

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**4286** *Resolución de 3 de abril de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Helipuerto Los Garranchos, término municipal de San Javier (Murcia).*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Helipuerto Los Garranchos, en el término municipal de San Javier (Murcia), se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) por estar ubicado en el anexo II grupo 7 proyectos de infraestructuras apartado d) de la Ley de Evaluación Ambiental.

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que ya existe en la actualidad un campo de vuelo de ultraligeros, que se encuentra construido y operando normalmente, y en el momento actual se pretende la adecuación de una plataforma para la operación de helicópteros, en la prolongación de la pista de vuelo existente, sin modificar las infraestructuras del proyecto ya autorizado de «Los Garranchos».

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

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

Objeto y descripción. El objetivo del proyecto es la adecuación de una plataforma para la operación de helicópteros en la prolongación de la pista de vuelo existente en el interior de las instalaciones del campo de vuelo para aeronaves ultraligeras Los Garranchos, localizado en el término municipal de San Javier (Murcia), autorizado por la Dirección General de Aviación Civil por Resolución 23/10/2000. La nueva infraestructura, que se delimitará con pintura permanente sobre hormigón actualmente existente, será restringida para uso privado por los socios del Aeroclub Mar Menor y como elemento de práctica pedagógica para la escuela de pilotos de helicópteros.

El campo de vuelo de los Garranchos, dispone de una única pista, con orientación 06-24 de 320 metros de longitud por 30 metros de anchura con márgenes pavimentados de 7,5 m de anchura. La pista tiene, en ambas cabeceras, zonas libres de obstáculos, así como zonas de seguridad de extremo de pista.

Para adecuar una plataforma, que permita la operación de helicópteros, se habilitará una superficie para la instalación de la FATO de 24 × 24 m: 576 m<sup>2</sup>, como Área de Seguridad, construida de hormigón asfáltico. Actualmente dicha superficie está en uso por el Campo de Vuelo para Ultraligeros de forma que las superficies de aproximación y de descenso en el despegue de la FATO, están orientadas en la misma dirección que las superficies de aproximación y de descenso en el despegue del Campo de Vuelo para ULMs, es decir 06-24, facilitando dichas áreas una operación segura y fiable. Asimismo se construirá una plataforma de estacionamiento para helicópteros, que se situará en la zona de servicio, esto supondrá la adecuación de 200 m<sup>2</sup>.

El proyecto no precisa la ejecución de instalaciones auxiliares o accesos al helipuerto, pues se utilizaría toda la infraestructura existente del aeródromo.

Localización. El aeródromo se localiza en la Comunidad Autónoma de La Región de Murcia, en el término municipal de San Javier. Se encuentra en las proximidades de la autovía RM-1, salida a 8 kilómetros en dirección San Javier-Murcia, en terrenos pertenecientes al área denominada Los Sáez de Tarquinales. El terreno tiene forma poligonal irregular, aunque su máxima longitud coincide con la orientación de la pista de vuelo.

Las coordenadas geográficas de su punto de referencia son: 37° 50' 49" N y 00° 52' 46" W y la elevación es de 76 metros sobre el nivel del mar.

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es Los Garranchos, S.L., y el órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento, al no haber asumido la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia las competencias aeronáuticas, por lo que resulta ser el órgano ambiental el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

## 2. Tramitación y consultas

Con fecha 19 de enero de 2016 se recibe, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, documento ambiental del proyecto procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Revisada la documentación, se comprobó que el contenido del documento ambiental no reunía las condiciones de calidad suficientes. Por ello, con fecha 2 de febrero de 2016, se solicitó al promotor la subsanación del citado documento ambiental.

Con fecha 21 de abril de 2016 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, a través de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el documento ambiental subsanado.

El 12 de mayo de 2016 la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia las consultas a las administraciones e instituciones previsiblemente afectadas por la realización del proyecto. Con fecha 19 de septiembre de 2016, se realiza una reiteración de las mismas a la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una X aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación Organismos Consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. ....	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior. ....	-
Subdelegación del Gobierno en Murcia. ....	-
Confederación Hidrográfica del Segura del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. ....	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia. ....	X
Dirección General de Desarrollo Rural y Forestal de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia. ....	X
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. ....	-
Subdirección General de Emergencias de la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia. ....	X
Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Consejería de Sanidad de la Región de Murcia. ....	-

Relación Organismos Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia.....	X
Academia General del Aire. Base de San Javier.....	X
Ayuntamiento de Torre Pacheco (Murcia).....	X
Ayuntamiento de San Javier (Murcia).....	X
SEO/Birdlife.....	-
Ecologistas en Acción de la Región Murciana.....	-
WWF/ADENA España.....	-

