

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

4982 *Resolución de 4 de marzo de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto del Hospital del Mar Menor en San Javier, Murcia.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, 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 de Helipuerto del Hospital del Mar Menor en San Javier (Murcia) se encuentra encuadrado en el Grupo 7, d) del referido anexo II.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—Se trata de un helipuerto de superficie de carácter permanente en el término municipal de San Javier, dentro de la pedanía de Pozo Aledo, en la provincia de Murcia, para uso sanitario del nuevo Hospital del Mar Menor, junto al que se encuentra. Se trata de un helipuerto de superficie, ligeramente elevado para mejorar la accesibilidad de aerotransportes sanitarios y de emergencias. La operación será en vuelo visual diurno y nocturno.

El promotor del proyecto es GISCARMSA, Gestora de Infraestructuras Sanitarias de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, S.A., Unipersonal, y el órgano sustantivo es la AESA, Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas.*—La administración autonómica inició en el año 2007 la tramitación del proyecto, pero la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento comunicó que la competencia medioambiental correspondía al entonces Ministerio de Medio Ambiente, al ejercer la primera de autoridad sustantiva en la autorización de la instalación, por no haber asumido las competencias en materia de aeródromos y helipuertos privados la Comunidad Autónoma de Murcia.

La tramitación en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, se inició con fecha 17 de septiembre de 2008, momento en que se recibió del órgano sustantivo el documento ambiental del proyecto, realizado por Helicomplet. La documentación del proyecto incluía el expediente iniciado por la Dirección General de Calidad Ambiental de la Región de Murcia. Una vez recibidas las copias del documento ambiental, se realizó el preceptivo trámite de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe sobre las implicaciones ambientales del proyecto:

Entidad	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	—
Confederación Hidrográfica del Segura del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Delegación del Gobierno en Murcia.	—

Entidad	Respuesta
Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.	-
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Territorio y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.	-
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad y Consumo de la Región de Murcia.	-
Dirección General de Emergencias de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Región de Murcia.	X
Ayuntamiento de San Javier.	-
WWF/ADENA.	-
SEO.	-
Ecologistas en Acción de Murcia.	-
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU).	-
Fundación Global Nature.	-
Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE).	-
Asociación Columbares-Cordillera Sur.	-

De las contestaciones recibidas destacan las siguientes cuestiones:

La Dirección General de Emergencias de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Región de Murcia señala el riesgo sísmico de la zona (vulnerabilidad media) y el riesgo por inundaciones en el término municipal de San Javier (riesgo medio, aunque en la zona no existe ningún cauce que genere un riesgo importante), y concluye que, conforme al objeto, la ubicación y las dimensiones del proyecto, dichos riesgos deben ser considerados, pero no limitar su ejecución, que por otra parte considera oportuna y necesaria para la mejora de la gestión de los servicios sanitarios y de protección civil en la Región de Murcia.

La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia comunica que el ámbito del proyecto Nuevo Hospital del Mar Menor de San Javier, en el que se encuadra también el helipuerto, fue realizada una prospección arqueológica en base a cuyas conclusiones se estableció la ausencia de evidencias de tipo histórico-arqueológico en la zona afectada por el proyecto.

La Dirección General de Territorio y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia cita normativa de aplicación en relación a la Ordenación del Territorio, apreciando que el citado proyecto no resulta afectado por ninguna determinación de las DPOTSI, Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial, aprobadas por el Decreto n.º 102/2006, de 8 de junio (BORM 16/06/2006).

En relación al las DPOTL, Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia (Decreto 57/2004, de 18 de junio, BORM 25/06/2004), se trata de suelos protegidos por el Plan de Ordenación Territorial en la categoría de suelo de protección agrícola, cuyo régimen de usos se establece en el anexo V de las DPOTL. Teniendo en cuenta la resolución interpretativa de dicho anexo V, de fecha 13/04/2007, el Hospital es un equipamiento Sanitario, que al no tratarse de equipamiento destinado a actividades turísticas no resulta prohibido en suelos de protección agrícola. Se entiende por tanto que el helipuerto forma parte de la infraestructura del Hospital, por lo tanto tampoco es un uso prohibido según el anexo V.

