

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 1123** *Resolución de 17 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha en Hellín (Albacete).*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.^a del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Helipuerto para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha (SESCAM) en Hellín (Albacete) se encuentra encuadrado en el apartado k del grupo 9 del referido anexo II.

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

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

El objeto del proyecto es la autorización de un helipuerto en el hospital de la ciudad de Hellín (Albacete), para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla-La Mancha (SESCAM).

El documento ambiental informa que la infraestructura ya existe en la actualidad y se estaba utilizando como helipuerto eventual, ya que la legislación permitía su uso bajo esta denominación. El Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en su artículo 2.b) define:

Aeródromo eventual, la superficie apta para el uso por una o varias aeronaves, cuya utilización está limitada en el tiempo a un máximo de 30 días al año y que no dispone de infraestructuras permanentes para la operación de aeronaves. Cuando el uso del aeródromo sea por un tiempo superior será considerado, a los efectos de este real decreto, como aeródromo de uso restringido.

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

El helipuerto es utilizado por el SESCAM para realizar operaciones relacionadas con el transporte de pacientes (emergencias sanitarias), y se ha construido en la cubierta del hospital de Hellín, en dicho municipio de la provincia de Albacete. El volumen de operaciones

previsto es bajo. La operación tipo es la llegada de un helicóptero con un paciente, toma de contacto en superficie, con descarga del paciente y el equipo médico auxiliar, y posterior despegue de la aeronave.

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

2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto, redactada por la empresa consultora ALBEN4000, se recibió en el Departamento con fecha 5 de febrero de 2013. Con fecha de 23 de abril del mismo año, se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	–
Confederación Hidrográfica del Segura del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	–
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	X
Subdelegación del Gobierno en Albacete.	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	–
Gestión de Infraestructuras de Castilla-La Mancha, S. A. (GICAMAN) de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	–
Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Agencia del Agua de Castilla-La Mancha de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Diputación Provincial de Albacete.	–
Ayuntamiento de Hellín (Albacete).	–
Ayuntamiento de Tobarra (Albacete).	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).	–
Ecologistas en Acción de Castilla – La Mancha.	–
Sociedad Albacetense de Ornitología (SAO).	–

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

La Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha remite informe de su Área de Agricultura, en el cual realiza las siguientes puntualizaciones: el proyecto está ubicado en un medio urbano, por lo que las posibles repercusiones ambientales son escasas; y las

aeronaves en ningún momento están obligadas, por el emplazamiento del helipuerto, a sobrevolar zonas protegidas en las maniobras de despegue y aterrizaje. Por tanto, considera que el proyecto no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Subdelegación del Gobierno en Albacete, consultada la Unidad de Carreteras de Albacete, manifiesta que el proyecto se encuentra fuera de la zona de afección de las carreteras de competencia estatal que discurren por el término municipal de Hellín.

La Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa que, para poder determinar los impactos de la actuación, se deberá tener en cuenta la clasificación y calificación actuales de los terrenos afectados por el Planeamiento municipal. En este caso concreto, los terrenos sobre los que se ubica el helipuerto están clasificados como suelo urbano en el Plan de Ordenación Municipal de Hellín, aprobado en el año 2010, y calificados como sistema general de equipamiento público; si bien, en la misma manzana, también hay usos residenciales. Por otro lado, informa que se ha previsto la ampliación del Sistema General del Hospital y se adscribe al Área de Reparto residencial, y parte del Sistema General donde se ubica el helipuerto está clasificado como suelo urbano consolidado. El helipuerto se sitúa en la cubierta del edificio del hospital, a escasa distancia de unas viviendas adosadas. En consecuencia, en cuanto a las afecciones, deben tenerse en cuenta las limitaciones establecidas por la normativa de ruido aplicable. En todo caso, este organismo no estima que esta cuestión sea suficiente para que el proyecto deba someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, bastando con que la decisión que se publique incluya los condicionantes y medidas a adoptar por el promotor.

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

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

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

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

La Dirección General de Salud Pública, Drogodependencias y Consumo de la Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa sobre el documento presentado y los datos especificados en el mismo, no existiendo verificación de su contenido. Los aspectos a tener en cuenta, con relación a las competencias de esa Dirección General, son los siguientes: sistema de abastecimiento de agua; sistema de evacuación de aguas residuales; gestión de residuos asimilables a urbanos y de residuos peligrosos que pudieran generarse, conforme a la normativa vigente y a los Planes Regionales de Residuos Urbanos y de Residuos Peligrosos de Castilla-La Mancha; cantidades y riesgos potenciales de las sustancias químicas que se puedan producir, medidas de control y seguridad, almacenamiento, datos de seguridad; minimización del impacto acústico esperado por maniobras de acercamiento y despegue de los helicópteros y de la actividad paralela; medidas y dispositivos para reducir en lo posible la contaminación atmosférica y lumínica; observancia de los aspectos de bienestar social y poblacional; distancias a centros o establecimientos vulnerables, previstos o existentes (centros escolares, asistenciales, sanitarios, de mayores, etc.); la instalación

de la actividad no deberá suponer una pérdida del estado del bienestar de las personas, ni afectar, directa o indirectamente, a la salud humana, ni originar riesgos para los ciudadanos o sus bienes.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha envía copia de su resolución, en la que, visto el informe emitido por el Servicio de Patrimonio Cultural de los Servicios Periféricos de Educación, Cultura y Deportes de Albacete, en relación con el proyecto de referencia; y vistas las normas de aplicación, en particular, el artículo 21 de la Ley 4/1990, de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, de 30 de mayo, en su redacción dada por la Ley 9/2007, de 29 de marzo, y los artículos 8.c) y 8.d) de la Ley 4/2007, de Evaluación de Impacto Ambiental, autoriza el referido proyecto. Ello, sin perjuicio de que, en el caso de que aparecieran restos durante la ejecución de las obras previstas, se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español (deber de comunicación a la Administración competente en materia de Patrimonio Histórico) y, así, antes de continuar con la ejecución de las obras, se deberá garantizar su control arqueológico. Cualquier modificación del emplazamiento del proyecto de obras autorizado deberá contar con el visado y la autorización de esa Dirección General.