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

La Comisaria de Agua de la Confederación Hidrográfica del Segura indica que no se prevé la existencia de impactos ambientales significativos derivados de la actuación, en tanto se gestionen, conforme a su normativa aplicable, los posibles vertidos que se generen durante la explotación de la infraestructura,

El Ayuntamiento de San Javier valora positivamente la propuesta de instalación del Helipuerto Los Garranchos en el término municipal de San Javier, aunque considera que no se han tenido en cuenta las ordenanzas municipales de carácter medioambiental y en especial la ordenanza municipal sobre protección del medio ambiente contra ruidos y vibraciones en el municipio de San Javier

La Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias informa que se han analizado los riesgos existentes en la ubicación del proyecto, aplicando los vigentes planes de emergencia elaborados por la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias. En este sentido, del análisis de riesgo sísmico actualizado (RISMURII) del Plan especial de Protección Civil ante el Riesgo Sísmico (Plan SISMIMUR) se concluye que:

1. Se supone movimientos de intensidad máxima de VIII de la escala EMS.
2. El Mapa geotécnico clasifica los suelos como suelos de roca de resistencia media, por lo que resulta un factor de amplificación «Media III-a» con las aceleraciones locales de hasta 0,22 G.
3. El factor de amplificación varía de 1,31 a 2,00.

Del análisis de riesgo contra incendios forestales, plan INFOMUR, se señala que las instalaciones se encuentran situadas en zona con un riesgo bajo de incendio forestal. Finalmente del estudio de riesgo por inundaciones, plan INUNMUR, se informa que la zona no está próxima al curso del río Segura y en la misma aparecen pequeños cauces sin riesgo de avenidas.

La Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias entiende que, desde el punto de vista de protección civil, no existe ningún riesgo alto en la zona de estudio, aunque deben considerarse los riesgos analizados previamente.

La Academia del Aire de San Javier, del Ministerio de Defensa, informa que el proyecto no tiene una incidencia ambiental significativa sobre la Academia General del Aire de San Javier.

La Dirección General de Bienes Culturales, de la Consejería de Cultura y Portavocía, señala que, al no estar prevista la realización de obras o explanaciones que supongan remociones de terreno y dado que el proyecto no desborda los límites ya autorizados en su día, no es previsible que la modificación que se plantea pueda producir nuevos impactos sobre el patrimonio cultura. Por ello, no resulta necesaria la ejecución de un estudio específico de evaluación de impacto sobre el patrimonio cultural.

El Ayuntamiento de Torre-Pacheco, indica que no cabe esperar que la autorización de este proyecto pueda causar impactos ambientales significativos en el término municipal de Torre-Pacheco.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia, en el informe elaborado por el Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental, realiza un análisis de las principales afecciones ambientales previstas por el proyecto y considera que, aunque la actividad como helipuerto no supone actividad potencialmente contaminante para la atmósfera, de acuerdo con el artículo 2 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, diversas actividades previstas en la fase de construcción y montaje si son actividades potencialmente contaminantes de la atmósfera, al constituir una fuente de emisión de partículas al entorno, por lo que se deberán adoptar medidas correctoras para garantizar la calidad del aire, con el cumplimiento de los valores límites de emisión de partículas  $PM_{10}$  y  $PM_{2,5}$  y cualquier otra sustancia contaminante, establecidos en el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero y relativo a la mejora de la calidad del aire.

En relación a la contaminación acústica y vibraciones, señala en su informe que la actividad debe estar sujeta a todas las prescripciones establecidas en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y en sus normas de desarrollo. Asimismo se deberá atender las prescripciones del Decreto 48/1998, de 30 de julio, de Protección de Medio Ambiente frente al Ruido de la Región de Murcia y las diferentes ordenanzas municipales aprobadas en la materia por los municipios afectados.

Asimismo se considera que la instalación supone una obra que modifica el terreno, englobándose en el artículo 2 del Real Decreto 15/2008, de 1 de febrero, por el que regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Y conforme a la citada disposición los excedentes que –en su caso– estén contaminados por sustancias peligrosas, serán objeto de aplicación de la normativa específica en materia de residuos. Por otro lado, con los datos de producción, cantidades y clasificación de residuos aportados por el promotor, se considera que el titular adquiere la condición de pequeño productor de residuos, conforme lo define el artículo 3, de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Por tanto, deberá proceder a realizar la comunicación previa al inicio de la actividad que se establece en el artículo 29, de la citada Ley, ante el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera también que la actividad se encuentra incluida en el anexo I, actividades potencialmente contaminadoras del suelo, del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. Concretamente en el epígrafe 63,23 «otras actividades anexas del transporte aéreo» del citado anexo I. Por ello, el titular de la actividad deberá cumplir con lo establecido en el artículo 3 del mencionado Real Decreto.