La Confederación Hidrográfica del Segura, del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino informa que de acuerdo con sus competencias, especialización y ámbito de actuación, no prevé impactos ambientales significativos ocasionados por el proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia, en su respuesta a las consultas, informa que la ubicación del proyecto no se encuentra en el ámbito de ningún espacio natural protegido, LIC o ZEPA, por lo que no se verá afectada la integridad de estos espacios ni de la red Natura 2000, a no ser que en el caso de la ZEPA Mar Menor los recorridos a efectuar por las aeronaves invadan dicho lugar. En relación al sistema general de vías pecuarias, a menos de 250 m se encuentra la Vereda del Mirador a Pozo Aledo, y a menos de 600 m la Vereda del Vinco. La zona de actuación se encuentra a unos 6 km del Mar Menor, espacio protegido de gran importancia para la avifauna por la concentración y diversidad de especies de aves sedentarias y migratorias. En relación a este punto, la mencionada Dirección General señala que la línea de costa de la Región constituye la ruta migratoria más frecuente para las poblaciones de flamenco y que al ser el vuelo de esta especie a media altura, coincidiendo con la altura de vuelo más usual de los helicópteros, se podrían ocasionalmente ver afectadas las poblaciones de esta especie en la zona.

Información complementaria solicitada por el órgano Ambiental. Del análisis de la documentación aportada y de las contestaciones recibidas en esta fase de consultas, se pudo deducir la existencia de posibles impactos ambientales sobre la fauna, en especial el flamenco rosa. Además, en la documentación se mencionaba la existencia en la zona de áreas restringidas, peligrosas y prohibidas, por ser área de prácticas de la Academia General del Aire, prácticas de paracaidismo en la base de Alcantarilla, área de la base naval de Cartagena, y escuela de adiestramiento de vuelos del ejército. Por otro lado, la cercanía de las ubicaciones de esta infraestructura y la de otro proyecto promovido por la misma entidad, el helipuerto del Hospital de Cartagena, planteaba dudas respecto a los posibles efectos acumulativos y sinérgicos, que se podrían unir a los generados por la existencia de otras instalaciones aeronáuticas, en funcionamiento o en proyecto, en sus zonas de influencia.

Por tanto, con fecha 21/10/2010 se requirió al promotor para que justificara la necesidad de dichas infraestructuras y su operatividad, teniendo en cuenta las mencionadas limitaciones. Igualmente, con carácter previo a la decisión sobre el sometimiento o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, se solicitó completar la documentación aportada con la siguiente información adicional:

Régimen de explotación del helipuerto. Esquema previsto para las operaciones sanitarias aerotransportadas, situación de la base permanente de los helicópteros, y tiempo estimado de llegada desde dicha base al hospital.

Análisis de posibles afecciones a la fauna.

Información sobre el servicio de extinción de incendios y el Plan de Emergencia para el riesgo de accidentes.

Adecuación del desarrollo de las actividades aeronáuticas a la sensibilidad ambiental o urbanística de las posibles zonas sobrevoladas.

Medidas para mitigar el impacto acústico, utilización de aparatos con los controles pertinentes, en cumplimiento de la legislación vigente, y revisados periódicamente.

Forma de realizar el seguimiento que garantice el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, incluyendo el seguimiento de la fauna durante la fase de explotación e informes al organismo competente de la Comunidad Autónoma en temas de biodiversidad, debiendo notificarse cualquier choque o colisión que suceda durante el desarrollo de las actividades aeronáuticas, indicando en todo caso la altitud a la que se ha producido, la especie de que se trate y la envergadura del ejemplar; así como posibles cambios de comportamiento, efectos en las épocas críticas, etc.

El promotor responde a dicho requerimiento, con fecha 23/11/2010, con la siguiente información adicional:

El helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor en San Javier, Murcia, no se encuentra en ninguna ZEPA ni LIC. Las únicas ZEPA próximas a la zona de emplazamiento del helipuerto son las situadas en el Mar Menor (ES0000175 y ES0000260) y la del Monte El Valle y Sierras de Altahona y Escalona (ES0000269). Las primeras no implican ningún

inconveniente, ya que están suficientemente distantes como para no requerirse ningún sobrevuelo de las mismas en los circuitos de acceso. La segunda se sitúa, en su punto más próximo, a 8 km al noroeste del emplazamiento, por tanto tampoco supone una limitación para la operación aérea. El LIC que presenta un mayor conflicto es el del Cabezo Gordo, situado a 3,5 km de distancia del punto de emplazamiento del helipuerto, en su punto más cercano, en dirección oeste-suroeste. La única razón que pudiera entrar en conflicto es la presencia de colonias de quirópteros, siendo el resto de fuentes de interés del LIC ajenas a la operación de las aeronaves (restos antropomórficos, vegetación...). No obstante, la distancia a la que se encuentra el LIC respecto al helipuerto, y la bajísima altitud de vuelo de los murciélagos permite asegurar que, sean cuales sean las trayectorias elegidas, éstas tampoco entrarán en conflicto con los intereses a proteger que motivan la declaración de este LIC (los quirópteros, virtualmente ciegos, vuelan gracias a un sistema de radar de ultrasonidos, por lo que no son capaces de orientarse en espacio aéreo abierto, requiriendo estar entre volúmenes: cuevas, paredes, árboles...).

