela en la que se propone construir el helipuerto se halla fuera del dominio público marítimo-terrestre delimitado por el deslinde aprobado por O.M. de 29 de noviembre de 2007.

Con el citado deslinde se aplica en la parcela una servidumbre de tránsito de extensión 6 m y una servidumbre de protección de extensión 100 m que afecta a toda la parcela. Las condiciones que han de cumplir las actuaciones previstas en la servidumbre de protección se recogen en los artículos 43 al 50 del Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento general para desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Con fecha 8 de junio de 2006, la Demarcación emitió informe señalando que en dicho tramo de costa, el documento de la Junta de Andalucía de Gestión Integrada del Litoral-Inventario de Recursos Biológicos I: hábitat y especies protegidas, indicaba la existencia de una duna embrionaria móvil lindando con la zona del proyecto, que está catalogada como hábitat de interés comunitario, por lo que se habrían de prever medidas de protección. Dicha duna se halla incluida en la delimitación el deslinde antes citado.

Con fecha 27 de marzo de 2013, la Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente informó que el espacio protegido más cercano es el río Real (ES6170025) situado a más de 1.400 m, por lo que se considera que el proyecto no afectaría ni directa ni indirectamente a ningún espacio de la Red Natura 2000.

Por otra parte, en la nueva redacción de julio de 2013 del estudio de impacto ambiental (así denominado por el promotor) encargado por el Ayuntamiento de Marbella, se indican una serie de medidas protectoras de la fauna, la vegetación y, especialmente, del ámbito de playas.

Así, por todo lo anterior, el informe concluye que no hay objeción a la instalación provisional del helipuerto según la última redacción del proyecto presentada en julio de 2013.

Por otra parte, en relación con la inundabilidad de la parcela en la que se pretende instalar el helipuerto, el Ayuntamiento de Marbella presentó en la Subdirección General de Evaluación Ambiental, en diciembre de 2013, un informe de la Delegación de Urbanismo en el que se señala que, consultados los planos de información número 6 Hidrografía y 16 Afecciones legales, así como el apartado de la Memoria de Ordenación relativa a las actuaciones necesarias para cada uno de los ríos y arroyos afectados por la inundabilidad de la avenida de los 500 años, se observa la existencia de un arroyo en el límite este de los terrenos pertenecientes al Sistema General de áreas libres PL-6.3 Playas del Pinillo, identificado como Arroyo del Pozuelo, si bien, no aparece marcada la zona de inundabilidad del mismo en el documento del PGOU, ni se ha tenido en cuenta en el Estudio Hidráulico para la Ordenación de las Cuencas de la Costa del Sol Occidental, elaborado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. En consecuencia, y sin perjuicio de la realización del estudio hidráulico del citado arroyo, la parcela municipal situada en el límite oeste del Sistema General, no aparece como inundable en el documento del PGOU ni en el estudio hidráulico para la Ordenación de las Cuencas de la Costa del Sol Occidental.

### 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: El proyecto prevé la instalación de un helipuerto formado por una plataforma de despegue/aterrizaje, plataformas de estacionamiento, cuatro casetas de servicio y las correspondientes zonas de paso, todo ello instalado con estructuras y materiales de carácter provisional.

La superficie total ocupada por el helipuerto y su acceso será de 5.869,2 m<sup>2</sup>. La parcela dispondrá de las siguientes zonas diferenciadas:

Zona de despegue/aterrizaje de 24,40 m de diámetro formada por placas alveolares de hormigón armado que se apoyan sobre una capa de zahorra compactada que se apoya sobre el terreno natural. Esta zona comprenderá la TLOF (touchdown and lift-off area o área de toma de contacto y de elevación inicial), la FATO (final approach and takeoff area o área de aproximación final y de despegue) y el área de seguridad.

Zona de estacionamiento de helicópteros, con capacidad para cuatro unidades. Se realiza con pavimento de adoquín sobre capa de zahorra compactada que descansa sobre el terreno natural.

Zona de rodadura, realizada con placas alveolares, que conecta la zona de despegue/aterrizaje con la de estacionamiento de helicópteros.

Cuatro casetas prefabricadas, destinadas a Administración, Dirección y Control, Cafetería y Almacén.

Recorridos Peatonales, desde la zona de aparcamiento de vehículos hasta las distintas áreas del helipuerto. Se realizarán mediante la colocación de tarima de madera tratada, apoyada directamente sobre el terreno natural.