Finalmente se relacionan una serie de medidas a adoptar al objeto de eliminar, o en su caso minimizar, los efectos sobre el medio ambiente de la ejecución del proyecto, referentes a: calidad del aire, reducción de residuos de obra y construcción, correcta gestión de residuos generados y protección del suelo, tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación, concluyendo que el conjunto de las actuaciones no debe causar impactos ambientales significativos siempre que se adopten las medidas contempladas en el documento ambiental y las condiciones de funcionamiento y medidas preventivas y correctoras que se recogen en su informe.

La Dirección General de Desarrollo Rural y Forestal de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia señala, entre otras cuestiones, que consultado SITMURCIA se comprueba que los terrenos sobre los que se ubicaría la actuación se encuentran clasificados como Suelo no Urbanizable de Interés Agrícola/Usos Globales Agrícolas. Por otro lado, conforme al análisis cartográfico, se comprueba que no existen afecciones a terrenos forestales, así como tampoco a montes públicos o a vías pecuarias, observándose que en el entorno existen explotaciones e infraestructuras agrarias. En este sentido, y en el ámbito de las competencias de la Dirección General de Desarrollo Rural, consideran que, con el fin de no interferir la actividad agraria que se desarrolla en las proximidades, se deberán cumplir el condicionado siguiente:

1. El incremento previsible de tráfico de vehículos y maquinaria que se producirá, no deberá interferir el uso de los caminos circundantes, conservando estos su funcionalidad en todo momento, ni se invadirán los límites de las parcelas agrícolas colindantes. Se repondrá el firme que resulte dañado.

2. Durante las fases de construcción y explotación, se garantizarán los accesos actuales a los caminos rurales, vías vecinales y explotaciones agrarias afectadas por el proyecto.

3. La gestión de residuos (residuos de la construcción y demás subproductos de obra), que se generen durante la fase de obras, deberá hacerse de acuerdo con la legislación vigente en tal sentido. Dichos residuos no deberán depositarse de modo que puedan verse afectados caminos, líneas naturales de drenaje, accesos, etc.

4. Durante la fase de obras y posterior funcionamiento, deberá evitarse que tanto el polvo, como las partículas en suspensión que se produzcan, pudieran afectar a los cultivos próximos, por ello se tomarán las medidas oportunas con el fin de evitar o minimizar el levantamiento de polvo y evitar perjuicios a los cultivos cercanos.

5. Se tomarán las medidas necesarias para evitar el riesgo de contaminación del suelo y el agua, por posibles derrames accidentales de lubricantes o hidrocarburos procedentes de la maquinaria y vehículos.

6. En los terrenos donde se ubique el helipuerto, y que limitan con cultivos agrícolas, se establecerá, en la medida de lo posible, una banda de anchura suficiente para evitar impactos indirectos sobre estas zonas, proteger y potenciar sus valores y funciones ambientales.

La Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en su informe de 2 de noviembre de 2016, indica de lo siguiente:

El proyecto se ubica en un entorno muy degradado en el que no existen hábitats naturales y en el que la única vegetación existente consiste en formaciones ruderales y nitrofilas muy fragmentadas. Las comunidades de fauna en estos ambientes se componen de especies generalistas, principalmente reptiles, aves y mamíferos que suelen ser comensales del ser humano. De este modo, los principales impacto del proyecto se centran en las molestias que puedan ocasionar los helicópteros sobre la fauna durante sus maniobras de despegue y aterrizaje debido a la generación de ruido y vibraciones, así como ocasionalmente, el riesgo de colisión con las aves.

Las zonas de mayor interés ambiental, de los alrededores del proyecto, son: la ZEPA Monte el Valle y sierras de Altaona y Escalona (ES0000269), ubicada a 3,5 km de la zona de actuación y el LIC Cabezo Gordo (ES6200013), que se encuentra a 4, 5 km. En ambos espacios abundan los cortados rocosos, que constituyen un buen hábitat de nidificación para diversas rapaces rupícolas. En las sierras de El Valle, Altaona y Escalona se ha llegado a contabilizar hasta 70 parejas de búho real (*Bubo bubo*), 50 ejemplares de águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y tres parejas reproductoras de águila real (*Aquila Chrysaetos*).

Además se informa que en la ZEPA hay extensos pinares y encinares donde crían diversas rapaces forestales de gran importancia por su aislamiento geográfico, como es el caso del águila culebrera (*Circaetus gallicus*) y del águila calzada (*Hieraaetus pennatus*).