En cuanto a la ruta de migración de los flamencos, éstos emigran por la línea de costa, que se encuentra al menos a 8,6 km del helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor, en un área conflictiva debido al cruce de las cabeceras del Aeropuerto de San Javier, con presencia de reactores militares de la Academia General del Aire y de reactores comerciales. La puesta en servicio del helipuerto no requerirá en ningún caso el cruce de la línea de costa, empleada por el flamenco en sus migraciones. No resulta, pues, posible un conflicto con las rutas migratorias del flamenco rosa y los accesos/salidas del helipuerto, ya que éstos se han diseñado evitando estas áreas. Antes bien, el promotor declara que la aprobación y puesta en funcionamiento del helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor reducirá la afección actual a la ruta migratoria del flamenco rosa, ya que sin él, los traslados deberán realizarse al cercano aeropuerto de San Javier (complementando el servicio con una ambulancia terrestre) que se encuentra exactamente en la vertical de la ruta migratoria del flamenco rosa. Así pues, la apertura de este helipuerto eliminará los tráficó de helicópteros sanitarios de este aeropuerto, reduciendo el riesgo de colisión de las aves. El helipuerto no se encuentra cerca de ninguna ZEPA que deba ser sobrevolada, ni de la ruta migratoria de ninguna otra ave, considerándose por tanto que no se afectará a otra fauna protegida o singular.

El emplazamiento ya ha obtenido la Compatibilidad de Espacio Aéreo del órgano responsable de otorgarlo (CIDEFO, Comité Interministerial de Defensa y Fomento), el cual ha analizado la compatibilidad de su emplazamiento con todas las áreas restringidas, prohibidas y peligrosas cercanas. Ninguna de estas áreas, las más relacionadas con protecciones de dependencias y áreas de prácticas de vuelo de militares, coincide ni impide el acceso a la ubicación del helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor. Estas áreas no suelen ocupar todas las altitudes, pudiendo franquearse por encima o por debajo. La mayoría no tienen vigencia continua, sino que se activan por notificación, o tienen un horario fijo dentro del que se deben respetar sus límites. Es común el vuelo dentro y entre áreas LED (áreas peligrosas), LER (áreas restringidas), y cerca de LEP (áreas prohibidas), y el personal de vuelo tiene la responsabilidad y obligación de conocerlas y respetarlas, acudiendo a la Publicación Aeronáutica (AIP) correspondiente, publicada por AENA en el caso de España.

En relación a la cercanía con el Hospital de Cartagena, y posibles efectos acumulativos y sinérgicos de sus respectivos helipuertos, la CIDEFO evalúa la compatibilidad no sólo de las instalaciones existentes, sino también de las solicitadas y en curso de establecimiento. Así pues, al otorgar compatibilidad a una ya tenía conocimiento de la otra. Destaca que los usuarios de ambos helipuertos ubicados en complejos hospitalarios serán los medios aéreos de la Dirección General de Emergencias de la Región de Murcia, por lo que es «a priori» altamente improbable una operación simultánea de dos helicópteros, en ambos helipuertos. No es cierto que la existencia de dos instalaciones vaya a aumentar el tráfico, sino que permitirá a los heridos evacuados ser atendidos en el centro hospitalario más conveniente a su patología o al más cercano o adecuado para el sistema sanitario, en lugar de ir todos destinados a la misma instalación (la única que tuviera helipuerto). Es decir: la existencia de una red de helipuertos tiende a diluir el impacto medioambiental en cada uno de ellos en lugar de concentrarlo, aportando una mayor utilidad y calidad al

servicio. Aun así, cabe destacar el hecho de que en una misma zona se encuentra la Base militar de San Javier (base de la Academia General del Aire y de entrenamiento de la Patrulla Águila), el Aeropuerto comercial de Murcia, la Base Aérea de Alcantarilla, los aeródromos privados de Los Martínez del Puerto y Alhama de Murcia y un campo de ultraligeros certificado en las cercanías de San Javier. Así, el tráfico que pudiera llegar a suponer el establecimiento del Helipuerto del Hospital del Mar Menor en San Javier, aún añadido al del Hospital de Cartagena, supone un movimiento de aeronaves despreciable frente al generado por el resto de instalaciones. En cualquier caso, en ausencia de helipuertos en los hospitales, típicamente las evacuaciones y traslados aéreos se realizan al aeropuerto más cercano, con un traslado en un vehículo terrestre desde este punto hasta el hospital. Este proceso no evita el traslado aéreo, sino que lo alarga innecesariamente, y afectando a un territorio mayor.