Resto de zonas incluidas en el proyecto, consideradas como zonas verdes, para las que se prevé una actuación de preparación del suelo y revegetación con especies autóctonas herbáceas y de matorral.

Se prevé el acceso a las instalaciones del helipuerto mediante el carril de conexión de la playa con la glorieta sur del enlace de la autovía A-7 denominado Camino de los Pescadores. Desde este camino se habilita un tramo de carril de entrada a la parcela.

Junto al camino de acceso a las instalaciones se prevé un aparcamiento de vehículos con 20 plazas. Está previsto permitir el uso público de estos aparcamientos para reducir el impacto que supone el tránsito de vehículos que acceden actualmente a la playa del Pinillo.

El promotor señala que la parcela estará vallada en su perímetro con malla de simple torsión e hilos superiores de alambre de espino, con una longitud total de 285 m.

Se procederá a la construcción de un canalón perimetral de drenaje alrededor de la plataforma de aterrizaje, con comunicación a una arqueta separadora de grasas. La plataforma de placas alveolares que contiene la FATO tiene una pendiente del 1% para asegurar la evacuación inmediata de cualquier fluido derramado en la misma. El drenaje perimetral se realiza con una canaleta cubierta con una rejilla cortafuego que recoge las aguas y líquidos encaminándolos a una arqueta separadora de grasas. La tubería que sale de la arqueta conduce a la red general de aguas fecales. Se procederá al vaciado de la arqueta separadora en todos los casos en que haya habido algún derrame de combustible.

La acometida de aguas fecales de las instalaciones será a la red general municipal, que cuenta con un pozo en la propia parcela.

Está previsto cubrir la demanda de agua caliente sanitaria mediante la incorporación de un sistema de captación, almacenamiento y utilización de energía solar de baja intensidad.

En cuanto al empleo de recursos naturales, no se prevén consumos significativos de agua, energía eléctrica y combustibles fósiles, ni en la construcción ni en el funcionamiento, dadas las características de la instalación.

Como instalaciones auxiliares se ubican dentro de la parcela: un indicador de viento (consistente en una manga de tela con forma de cono truncado, apoyada en un mástil) y la señalización formada por distintas marcas pintadas en las plataformas, sistemas de luces y balizas luminosas.

En la fase de funcionamiento, las actividades del helipuerto serán las propias del transporte de pasajeros, vuelos turísticos y una escuela de pilotos. El número de operaciones medio previsto es de siete a la semana: un vuelo semanal para el transporte de pasajeros VIP, tres vuelos turísticos semanales y tres vuelos semanales para la escuela de pilotos.

El horario en que se prevé el funcionamiento de la actividad es diurno, entre las 7 horas de la mañana y las 19:00 horas de la tarde.

El helipuerto estará asimismo disponible para las operaciones de emergencia que requieran su utilización: evacuaciones sanitarias, incendios forestales, etc.

La aproximación desde el espacio aéreo hacia el helipuerto se realizará desde el mar, mientras que los despegues desde el helipuerto se realizarán rumbo al mar, sin sobrevolar áreas pobladas.

Para el funcionamiento del helipuerto se prevé usar diversos modelos de helicópteros: Robinson 22, Robinson 44, Eurocopter EC-120B, Eurocopter EC-130B4, Eurocopter AS-350, Eurocopter AS-355 y Eurocopter EC-135.

No se contemplan operaciones de repostaje dentro del helipuerto. Los repostajes se realizarán en el aeropuerto de Málaga. Si fuera necesario un repostaje de helicópteros en situaciones extraordinarias o de emergencia (extinción de incendios, salvamentos) se realizaría en la plataforma de despegue/aterrizaje mediante camión cisterna traído al efecto.

No se realizarán operaciones de mantenimiento habitual de los helicópteros dentro del helipuerto, ni trabajos de reparación, salvo en circunstancias extraordinarias que impidan el traslado de la aeronave a reparar. Tampoco está previsto el lavado de aeronaves en las instalaciones de este helipuerto.

La instalación contará con un sistema de protección frente a incendios.