Estas especies suelen desplazarse varias decenas de kilómetros para alimentarse, por lo que podrían sufrir cierto riesgo de colisión con los helicópteros a los que daría servicio el helipuerto. Sin embargo, dado que la zona de actuación se encuentra en un elevado estado de antropización no cabe esperar que presente buenas poblaciones de especies presas y por otro lado, no se encuentra ubicado en una zona de paso que conecte zonas de caza de aves rapaces, puesto que se localiza en el borde del núcleo urbano de San Javier. El riesgo de mortalidad de aves por colisión aumenta cuanto más cerca vuelen las aeronaves de los espacios de la Red Natura 2000 mencionados.

Por todo lo anterior, la Subdirección General de Medio Natural considera que el proyecto no va a generar repercusiones negativas sobre el medio natural. No obstante, recomienda aplicar restricciones de vuelo sobre los dos espacios de la Red Natura 2000

ubicados a menos de 5 km del helipuerto, manteniendo asimismo el buffer de protección a su alrededor de 500 m para evitar molestias a la fauna en general y minimizar el riesgo de colisión con las aves rapaces.

Como medidas preventivas, encaminadas a la protección de la fauna frente al ruido de los helicópteros, recomienda que los vuelos solo se realicen durante el periodo diurno.

Finalmente, aconseja realizar un seguimiento de los niveles acústicos generados por los helicópteros con sonómetro homologados y calibrados correctamente, por parte de técnicos competentes, y realizar un seguimiento de las colisiones de avifauna durante la explotación del helipuerto para estudiar, en su caso, la adopción de medidas adicionales de protección de la fauna consistentes en la planificación y gestión de las maniobras de despegue y aterrizaje de las aeronaves.

### 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 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:

3.1 Características del proyecto. El proyecto consiste en la construcción de una plataforma para la operación de helicópteros en el interior de las instalaciones del Campo de Vuelo para aeronaves Ultraligeras Los Garranchos.

El campo de vuelo de ultraligeros de Los Garranchos dispone actualmente de las siguientes infraestructuras e instalaciones:

Pista con orientación 06-24 de 320 metros de longitud por 30 metros de anchura, de pavimento de hormigón asfáltico. La pista dispone de márgenes pavimentados de 7,5 metros de anchura.

El campo de vuelos tiene una calle de salida coincidiendo con el acceso a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Hangar de mantenimiento y oficinas.

La plataforma de estacionamiento de aeronaves de aviación comercial está pavimentada en hormigón asfáltico y ocupa una superficie de 2.510 m<sup>2</sup>.

Vallado perimetral.

Tiene en conjunto una superficie total de 20.000 metros cuadrados, de los que 5.400 corresponden a la zona de hangares, oficinas y recreativa.

Las infraestructuras e instalaciones de nueva construcción previstas son:

La superficie disponible para la instalación de la FATO es de 24 m × 24 m: 576 m<sup>2</sup>, como Área de Seguridad, construida de hormigón asfáltico y actualmente en uso por el campo de vuelo para ultraligeros de forma que las superficies de aproximación y descenso en el despegue de la FATO, estarán orientadas en la misma dirección que las superficies aproximación y descenso en el despegue del Campo de vuelo para ULMs, es decir 06-24, facilitando dichas áreas una operación segura y fiable.

Se construirá una plataforma de estacionamiento para helicópteros, que se situará en la zona de servicio, esto supondrá la adecuación de 200 m<sup>2</sup>.

Se utilizarán los hangares, que actualmente tiene habilitados el Campo de vuelo, para el albergue de los helicópteros. El suministro de combustible se llevará a cabo en helipuertos autorizados para tal fin, evitando así posibles efectos no deseados en el medio ambiente.

Mangas de viento. Se instalan en las zonas visibles desde los nuevos umbrales.

La señalización horizontal se restituirá según los puestos de estacionamientos proyectados.

El sistema de salvamento y extinción de incendios serán los que se utilizan según la normativa por el Campo de Vuelo para ULMs, autorizado en la actualidad por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Las características técnicas del proyecto se resumen en la tabla 1:

#### Características técnicas del helipuerto Los Garranchos

Superficie:

Superficie de la ampliación: 576 m<sup>2</sup>.

Características de la FATO:

Longitud del tramo a diseñar: 24 m.

Longitud y anchura total de la FATO: 24 × 24 m.

Orientación de la FATO: 06-24.

Elementos que integran el proyecto:

Pista de rodadura: Si.

Longitud/anchura: 15, 51 m /15 m.

Orientación: 15-33.

Infraestructuras para el servicio de salvamento y extinción de incendios: No.

Superficie de ampliación: 576 m<sup>2</sup>.

Zona industrial y almacenamiento de combustible: No.

Urbanización aparcamientos y otros: No.