En relación al régimen de explotación del helipuerto, éste será propiedad del centro hospitalario y su titular GISCARMSA. Los helicópteros que operarán en él serán los de los servicios de emergencia contratados en cada momento por el 112 de Murcia, en misiones de rescate o traslado sanitario, así como –puntualmente– servicios de emergencias militares o de rescate marítimo. No se prevé un uso comercial de la instalación. El promotor informa que no existe en la actualidad ningún helipuerto certificado en la Región de Murcia. En la actualidad, la base del helicóptero sanitario de la Región de Murcia es la Base Aérea de Alcantarilla, a 36 km del Helipuerto del Hospital del Mar Menor. A una velocidad típica de vuelo de un helicóptero de 100 nudos, esta distancia implica unos 11 minutos de vuelo.

Respecto al Plan de Emergencia, el promotor informa que el helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor se encuentra en la actualidad en una zona no poblada, no existiendo riesgo por lo tanto en el sentido que se indica. Desde el año 2009, los servicios sanitarios en helicóptero se realizan en España bajo las estrictas reglas de operación JAR-OPS 3, que requieren operar en condición de las llamadas «Performance 1», las cuales, como en el caso de un transporte comercial de pasajeros, requieren garantizar que en caso de fallo de un motor, la potencia remanente permita finalizar con seguridad cualquier maniobra de despegue o aterrizaje, o volver a tomar tierra controladamente en el helipuerto de origen.

El helipuerto está equipado con un sistema de extinción automático similar al empleado en instalaciones elevadas sobre edificios. Esta instalación (no requerida por las autoridades de Aviación Civil españolas) cumple con los estándares del Anexo 14 de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) para helipuertos elevados y con los de la National Fire Protection Agency de EEUU, según la normativa NFPA 418. El helipuerto está dotado de un equipo de emergencia de rescate y primera intervención, según requiere el Manual de Helipuertos de OACI. Se requiere la presencia de una ambulancia en el helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor a la emisión o recepción de traslados, debido a la distancia entre este emplazamiento y el acceso al Hospital. Así, se garantiza que ante cualquier siniestro, personal de urgencias del propio hospital podrá activar el sistema antiincendios y los protocolos de emergencias del propio hospital.

En relación con la adecuación de las actividades aeronáuticas a la sensibilidad ambiental o urbanística de las posibles zonas sobrevoladas, el promotor contesta que las rutas de acceso y salida del helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor han sido diseñadas contemplando todas las sensibilidades del entorno, mediante una valoración conjunta de la seguridad operativa, obstáculos del entorno, vientos dominantes, zonas de especial sensibilidad ambiental (ZEPAs, LICs y rutas migratorias de aves), áreas densamente urbanizadas, áreas con servidumbre acústica propia (vías rápidas), áreas de futura urbanización, con atención a sus limitaciones de capacidad de construcción en altura, limitaciones impuestas por la arquitectura del espacio aéreo, limitaciones impuestas por las trayectorias de tráficos comerciales, emplazamiento del propio nuevo Hospital del Mar Menor, y procedimientos de mitigación de ruido. En base a todos estos criterios, conjuntamente con los requerimientos técnicos impuestos por el anexo 14 de OACI y el Reglamento de Helipuertos de OACI, se han establecido dos pares de trayectorias, una preferente y otra secundaria, que garanticen una alta operatividad, una operación segura y un impacto mínimo, tanto al vecindario (cuando lo haya) como medioambiental.

Sobre el uso de aparatos correctamente mantenidos, el promotor considera que es potestad de AESA y de una cadena de responsabilidades basada en la emisión y control de licencias y autorizaciones, velar por la seguridad del material en vuelo (aeronavegabilidad) y el correcto mantenimiento de las aeronaves. El servicio de emergencias 112 de la Región de Murcia sólo contrata proveedores de contrastada reputación, obligados a mostrar sus certificaciones y capacitaciones técnicas a demanda, así como los controles técnicos de los helicópteros adscritos al servicio. No se tiene tampoco ninguna duda respecto al correcto mantenimiento de las aeronaves operadas por los servicios públicos de rescate civiles o militares ni de la Guardia Civil. Los helicópteros empleados actualmente por los servicios del 112 de Murcia son de la familia Bell 412. Los valores acústicos externos declarados por el fabricante, tanto para sobrevuelo como para despegue y aproximación, están dentro de lo establecido en la parte 36 del anexo 16 de OACI, donde se limitan las emisiones acústicas de helicópteros civiles. No obstante, el promotor indica que notificará al Ayuntamiento de San Javier la conveniencia de imponer por ordenanza municipal el condicionante de una insonorización especial en el entorno del helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor y en todas las zonas de nueva urbanización que pudieran verse afectadas por la operación de los helicópteros. Además, se establecerán en el hospital procedimientos estrictos para realizar en horario diurno las operaciones de limpieza y otras tareas de mantenimiento del helipuerto, para garantizar que se minimicen las molestias a terceros.