Se trata de una construcción provisional, por lo que se prevé utilizar sistemas constructivos prefabricados y modulares. Tras el cese de actividad se hará el correspondiente desmantelamiento de las instalaciones y la restauración de la parcela a su estado inicial actual mediante la adecuación del suelo.

b) Ubicación del proyecto: El helipuerto se localiza dentro del municipio de Marbella (Málaga), a la altura de la playa del Pinillo, en la entrada Este al centro urbano de Marbella, coincidiendo con las coordenadas UTM (333345,231-4041954,292)/Lat/Long (36°30'30,36"N-4°51'39,68"W).

El proyecto se ubica sobre dos parcelas de titularidad municipal inscritas en el Inventario General Consolidado de Bienes y Derechos con los números 1.187 y 1.259 del epígrafe de bienes inmuebles. Ambas están catalogadas jurídicamente como bienes demaniales-uso público.

Según expone el documento ambiental, la ubicación del helipuerto está condicionada por la disponibilidad de parcelas de propiedad municipal donde pueda realizarse esta infraestructura. Sin embargo, actualmente el Ayuntamiento de Marbella no dispone de un stock de fincas en propiedad que puedan destinarse a este uso. Así, inicialmente el Ayuntamiento seleccionó dos terrenos municipales donde podría situarse el helipuerto, por sus características topográficas, por su ubicación y por no estar comprometidos para otro tipo de usos: por una parte los terrenos ya descritos, situados entre la autovía A-7 y la playa del Pinillo y por otra, una parcela en el sector central del municipio, situada también junto a la autovía A-7 en el tramo de circunvalación del casco urbano.

Esta segunda parcela corresponde a una finca urbanizada que se encontraba en situación irregular y que ha revertido al Ayuntamiento, antigua Casa Panocha, en la urbanización «La Virginia». Tras reconocer la parcela se concluye que es totalmente inadecuada para el uso que se propone debido a varios motivos. En primer lugar, se encuentra ocupada por una edificación tipo vivienda unifamiliar, de gran volumen, que sería necesario demoler, a lo que hay que añadir que la superficie disponible es insuficiente para todas las dotaciones necesarias. Además, hay tres viviendas unifamiliares a menos de 10 metros del límite de la parcela, lo que supone un riesgo para las operaciones de despegue y aterrizaje, además del impacto sonoro. Las rutas de vuelo deberían sobrevolar una zona urbanizada. Además actualmente existe una línea aérea de alta tensión que discurre a unos 80 metros al norte de la parcela, pasando por encima de la autovía. Por todo ello, el documento ambiental afirma que esta segunda parcela disponible no es una alternativa técnicamente viable.

En cambio, los terrenos situados en la zona de El Pinillo sí reúnen, en principio, condiciones de viabilidad para la instalación de un helipuerto puesto que el terreno es topográficamente favorable; es un terreno despejado, sin obstáculos para las maniobras de vuelo, y sin elementos peligrosos próximos; por su ubicación y el desnivel existente respecto de la playa, permite que las rutas de aproximación y salida sean desde y hacia el mar, sin sobrevolar áreas residenciales; y las viviendas más próximas se encuentran a 80 metros de la plataforma de despegue, con la autovía de por medio.

Por todo lo anterior el documento ambiental concluye que la única ubicación posible para el proyecto dentro de parcelas propiedad del Ayuntamiento resulta ser el terreno situado en El Pinillo.

La ubicación seleccionada no se encuentra comprendida dentro de ningún espacio natural protegido de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y también queda fuera de cualquier figura de la Red Natura 2000.

En cuanto a los hábitat de interés comunitario, la cartografía de hábitat disponible indica la proximidad a la zona de trabajo del hábitat 2110-Dunas móviles embrionarias. Más alejado aparece el hábitat 1210-Vegetación anual sobre desechos marinos acumulados. Sin embargo, en el reconocimiento del área de trabajo y su entorno el

promotor ha comprobado que estos tipos de hábitat quedan fuera de la zona de actuación del proyecto.

La zona propuesta para la instalación del proyecto no es atravesada por ningún curso de agua. Los arroyos más cercanos se encuentran a 300 m de distancia de la parcela.

La parcela se encuentra situada unos 12 metros por encima de la playa, y separada de ésta por un pronunciado talud. La anchura de la playa en este sector es de unos 35 a 40 m, y entre la playa y la base del talud se sitúa un estrecho cordón dunar y una zona despejada habilitada como aparcamiento. Los terrenos donde se sitúa la instalación están formados por materiales detríticos cuaternarios y parcialmente por rellenos antrópicos, diferenciados de los materiales que forman la playa. El promotor del proyecto afirma, por tanto, que los terrenos de la parcela no corresponden en realidad a la franja litoral, y están separados morfológicamente de la playa colindante, por lo que la zona de trabajo no está directamente afectada por la dinámica litoral ni por los procesos geomorfológicos que afectan a la playa.