Otros: No.

Infraestructuras asociadas:

Hangares:

1 de (54 × 17) m<sup>2</sup> × 7,5 m.

1 de (44 × 17) m<sup>2</sup> × 6,5 m.

Oficinas: (19 × 12) m<sup>2</sup> × 3,5 m.

El documento ambiental no presenta alternativas de emplazamiento dentro de la parcela de ubicación del helipuerto existente, ya que el promotor se decanta por la construcción del Helipuerto en una superficie plana, en un espacio no utilizado para uso por ULMs, que se ubica en la prolongación de la pista de vuelo a la altura del hangar 1, en la plataforma de estacionamiento de aeronaves y cuyas dimensiones se especifican en Tabla 1. La elección del emplazamiento del helipuerto cumple las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Para ello se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

En la fase de construcción se delimitará con pintura permanente, sobre el hormigón actualmente existente, la superficie del Área de Aproximación final y despegue (FATO). Asimismo se dibujará una plataforma de estacionamiento para helicópteros que se situará en la zona de servicios. Se conducirá las aeronaves desde el Área de Toma de contacto y de elevación inicial (TLOF) hasta la plataforma de estacionamiento, a través de un espacio de rodadura que se adaptará a la normativa, que a tal efecto tiene establecido el Manual de Requisitos de Diseño y Medios Aceptables de Cumplimiento de Helipuertos de Uso Restringido, publicado por AESA.

En relación con la fase de explotación, la infraestructura que se construirá será restringida para uso privado por los socios del Aeroclub Mar Menor y como elemento de práctica pedagógica para la escuela de pilotos de helicópteros.

El tipo de aeronaves a utilizar es la siguientes: helicóptero R44 (Robinson 44), como aeronave determinante para el cálculo de superficies (FATO, TLOF, Área de Seguridad) y están previsto un número de operaciones de 6 y 8 diarias. El horario de operación, al ser vuelos visuales, se limita a la franja horaria comprendida entre el orto y el ocaso.

3.2 Ubicación del proyecto. El emplazamiento se encuentra en la finca Los Sáez de Tarquinales, en el campo de vuelo de Los Garranchos a 8 kilómetros de San Javier. El acceso a las instalaciones se efectúa a través de la autovía RM-1 Santomera-San Javier en la salida 5.

El documento ambiental indica que la vegetación actual, que rodea al campo de vuelo, está constituida por herbáceas en las áreas de cultivos abandonados, mientras que en la zona noreste la vegetación es de tipo ornamental. Existen dos pequeñas masas de pino carrasco (*Pinus halepensis*), algunas palmeras y por último vegetación asociada habitualmente a jardines.

El helipuerto proyectado dentro del campo de vuelo de ultraligeros de Los Garranchos no coincide con ningún espacio incluido en la Red Natura 2000, protegidos por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (Directivas 2009/147/CE y 92/43/CEE). El espacio de Red Natura 2000 más cercano es la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000269 Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona que se encuentra a 3,5 km del proyecto.

La ZEPA alberga montes de altitud media con bosques de pino carrasco (*Pinus halepensis*), manchas de encinar (*Quercus ilex ssp ballota*), matorrales termo y mesomediterraneos y vegetación rupícola sobre cortados y cantiles, que constituyen hábitats adecuados para la presencia de aves rapaces rupícolas como el águila real (*Aquila chrysaetos*), el búho real (*Bubo bubo*), el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y el halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y forestales como el águila culebrera (*Circaetus gallicus*) y el águila calzada (*Hieraaetus pennatus*)

Se trata de un importante enclave a nivel forestal y de protección de la fauna, reducto de los espacios forestales que primitivamente ocuparon la zona, muy castigada por las roturaciones para cultivo agrícola de secano.

El paisaje forestal está dominado por *Pinus halepensis* e interesantes comunidades de roquedos con numerosos endemismos como *Centaurea saxicola*, *Lafuentea rotundifolia* o diversas especies del género *Teucrium*. Estas suelen ir acompañadas de la comunidad de *Sedum sediforme*. La vegetación de suelos ricos en yesos está incluida en una comunidad prioritaria con algunos endemismos notables como *Teucrium libanitis* y *Santolina viscosa*. Finalmente destacar los muy abundantes pastizales prioritarios de *Brachypodium*, donde se incluyen numerosos neófitos amenazados.

El LIC Cabezo Gordo (ES6200013), que se encuentra a 4,5 km, es un cabezo calizo con materiales metamórficos que destaca como elemento paisajístico de gran importancia en la llanura sedimentaria del Mar Menor. Tiene un gran interés paleoantropológico (restos de *Homo sapiens neanderthalensis* y *Homo sapiens arcaico* cuya datación se sitúa entre los 200.000 y 500.000 años). Este espacio presenta un interesante cornical (*Periploca angustifolia*) y lastonar de *Brachypodium retusum* en buen estado de conservación. Hay numerosas especies protegidas y algunas especies incluidas en la Lista Roja Nacional.