En relación con el seguimiento de las medidas protectoras y correctoras para el establecimiento del helipuerto, el promotor manifiesta que una colisión con un ave en vuelo es un accidente que todo operador está obligado a reportar a la CIAIAC (Comisión de Investigación de Incidentes y Accidentes de Aviación Civil). Se comunicará al operador aéreo contratado por la Región de Murcia para los servicios del 112 la obligatoriedad de que, simultáneamente, comunique a la Consejería de Medio Ambiente de la Región de Murcia las colisiones con aves en vuelo, adjuntando toda la información solicitada, así como un informe semestral respecto a los cambios de comportamiento de las aves. Se incluirá este requerimiento en el próximo pliego técnico de renovación del servicio de helicópteros sanitarios de la Región de Murcia.

3. *Análisis según los criterios del anexo III.*—Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la información adicional aportada por el promotor, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no 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.

3.1 Características del proyecto. La instalación heliportuaria del nuevo Hospital del Mar Menor se concibe como un helistop de superficie, ligeramente elevado para mejorar la accesibilidad aérea y la seguridad, con uso privado y destinado a la actividad de helicópteros sanitarios y de emergencias (aeroambulancias y HEMS).

Los helicópteros usuarios serán de tamaño mediano y clases de operación 1, 2 y 3 (mono y biturbina), ya que el área de acceso al helipuerto no resulta congestionada ni hostil. No se requiere el sobrevuelo de zonas densamente pobladas, y las aproximaciones no se realizan sobre áreas con gran concentración de obstáculos donde no fuera posible realizar una toma de emergencia. Al contrario, los circuitos de aproximación se realizarán con referencia a carreteras y sobre campos de cultivo, zonas en las que es fácil encontrar una superficie adecuada para realizar una toma de emergencia en caso de fallo de motor.

El promotor declara haberse ajustado en el proyecto a la norma para la solicitud de establecimiento de helipuertos privados, de la Dirección General de Aviación Civil, al anexo 14 de OACI, Volumen II de helipuertos, Manual de Helipuertos Doc 9261-AN/903 de OACI y al Manual de Diseño de Helipuertos AC Heliport Design 150/5390-2B de la FAA de los Estados Unidos de América.

El área de aproximación final y despegue (FATO) del helipuerto y área de toma de contacto y elevación final (TLOF) estará formada por una superficie circular de 27 m de diámetro, de hormigón de 20 cm de espesor y con pendiente del 1%. El área de seguridad será una superficie en torno a la FATO de 5 m de anchura, con las mismas características de material, resistencia y pendiente. En conjunto está elevado sobre el terreno unos 3

metros sobre un montículo, evitando así que árboles o vehículos pudieran convertirse en obstáculos, y permitiendo vallar el helipuerto sin que esta valla constituya un obstáculo.

La configuración geométrica de la zona heliportuaria y las superficies de aproximación y salida propuestas permiten la operación de helicópteros de tamaño mediano, siendo el modelo Bell-412 EP el helicóptero de diseño, si bien el dimensionado de la helisuperficie permitirá la operación de helicópteros ligeramente mayores. Podrán operar asimismo helicópteros con un MTOW de hasta 8.000 kg., incluyendo por tanto los helicópteros que realizan misiones de Búsqueda y Rescate (SAR) en esta zona del Mediterráneo: Aerospatiale SA-330 Puma.

La operación será en vuelo visual (VFR) en horario diurno y nocturno. El helipuerto estará balizado para permitir operación nocturna. También dispondrá de un sistema de drenaje, y un sistema de extinción de incendios automático de emergencias.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto del Nuevo Hospital del Mar Menor se proyecta como una instalación de superficie situada en la pedanía de Pozo Aledo, en el municipio de San Javier, situado en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Concretamente, el helipuerto se localiza a 1,5 km de los límites de urbanización del conjunto de San Javier, y a 800 m de la pedanía de Pozo Aledo.

En el caso de un helipuerto hospitalario, la elección del emplazamiento, del tipo de helipuerto (elevado, a nivel de suelo, en terraza...) y de las rutas de acceso, el máximo número de operaciones/día, la tipología y «Performance» del helicóptero admisible, etc., están en parte condicionadas a la necesidad de emplazamiento de la instalación. Resulta evidente que un helipuerto sanitario receptor de traslados que da servicio a la unidad de urgencias de un hospital no puede ubicarse excesivamente lejos de esa unidad de urgencias, sin perder su utilidad y razón de ser.

A la hora de ubicar el helipuerto en el entorno del hospital, el promotor ha estudiado cuatro alternativas posibles. A efectos de impacto ambiental, todas ellas reúnen las mismas condiciones, ya que se encuentran a escasa distancia entre sí. La determinación de la ubicación final se ha realizado atendiendo a criterios de funcionalidad del hospital, de cercanía a urgencias y de compatibilidad con el urbanismo del entorno.