El límite del dominio público marítimo-terrestre discurre por la base del talud mencionado, a través de la zona de aparcamiento situada en la playa. La zona de actuación se localiza dentro de la zona de servidumbre.

Esta zona de servidumbre, en el sector que corresponde a la parcela de trabajo, presenta actualmente un grado de naturalidad bajo; aparece alterada por movimientos de tierra previos (procesos de urbanización y de construcción de infraestructuras) y la cobertura vegetal es escasa o nula en la zona de la plataforma superior, y densa en las pendientes y taludes que descienden hacia la playa, estando formada principalmente por especies exóticas. La franja costera de playa en este sector se encuentra bastante alterada.

c) Características del potencial impacto: Según el documento ambiental, las acciones del proyecto no producirán afecciones significativas sobre el medio ambiente. Se describen a continuación los principales impactos identificados en el documento ambiental y las medidas previstas para prevenirlos y corregirlos.

Calidad del aire. La parcela se encuentra próxima a la zona urbana y colindante con la carretera N-340. Durante la fase de construcción y clausura algunas acciones como el tráfico de vehículos y maquinaria, movimiento de tierras, etc, pueden producir emisiones de gases, humo y polvo, aunque estas tendrán unas magnitudes reducidas y quedarán limitadas a un corto periodo de tiempo. Durante la fase de funcionamiento las actividades en el helipuerto no van a suponer emisiones de gases, humo o polvo destacables. El promotor afirma que el sobrevuelo de las aeronaves sobre la franja de playa se producirá a una altura superior a 30 m, lo que minimiza la posible movilización de arena y polvo desde dicha playa.

Para reducir la generación de polvo durante las obras, se realizarán riegos periódicos de la zona de obras en tiempo seco. También se realizará una revegetación de la parcela que supondrá una mejora de los parámetros de calidad atmosférica, tanto en la fase de funcionamiento del proyecto, como en la de clausura.

El nivel de ruido de la zona en el estado inicial es alto debido a su emplazamiento junto importantes carreteras como la N-340 y la A-7 con una densidad de tráfico elevada. En la fase de funcionamiento, se prevé un ligero aumento de los niveles de ruido debido a las maniobras de aterrizaje y despegue de los helicópteros, aunque no se prevé que se superen los límites legales, teniendo en cuenta el bajo número de operaciones, las trayectorias de vuelo propuestas y que sólo se operará en horario diurno. El documento ambiental incluye un estudio acústico en el que, aplicando el programa INM (V7.0c) desarrollado por la FAA Norte-América, se concluye que en las zonas habitadas de los alrededores del helipuerto los niveles de ruido se quedarán por debajo de  $L_d$  60 dB(A) y  $L_{Amax}$  85 dB(A).

En todo caso, para minimizar el impacto acústico del proyecto, el promotor propone que la aproximación y el despegue de los helicópteros se realicen siempre por el mar, lo que minimiza la afección a zonas habitadas, y la instalación de una pantalla acústica en el lateral izquierdo de la parcela.

El estudio de ruido, señala que también se considerará la mejora de los aislamientos acústicos a ruido de fachada de las edificaciones próximas, mediante la instalación de



sistemas de doble acristalamiento con vidrios de tipo laminar; y que para comprobar el cumplimiento de los valores recogidos en la normativa, se prevé la realización de mediciones acústicas in situ, de los niveles de inmisión en varios puntos del perímetro de la parcela.

Calidad del agua. No se prevé afección a las aguas superficiales puesto que los cauces fluviales más cercanos se encuentran a distancias superiores a 150 metros.

En cuanto a las aguas subterráneas, el acuífero sobre el que se localiza la zona presenta problemas puntuales y temporales de intrusión salina, aunque en general tiene buena calidad. La permeabilidad del sustrato en la parcela hace necesario extremar la vigilancia para impedir vertidos o derrames accidentales de productos contaminantes (aceites, hidrocarburos, productos de limpieza, etc.) que puedan afectar a la calidad del agua del acuífero.