El documento ambiental señala que la fauna del entorno está compuesta principalmente por micro mamíferos (ratones de campo, conejos,...) y aves como palomas (*Columba sp*), urracas (*Pica pica*), gracillas (*Corvus sp*), abubillas (*Upupa epops*). También se localizan en el área de estudio individuos de águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y cernicalos (*Falco sp*).

Según el documento ambiental no se han identificado bienes arquitectónicos ni arqueológicos en el emplazamiento del helipuerto, ni éste se encuentra en zona arqueológica.

3.3 Características del potencial impacto. El documento ambiental indica que los principales impactos que podrían producirse por el proyecto son:

En relación a la posible incidencia del proyecto sobre la atmosfera, podría ser causada por la generación de polvo, la emisión de contaminantes gaseosos derivada de la combustión incompleta del combustible de las maquinas y aeronaves y el ruido producido por estas últimas.

El principal impacto potencial identificado es el acústico y las molestias que puedan ocasionar los helicópteros durante sus maniobras de despegue y aterrizaje debido a la generación de ruido y vibraciones así como, ocasionalmente, el riesgo de colisión con las aves.

El ruido que generan las aeronaves afectará de manera puntual, en los despegues y aterrizajes, al medio en el que se sitúa la pista. Para analizar el grado de exposición acústica, como consecuencia de la operación del helipuerto, sobre los sectores del territorio cercanos a la infraestructura, se han evaluado los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, modificado por el Real Decreto 1038/2012, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Dado su emplazamiento, finalidad y operaciones previstas de las aeronaves, los impactos potenciales reseñables en condiciones normales son clasificados en la documentación ambiental como moderados.

Del análisis de las áreas acústicas el promotor concluye lo siguiente:

No existen vivienda expuesta a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos para áreas residenciales según se establecen en la normativa anteriormente citada.

Las aeronaves abandonan el helipuerto por trayectorias que no sobrevuelan zonas habitadas o arboladas por lo que su incidencia y molestias a las personas y a la fauna es mínimo.

El helipuerto se encuentra en terreno agrícola sin población, limitando con las zonas de servidumbres de la carretera RM-1 de San Javier a Santomera (Murcia), en la cual los niveles producidos por el tráfico en Ld o Ln serían superiores al ruido producido por los helicópteros que tienen unas operaciones máximas previstas de 750 vuelos al año frente al tráfico calculado en esa autopista que es de 3.000.000 de vehículos al año.

La variación respecto del escenario actual es mínima debido al pequeño incremento del tráfico aéreo de la zona.

En este sentido se ha recibido información adicional del promotor del proyecto en la cual se expresa el compromiso de que, una vez iniciada la actividad, se realizará un estudio acústico con mediciones reales y en las condiciones más desfavorables para determinar si se cumple los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. En todo caso, la autoridad competente para ello definirá los límites que son de aplicación al aeródromo según la normativa de ruido.

En función de las conclusiones del estudio acústico, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que sean de aplicación.

Por otro lado, el documento ambiental identifica otros impactos como son:

La ocupación del suelo y el cambio de usos asociados. En la actualidad, el ámbito de actuación se corresponde con suelos rústicos de régimen general; el uso que se les daba anteriormente a estos suelos era de carácter agrícola, con cultivos de secano cerealistas que, por su abandono o escaso uso, venían siendo colonizados por estratos arbustivos.

La afección al suelo afectara a 576 m<sup>2</sup> que, al encontrarse pavimentados en la actualidad, no está previsto que se produzca eliminación de vegetación y no se generara residuos de demolición.

Tal y como ya se ha comentado el Helipuerto proyectado no coincide con ningún espacio de la Red Natura 2000 ni de la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Región de Murcia, así como tampoco afecta a ningún tipo de Hábitat de Interés Comunitario de los incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE y en el anexo I de la Ley 42/2007.

Durante la construcción del proyecto no se prevén afecciones directas sobre la fauna ya que las especies identificadas en la zona se adaptan a zonas antropizadas y a la presencia del ser humano. Asimismo no se prevén modificaciones en la vegetación de la parcela en la que se desarrollará el proyecto de Helipuerto en Los Garranchos.