Alternativa A: helipuerto situado en la azotea del edificio. Debido a la configuración del edificio del hospital, que se estructura en alas estrechas, no se dispone de la superficie suficiente, por lo que habría que adaptar el proyecto del edificio a un helipuerto elevado, chocando con ciertos parámetros prioritarios de diseño del hospital. Esta alternativa ha sido por lo tanto descartada.

Alternativa B: helipuerto sobre la marquesina de entrada a urgencias. Esta alternativa también ha sido descartada, debido a que la superficie propuesta era insuficiente para el helipuerto, y adecuarla a su uso como helipuerto requeriría aumentar mucho su superficie, y reforzar la estructura. Además, se consideró que esta opción provocaría un mayor nivel de ruido en las dependencias del hospital, requiriendo un estudio al respecto y aislamientos especiales en el lado sur del hospital.

Alternativa C: helipuerto sobre el parking del hospital: construcción de una estructura sobre el parking, hacia el mismo costado que la solución propuesta, pero en la cubierta de una estructura. Esta alternativa ha sido descartada por su elevado coste, causando además un fuerte impacto visual sobre la entrada principal del hospital, sin aportar un excesivo beneficio en otros parámetros frente a la opción finalmente adoptada.

Alternativa D: helipuerto situado en el extremo sur de la parcela del hospital, a cierta distancia de la entrada a urgencias, elevado 3 m sobre el terreno, con el objeto de evitar que los obstáculos de los alrededores, como árboles o pequeñas farolas, interfieran con la operación de las aeronaves. Esta es la ubicación finalmente elegida para el emplazamiento del helipuerto, por ofrecer un equilibrio coste-resultado óptimo respecto al resto de alternativas estudiadas.

La instalación se ubica a 5,57 km al noroeste del aeropuerto de uso mixto civil y militar de San Javier, en el que se encuentra la Academia General del Aire del Ejército del Aire, a 36,23 km al sureste del aeropuerto de la base de Alcantarilla y a 57,3 km al sur-suroeste del aeropuerto de Alicante; así como a 30 km del helipuerto proyectado en el Hospital de

Cartagena, promovido por la misma Gestora de Infraestructuras Sanitarias de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Las coordenadas UTM (ED-50) del emplazamiento son: X: 688.589,48; Y: 4.187.882,96; Z: 45. Las coordenadas geográficas WCS 84 son: latitud 37° 49' 5,74» N, longitud 0° 51' 26,96» W.

Se han previsto dos posibles pares de rumbos de aproximación y despegue, con sus correspondientes superficies limitadoras de obstáculos. La aproximación y despegue principales se realizan según los rumbos 060-240 (accesos 06-24). Ambas trayectorias, pues, están alineadas, y el despegue por una de ellas coincide en rumbo con la aproximación por la contraria. Además se ha definido otro par de rumbos de aproximación, también alineados, para situaciones en las que las condiciones de viento lo aconsejen: los rumbos 130-310 (acceso 13-31). Ambos pares de aproximaciones se encuentran libres de obstáculos. Se requerirá tan sólo balizar puntos singulares y aristas de edificaciones en las proximidades de las superficies limitadoras de obstáculos, pero ninguno de ellos penetra en dichas superficies.

Los LICs y ZEPAs próximos a la zona de emplazamiento del helipuerto son los del Mar Menor (LIC y ZEPA ES0000175 Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar, ZEPA ES0000260 Mar Menor). El LIC no costero más cercano al nuevo Hospital del Mar Menor es el de Cabezo Gordo (ES6200013), y la ZEPA no costera Monte El Valle y Sierras de Alhahona y Escalona (ES0000269). Al tratarse de una zona eminentemente urbana, no existen Montes de Utilidad Pública que se puedan ver afectados por el desarrollo del proyecto.

3.3 Características del potencial impacto. Áreas protegidas: Como se ha recogido anteriormente, las ZEPAs más próximas al emplazamiento del helipuerto están situadas en el Mar Menor (ES0000175 y ES0000260) y no implican inconveniente ya que, por razones de espacio aéreo, se ha excluido en gran medida el sobrevuelo de estas zonas, que en cualquier caso están suficientemente distantes como para no requerirse ningún sobrevuelo de las mismas en los circuitos de acceso. La ZEPA del Monte El Valle y Sierras de Alhahona y Escalona (ES0000269) se sitúa, en su punto más próximo, a unos 8 km al noroeste del emplazamiento, no suponiendo por tanto limitación para la operación aérea. Los LICs más cercanos están casi todos, de nuevo, situados en la zona del Mar Menor, no entrando por tanto en conflicto. Sí podría presentar un mayor conflicto el LIC de Cabezo Gordo, que se encuentra a 3,5 km de distancia. No obstante, dadas esta distancia y la bajísima altitud de vuelo de los quirópteros, el promotor considera que, sean cuales sean las trayectorias elegidas, no entrarán en conflicto con valores que motivaron la declaración de este LIC.