Para evitar afecciones a la calidad del agua, se informará a todos los trabajadores de las obras y empleados de las instalaciones de la prohibición expresa de realizar cualquier tipo de vertido al medio, así como de realizar repostaje, limpieza, etc., de vehículos para evitar derrames accidentales. La zona de despegue/aterrizaje estará dotada de un sistema perimetral para recogida de pluviales y posibles derrames, y arqueta con tratamiento para separación/recuperación de hidrocarburos, de forma que se impida su infiltración al terreno; se controlará la ejecución de las obras de la red de saneamiento, para garantizar su estanqueidad. Igualmente, se establecerán las condiciones adecuadas para el acopio de materiales de construcción atendiendo a la naturaleza de los mismos; y se dispondrá de los contenedores o áreas adecuadas para los residuos producidos por las obras y las instalaciones.

Suelo y medio litoral. En el estado actual de la parcela, el suelo vegetal ha desaparecido en la mayor parte de la misma debido a un movimiento de tierra anterior para acondicionar su superficie a los usos que ha tenido anteriormente. La textura que presenta el sustrato de la parcela es la típica de un depósito de material detrítico, donde aparecen cantos de diversa naturaleza, con tamaño de gravas, arenas y limos, y sin estructuras sedimentarias aparentes.

En todo caso, para reducir las afecciones al suelo, antes del inicio de las obras se delimitará y señalizará el área de actuación. No se utilizarán zonas externas a las superficies contempladas en el proyecto, ni como zona de aparcamiento de vehículos o maquinaria, ni para acopio de materiales, sino que deberán situarse en el interior de las instalaciones. Se pondrá especial atención en que el movimiento de tierras o la generación de residuos y materiales, no afecte a zonas externas de la parcela, especialmente la zona del talud orientado hacia la playa.

La tipología de las estructuras que se van a implantar van apoyadas sobre el terreno y tienen un carácter provisional y desmontable: placas alveolares, adoquines, casetas prefabricadas.

Vegetación. En la parcela actualmente ha desaparecido casi por completo la vegetación natural, quedando ésta limitada a un pastizal de herbáceas temporales y varios ejemplares de eucaliptos, en la zona próxima a la entrada. La vegetación que se encuentra en el entorno de la parcela está formada en su mayor parte por especies foráneas y de jardinería, con algunos ejemplares de palmeras en el borde exterior norte.

Para reducir los impactos del proyecto sobre la vegetación, se controlará que, tanto la maquinaria como los trabajos no afecten a zonas del exterior de la parcela. Además, el proyecto incluye una revegetación de una superficie superior a 2.000 m<sup>2</sup>, lo que supone casi la mitad de la superficie de la parcela. La plantación se realizará con especies vegetales autóctonas de tipo matorral mediterráneo, y se tendrá especial cuidado de no introducir ni propagar especies exóticas invasoras. Se dispondrá la vegetación de forma que permita también una disminución de la percepción de las infraestructuras (pantallas vegetales).

En la fase de clausura, tras la retirada de los elementos superficiales, se realizará una restauración del suelo y una revegetación de la parcela.

Fauna. La afección provocada sobre la fauna, tanto en la fase de construcción, como en la de funcionamiento, se considera reducida debido a la escasa extensión de la

actuación, a su temporalidad y a que, dadas las condiciones en que se encuentra la parcela, la presencia de fauna es muy reducida. No obstante, se han identificado una serie de especies que pueden aparecer frecuentemente en la zona, entre las que cabe destacar lagartija colilarga, lagartija andaluza, gaviota patiamarilla, curruca cabecinegra y curruca capirotada, golondrinas, vencejos, etc; así como otras especies de presencia poco frecuente pero con cierto interés ambiental, tales como, el camaleón, la lagartija cenicienta, el musgaño enano o el cernícalo vulgar. Ello obliga a adoptar medidas preventivas y correctoras.

La moderada movilidad de reptiles y mamíferos puede producir algunas incidencias sobre los mismos como consecuencia de las labores de obra previstas. Para prevenir daños, antes del inicio de las obras se procederá al reconocimiento del área, para buscar, capturar si es posible y trasladar los posibles ejemplares a zonas contiguas con mejores condiciones naturales. Durante la realización de las obras se vigilará la no presencia de estos organismos en las zonas de actuación.