En materia de residuos, los residuos generados en la fase de obras serán los característicos de la ejecución de obra civil siendo clasificados como residuos inertes y serán principalmente generados en las operaciones de pintado de superficies para la señalización. No hay demolición de estructuras existentes, por lo que no se generara hormigones, tierras, materiales cerámicos, yesos y escayolas, escombros, materiales metálicos,...) ni tampoco está previsto la preparación y utilización de hormigones (restos de hormigón, restos de encofrados y moldes,...). Los residuos urbanos y asimilables a urbanos son generados en las instalaciones auxiliares como oficinas y vestuarios (papel, cartón, restos de alimentación, restos sanitarios, envases y embalajes, vestuario...), así como los generados en el desembalaje de materiales.

En relación a la gestión de estos residuos, generados durante las obras, se atenderá a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

El proyecto de construcción de helipuerto contempla la ubicación del punto limpio durante la fase de obra en la zona de instalaciones auxiliares y en el documento ambiental se proponen una serie de medidas generales destinadas a la prevención y minimización de residuos que deberán ser concretadas por el contratista en el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición.

En relación a la generación de aguas residuales, durante la ejecución de las obras, principalmente estas se producirán por las tareas de limpieza (instalaciones, maquinaria, personal) y otras actividades que conllevan el consumo de agua como albañilería. Las actuaciones proyectadas no suponen la generación de cantidades significativas de aguas residuales. El sistema de drenaje, tanto para la ampliación de la pista como de la plataforma, se ha proyectado siguiendo los criterios de la red actual, asegurando una evacuación eficiente de las aguas recogidas en las nuevas áreas.

3.4 Medidas protectoras, correctoras y compensatorias para el medio ambiente, previstas en el documento ambiental. El documento ambiental incluye algunas medidas preventivas y correctoras para minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos por las obras de las instalaciones y las operaciones del helipuerto. Cabe destacar las siguientes propuestas:

Para minimizar la emisión de partículas, el promotor propone las siguientes medidas:

Utilizar el riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que realicen movimientos de tierra para minimizar el levantamiento de polvo y consecuentemente la emisión de partículas en suspensión.

En lo relacionado con el agua de riego, será necesario aportar certificado del lugar de procedencia del mismo.

Para evitar la erosión eólica se revegetará las superficies denudadas durante las obras.

En las conexiones de la obra con elementos de la red viaria local se evitará el arrastre de barro y polvo mediante la instalación de plataformas de lavados de ruedas o mediante la extensión de una capa de zahorra.

Se limitará la velocidad de los vehículos de la obra a 20 km/h.

Para la reducción de emisiones procedente de los motores de combustión, el documento ambiental propone, entre otras, las siguientes medidas:

Se deberá constatar, antes del comienzo de las obras, que todos los vehículos y maquinaria hayan sido revisados y mantenidos según las recomendaciones de los fabricantes.

Para el control de la emisión de gases y partículas contaminantes, procedentes de los motores de combustión interna de las máquinas móviles no de carretera, se aplicará la normativa vigente al respecto (Directiva 2011/88/UE, Directiva 2010/26/UE y las Directivas 2001/63/CE, 2002/88/CE y 2004/26/CE).

Se aplicarán las medidas encaminadas a reducir las emisiones atmosféricas procedentes de aeronaves recomendadas por la OACI y la FAA.

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad acústica en el entorno de las obras se vigilará que la maquinaria utilizada en la obra tenga un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, modificado por el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

En el documento ambiental incluye también medidas para una adecuada gestión residuos, mediante la separación de los mismos que permita su reutilización, valorización y eliminación posterior. Así los residuos de construcción y demolición se separaran tal y como establece en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero.

Por otro lado, se prestará especial atención a la gestión de los residuos peligrosos, generados como consecuencia de las actuaciones proyectadas, como: envases de pintura, disolventes, aceites procedentes de la maquinaria, fungibles de las instalaciones de obras, etc. Se dispondrá de una zona convenientemente acondicionada y con los contenedores adecuados para cada tipo de residuos. Para la gestión de estos residuos se cumplirán todos los requisitos impuestos en el Real Decreto 833/1988, modificado por el Real Decreto 952/1997 sobre residuos peligrosos y la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados. Asimismo se gestionara adecuadamente los aceites usados.

Para proteger el sistema hidrológico durante la fase de construcción, las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizará exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas, para que se pueda controlar la presencia de sólidos no deseados en el sistema hidrológico, y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. También se prohibirá el vertido de subproductos de obra al sistema de drenaje para no alterar la calidad de las aguas que circulan por él.

El documento ambiental incluye por último un programa de vigilancia ambiental que permita verificar el cumplimiento de las medidas ambientales definidas anteriormente relativos a: la protección de la calidad química del aire, prevención de la afección acústica, protección del suelo, gestión de residuos y protección de la calidad de las aguas.