Afección a las aves: Durante la fase de construcción se producirá contaminación acústica producida por los movimientos de maquinaria, pudiendo afectar a la fauna por las molestias generadas por el ruido. Sin embargo, el principal impacto se daría en la fase de explotación, ya que dada la situación del futuro helipuerto, se deberán tener en cuenta las épocas de migración de aves, al ser zona de paso de aves como el flamenco rosa (*Phoenicopterus ruber*). Por otra parte, el ruido producido por el vuelo de los helicópteros podría interferir en el comportamiento de las aves.

En la documentación ambiental, el promotor refleja que las colisiones con aves en vuelo son uno de los mayores peligros que afrontan las aeronaves en vuelo a baja cota, muy especialmente en el caso de los helicópteros de servicios de emergencias, a los que la misión lleva donde se requiera (al margen de rutas ideales o pasillos visuales prediseñados). Así pues, evitar las zonas de concentración de aves y de rutas migratorias se convierte no sólo en una cuestión de impacto medioambiental, sino de seguridad para la propia integridad de la aeronave. Un emplazamiento de helipuerto excesivamente cerca, o dentro, de una zona de concentración de aves podría resultar muy inadecuado.

La publicación del AIP de AENA LE-ENR-5.6 recoge las rutas de aves migratorias de tres especies: grullas, gansos y flamencos. Éstos últimos migran desde Europa a Doñana por la línea de costa, y su altitud típica de vuelo es de sólo 300 metros, frente a los 3.000 metros de las grullas y los gansos. Esta altitud es, por tanto, la propia de un circuito de aproximación visual de un helicóptero. Una de las principales características del vuelo migratorio del flamenco es lo estrecho de su ventana de vuelo, siendo muy pequeño el pasillo utilizado sistemáticamente, por el lado tierra de la línea de costa, donde se podría dar riesgo de colisión.

Impacto acústico: En relación con el ruido, el promotor informa que en el helipuerto se espera una o ninguna operación por día, y aún en el supuesto de tres o cuatro operaciones

por día, las huellas de ruido evaluadas por el INM (Integrated Noise Model) serían prácticamente inapreciables, no yendo más allá del entorno del helipuerto, y con valores de isófonas menores a los límites impuestos por la regulación. Por otro lado, la proximidad del helipuerto del Hospital del Mar Menor al aeropuerto-base aérea de San Javier, desde donde operan reactores comerciales, de escuela y transporte militares, la Patrulla Águila, etc. hace que el potencial ruido adicional que el helipuerto aporte al entorno sea de magnitud inferior al que implica dicho aeropuerto.

Aguas sucias. Separación de hidrocarburos: El helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor es un helistop, que no será base permanente de ningún helicóptero, sino que será usado para recoger y dejar enfermos y accidentados. De modo que las estancias de los helicópteros se ceñirán típicamente al mínimo tiempo imprescindible para poder volver a la base (en Alcantarilla) y reactivar de nuevo como disponible el servicio. Igualmente, en el helipuerto no se realizará ninguna tarea de mantenimiento más allá de la inspección pre-vuelo del piloto, y no dispondrá de suministro de combustible. Por tanto, se considera poco probable que la pista reciba considerables cantidades de aceite, grasa o queroseno (lubricantes y combustible).

Urbanismo: El helipuerto se sitúa en el extremo sur de una parcela actualmente cultivada. El conjunto del hospital, entre esta parcela y la contigua al noreste, se emplaza en una parcela rústica. Existe un Plan Especial para el desarrollo de esta infraestructura, necesaria para la comunidad a la que da servicio. La orientación oste-suroeste a este-noreste que aconsejan el resto de factores (vientos, espacio aéreo...), es idónea para alejar las operaciones aéreas del propio hospital.