En la fase de funcionamiento la afección principal se producirá por el ruido y los riesgos de colisión con la avifauna, aunque la probabilidad de incidentes se considera baja, debido a la relativa baja densidad de aves que existe en el entorno y a que la zona no es una ruta de paso de aves. En cualquier caso, durante las maniobras de despegue y aterrizaje se pondrá especial atención al control de la presencia próxima de algún ejemplar de ave de gran tamaño, por el posible riesgo tanto para ella como para las personas. Además, para minimizar la presencia de aves en la parcela y su entorno, se instalarán elementos que por sus características cromáticas o movimiento sirvan para ahuyentar a las aves.

En el programa de vigilancia ambiental del proyecto, se afirma que se realizará un control y seguimiento de la incidencia del proyecto sobre la fauna tanto durante las obras como durante la fase de funcionamiento.

Paisaje. La zona donde quedará emplazado el proyecto presenta una baja calidad paisajística. El área se sitúa en una zona llana similar a las que se encuentran en los alrededores, por lo que la incidencia visual del proyecto es reducida. Además, por las reducidas dimensiones y características de las instalaciones, su presencia será poco visible desde fuera. A ello contribuirá la creación de un área verde entorno al helipuerto.

La mayor incidencia visual de las instalaciones se producirá en la fase de funcionamiento, por acciones relacionadas con el vuelo de aeronaves, y estará producida en los usuarios de la playa, aunque se considera que esto puede ser de signo positivo. Las maniobras de los helicópteros serán de corta duración y muy puntuales en el tiempo.

Patrimonio cultural. La zona de estudio no se encuentra atravesada por ningún tipo de vía pecuaria, ni tampoco existe ningún Bien de Interés Cultural, ya sea monumento o resto arqueológico (base de datos del patrimonio inmueble de Andalucía).

#### 4. *Prescripciones del órgano ambiental*

Además de las medidas preventivas y correctoras ya previstas por el promotor en el documento ambiental, se deberán adoptar las siguientes prescripciones derivadas de las indicaciones dadas por los distintos organismos que han emitido informe en el periodo de consultas:

Antes del inicio de las obras, se realizará (por personal cualificado) un reconocimiento de campo para determinar la presencia/ausencia de especies de flora o fauna que puedan verse afectadas negativamente por las obras. Si en dicho reconocimiento se detectara la presencia en la zona de obras de especies sensibles o de nidos o zonas de cría, se comunicará al órgano ambiental competente de la Junta de Andalucía y se adoptarán las medidas necesarias para prevenir los impactos negativos antes de comenzar las obras (traslado de nidos o ejemplares, modificación del calendario de obras para adaptarlo a los ciclos biológicos de las especies...).

Se estudiará la posibilidad de sustituir el alambre de espinos propuesto por el promotor para el vallado perimetral, por otro tipo de cerramiento menos dañino para la fauna.

En caso de que durante las obras del helipuerto, se produjese algún tipo de hallazgo de presumible carácter arqueológico o histórico, se deberá poner inmediatamente en conocimiento de la Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Educación Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía, en aplicación del artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

El estudio de ruido se ha realizado considerando que se producirán 7 vuelos a la semana y que las entradas y salidas de helicópteros se realizarán por el mar. En caso de que el número de vuelos aumentase de manera significativa o se modificasen las trayectorias previstas y ello pudiera suponer un aumento del impacto acústico de la instalación, deberá revisarse la huella de ruido calculada, para verificar si se siguen cumpliendo los límites legalmente establecidos y para, en caso de incumplimiento, adoptar las medidas correctoras oportunas, incluido el aislamiento de viviendas propuesto en el estudio de ruido presentado junto al documento ambiental.

Se definirá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes de la fauna con las aeronaves que deberá estar operativo cuando el helipuerto entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie afectada, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, sus causas y consecuencias, y la zona y la altitud en la que se ha producido. Se enviarán informes periódicos a la AESA y la DGCEMN de los accidentes registrados, con los datos antes enumerados.

En caso de finalización de las actividades y cierre del centro, se devolverá el terreno a su estado original, retirando adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los escombros a vertedero autorizado.

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 Instalación provisional de un helipuerto en la parcela colindante a la playa del Pinillo en el T.M. de Marbella (Málaga), 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, 7 marzo de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

## INSTALACIÓN PROVISIONAL DE UN HELIPUERTO EN PARCELA COLINDANTE A LA PLAYA DEL PINILLO, EN EL T.M. DE MARBELLA (MÁLAGA)