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

El promotor deberá incluir en su proyecto de ejecución todas las medidas propuestas y aceptadas en el procedimiento de evaluación ambiental e incluirá las prescripciones de protección ambiental específicas, que en su mayor parte han sido indicadas en los informes aportados por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y la Dirección General de Desarrollo Rural y Forestal de la Región de Murcia y la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, que se detallan a continuación:

El promotor deberá realizar, una vez iniciada la actividad, un estudio acústico con mediciones reales y en las condiciones más desfavorables para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2003 de 19 de octubre. La autoridad competente para ello, definirá, en su

caso, los límites que son de aplicación al aeródromo según la normativa de ruido. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación. Si en el inicio o transcurso de la actividad se constatará la vulneración de los niveles de ruido aceptables según la normativa, se procederá a tomar las medidas necesarias para alcanzar los niveles satisfactorios, ya sea mediante la revisión del correcto estado y funcionamiento de las aeronaves o, en caso de que dicha medida no fuera suficiente, con la adopción de las medidas técnicas necesarias (silenciador de motores, hélices más silenciosas, etc.). Si aun así se siguieran vulnerando los niveles aceptables, deberán limitarse al máximo o prohibirse el uso de los aparatos infractores, modificarse las trayectorias de despegue y aterrizaje o incluso limitar el número de operaciones hasta garantizar unos niveles acústicos que cumplan con la normativa.

Además, se evitará realizar sobrevuelos continuados de zonas pobladas y de viviendas aisladas. A estos efectos, se informará de ello a los pilotos que operen en el aeródromo.

Igualmente, se realizará un control periódico de los niveles de ruido durante la explotación, con el fin de que se mantengan dentro de los límites legales vigentes y no produzcan molestias ni a la población ni a la fauna; así como inspecciones periódicas en los motores de los aparatos, para asegurar que se encuentren en perfecto estado y minimizar la emisión de ruidos. Se realizarán mediciones y controles adicionales ante la integración de nuevas aeronaves de características significativamente distintas de las previstas inicialmente, para descartar que produzcan niveles de ruido superiores. La vulneración continuada de los valores sonométricos debe ser motivo de presentación de informe especial dentro del Programa de Vigilancia Ambiental.

Se deberá atender las prescripciones del Decreto 48/1998, de 30 de julio, de protección de Medio Ambiente frente al ruido en la Región de Murcia y a lo establecido en la Ordenanza municipal sobre protección del medio ambiente contra ruidos y vibraciones en el municipio de San Javier.

Se deberá informar debidamente a los usuarios del campo de vuelos de la conveniencia de no sobrevolar las zonas sensibles y espacios protegidos identificados en el documento ambiental (espacios de la Red Natura 2000), manteniendo asimismo el buffer de protección a su alrededor de 500 m para evitar molestias a la fauna en general y minimizar el riesgo de colisión con aves rapaces. Se colocarán, de manera visible, carteles con la indicación de las áreas en las que no es recomendado volar especificando los motivos. Dicha información, en forma de mapas o cartas de navegación, se mandará con suficiente antelación a los pilotos provenientes de otros aeródromos que tengan previsto acceder al Helipuerto de Los Garranchos.

Se definirá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes de la fauna con las aeronaves, que deberá estar operativo en el momento en que el centro entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, las causas y las consecuencias del incidente, así como la zona y la altitud en la que se ha producido. En caso de producirse algún incidente, se remitirán los datos al organismo competente en gestión de fauna para determinar las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias.

Los helicópteros serán revisados periódicamente con el fin de mantener las emisiones y el nivel sonoro dentro de los niveles establecidos por la legislación vigente.

Con carácter general, la actividad estará sujeta a los requisitos establecidos en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Asimismo, la instalación o montaje de la instalación estará sujeta, en todo momento, a lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición, incluyendo lo relativo al Estudio de Gestión de Residuos al que hace referencia el artículo 4.1.a), los materiales excedentes generados.

Todos los residuos, generados tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación del helipuerto, se gestionarán de acuerdo con la normativa en vigor a través de agentes autorizados llevándose a vertederos autorizados.

Estos residuos, como otros que se puedan generar de carácter peligroso o no, procedentes del helipuerto (aceites usados procedentes de la maquinaria, chatarras, etc.), serán gestionados de modo adecuado, conforme a la normativa vigente.

Se contemplará la creación de instalaciones para la recogida de residuos sólidos urbanos.

En caso de finalización de las actividades y cierre del centro, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los residuos resultantes del desmantelamiento.

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 simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Helipuerto Los Garranchos, término municipal de San Javier (Murcia), vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título 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 y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente ([www.mapama.es](http://www.mapama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 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, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 3 de abril de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