El Ayuntamiento de San Javier urbanizará la parcela donde se ubicará el hospital en el momento de su construcción. Cabe la posibilidad de que el entorno sea así mismo urbanizado a largo plazo, si bien no se espera a medio plazo. El promotor declara que considerará, no obstante, la posibilidad de desarrollo de esta zona. A ambos lados del hospital, de planta longitudinal, existen anchas avenidas que separarán al hospital de la siguiente posible fachada de construcciones. Se diseñará un segundo par de trayectorias que aprovechen el ancho de estas avenidas para realizar sobre ellas el ascenso inicial/aproximación final. Esta trayectoria será usada en el caso de que en un futuro se llegara a construir y se emplazaran grúas a los lados del hospital. Éstas, deberán en cualquier caso ir correctamente balizadas con luces rojas y disponer de un brazo pintado a franjas rojas y blancas que destaque claramente contra el cielo azul. Las servidumbres de una instalación aeronáutica privada (no de interés público), como, pese a su naturaleza de servicio público, es un helipuerto hospitalario, no impone un derecho sobre el espacio aéreo del entorno del helipuerto. Caso que se urbanizara el entorno, se deberá estudiar la altura máxima de edificación de los laterales del helipuerto que, con las servidumbres de la trayectoria principal estudiada, respete la zona de restricción de obstáculos. Corresponderá en su caso al titular de la instalación y al consistorio del término municipal en el que se emplaza el helipuerto proteger estas servidumbres y, si fuera el caso, dictar directrices urbanísticas del entorno compatibles con ellas.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente.
Afección a las aves: La principal zona de concentración de aves cercana es el Mar Menor, por lo que la conflictividad existiría junto al mar y al aeropuerto de San Javier. La ruta migratoria más conflictiva es la del flamenco rosa, que utiliza sistemáticamente un pasillo muy pequeño, por el lado tierra de la línea de costa, línea que será el factor crítico a la hora de evitar percances con esta especie. El helipuerto del nuevo Hospital del Mar Menor está suficientemente tierra adentro como para que la presencia de esta ruta migratoria no entre en conflicto con las operaciones aéreas. No obstante, si en algún momento, por razón de la misión, se debiera volar en las proximidades de esta línea de costa, se tomará especial precaución ante la posible presencia de flamencos, y se procurará, en la medida que el espacio aéreo lo permita, volar a una altitud mayor de 1.000 pies.

Impacto acústico: El promotor no espera que el impacto acústico del helipuerto sea de mayor importancia, teniendo en cuenta la presencia actual de la base aérea de San Javier. A pesar de la distancia entre el emplazamiento y las poblaciones de San Javier y la pedanía de Pozo Aledo, a unos 1,5 km y 0,8 km respectivamente, para reducir el impacto acústico

sobre estos dos núcleos urbanos, en tanto sea posible dados el resto de factores implicados, se diseñarán procedimientos de acceso y salida que eviten estos núcleos de población y se acerquen tan poco como sea posible al propio hospital al que dan servicio. La posición de ambos núcleos está claramente destacada desde el aire, por su posición respecto a importantes vías rápidas. Ambas poblaciones se encuentran situadas hacia el este y sur del emplazamiento del helipuerto, no existiendo ninguna población cercana en el sentido opuesto (oeste y norte). Así pues, la misma conveniencia de separar las trayectorias de tráfico del helipuerto de la línea de costa, las áreas naturales protegidas y el aeropuerto de San Javier, y alinearse con los vientos reinantes, converge con el requerimiento de no acercarse ni sobrevolar los núcleos urbanos más cercanos, por lo que el promotor no prevé conflicto a este respecto. No obstante, señala que se deberá advertir, de cara a futuras urbanizaciones en la zona, de la existencia del helipuerto, de tal forma que se deje constancia de las posibles molestias de ruido originadas por la operación.

Aguas sucias. Separación de hidrocarburos: El conjunto del Hospital del Mar Menor dispone de un sistema de separación de grasas y aceites en su sistema de drenajes y recogida de aguas sucias, que son limpiadas antes de su vertido al alcantarillado público. Dada esta circunstancia, se diseña el helipuerto del hospital con un sistema de drenaje que vierta al sistema propio de recogida de aguas. De este modo, se puede asegurar que las aguas de lluvia que drenen de la superficie del helipuerto, que circunstancialmente pudieran arrastrar restos de hidrocarburos, parafinas o espuma extintora (en caso de uso por emergencia), serán tratadas antes de su vertido al alcantarillado público. Se cubren así los requisitos más exigentes de las «Normas para la solicitud de establecimiento de Helipuertos privados» de la Secretaría de Transportes-Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, obligatorios sólo en el caso de helipuertos elevados (en lo alto de infraestructuras, edificaciones, etc.), pero no en helipuertos de superficie, como es el caso.

Teniendo en cuenta todo ello, dado el objeto de la infraestructura, de servicio de emergencias sanitarias, las respuestas recibidas de los organismos competentes, la información adicional aportada por el promotor, y las condiciones de explotación que se han deducido del proceso de evaluación, se considera que el proyecto es compatible con el medio ambiente y los recursos naturales, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, 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, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto de Helipuerto del Hospital del Mar Menor en San Javier (Murcia), siempre que se realice en la Alternativa D seleccionada, y cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 4 de marzo de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