La Confederación Hidrográfica del Segura informa que, de acuerdo con sus competencias, especialización y ámbito de actuación, no prevé la existencia de impactos ambientales significativos derivados de la actuación, en tanto se gestionen los posibles vertidos que se generen durante la explotación de la infraestructura, conforme a su normativa aplicable.

La Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en informe recibido con fecha 14 de octubre de 2013, informa que la actuación no se localiza dentro de Zona Sensible ni Espacio Natural Protegido y, por consiguiente, queda fuera de la Red de Áreas Protegidas de Castilla-La Mancha. De acuerdo con la cartografía disponible, en la zona de ubicación del proyecto, al ser un terreno urbano, no se localizan recursos naturales amenazados, como especies amenazadas, hábitats o elementos geomorfológicos de protección especial. No se prevé afección sobre montes de utilidad pública ni vías pecuarias. Los vuelos pueden afectar a las siguientes zonas:

ZEPA Estepas de Yecla: Está al noreste de Hellín, a unos 46,5 km, con avutardas y ortegas.

ZEPA Sierra de Moratalla, situada a unos 22,5 km al sur del helipuerto, con halcón peregrino, búho real y chova piquirroja.

ZEPA Sierra de Alcaraz y Segura y Cañones del Segura y del Mundo, situada a sólo unos ocho kilómetros del helipuerto: destacan las poblaciones de águila real, águila perdicera, búho real y halcón peregrino.

LIC Saladares de Cordovilla y Agramón y Laguna de Alboraj, situado en su punto más próximo a unos 6 km del helipuerto.

LIC Sierra de Abenuj, a unos 7 km de la instalación.

La alternativa elegida es la libertad absoluta de vuelo en las operaciones; la alternativa segunda que se plantea es la definición de unas zonas de exclusión de vuelo, donde se incluyen aquellas zonas catalogadas con algún tipo de afección significativa desde el punto de vista de la operación de las aeronaves. En este sentido, se ha definido como parámetro crítico la presencia de aves que vuelen a una altura media, donde se puedan ver afectadas por las aeronaves. Esta alternativa no se considera viable, por las amplias zonas de exclusión que se plantearían, que la harían incompatible con el uso previsto.

En la contestación de la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de Castilla-La Mancha se considera que, a pesar del tamaño que tienen estas áreas de exclusión, apenas interfieren con los pasillos que comunican con los hospitales de Albacete y Toledo, y que la mayor parte del área de influencia del hospital de Hellín no está afectada por esas áreas. Por ello, considera que es la alternativa 2, y no la alternativa 1, la más idónea.

Finalmente, la citada Dirección General concluye que, dado que el proyecto se encuentra ejecutado y en funcionamiento, y es una infraestructura básica del sistema de urgencias, emergencias y transporte sanitario, no se considera necesario su sometimiento

al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos; aunque sí deben establecerse las zonas de exclusión de vuelo.

Información adicional solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 23 de octubre de 2013, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente comunicó al promotor que, una vez realizadas las preceptivas consultas, en la contestación remitida por la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha se consideraba que deberían establecerse las zonas de exclusión de vuelo (alternativa 2, planteada en el documento ambiental). Se adjuntaba copia de ésta y de las demás contestaciones recibidas, para su consideración por el promotor.

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

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

Todos los informes remitidos por los organismos consultados concluyen con la no necesidad de someter a evaluación ambiental el proyecto de explotación del helipuerto de uso restringido, destinado a emergencias sanitarias, en el hospital de Hellín en Albacete.

En respuesta a la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de Castilla la Mancha, se indica que la finalidad del helipuerto de emergencias sanitarias no es conectar el hospital de Hellín con los hospitales de Albacete o Toledo, salvo en ocasiones puntuales, sino que se prevé esta infraestructura para recibir pacientes recogidos en cualquier punto de la comarca que requieran el transporte en helicóptero (por motivos de tiempo, principalmente, frente a un transporte terrestre).

Con este tipo de misiones, es irreal plantear zonas de exclusión en el entorno del helipuerto, puesto que se dejarían desprotegidas zonas de población de la comunidad de Castilla-La Mancha. En concreto, si se definiese como zona de exclusión la ZEPA ES0000388 Sierra de Alcaraz y de Segura y Cañones del Segura y del Mundo, quedarían sin servicio poblaciones tan significativas de la provincia de Albacete como Elche de la Sierra (3.941 habitantes), Riópar (1.463 habitantes), Yeste (3.157 habitantes), Nerpio (1.478 habitantes) o Socovos (1.945 habitantes).

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

Es competencia de la autoridad aeronáutica del Estado regular el espacio aéreo del Estado, quedando al margen de un promotor de un helipuerto la opción de cerrar o abrir zonas de vuelo a las aeronaves. No obstante, la citada Gerencia se compromete a informar a los pilotos de las aeronaves para tener en cuenta las zonas definidas en la alternativa 2, de tal manera que, siempre que sea posible, se evite el sobrevuelo de las mismas.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la información adicional recibida por parte del promotor, que pasa a integrar la versión final del proyecto, se ha realizado el siguiente análisis, para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto: Se trata de un helipuerto elevado, con una cota de 547,4 metros. Está formado por una losa de hormigón armado, de 30,4x30,6 m, y 24 cm de espesor, apoyada sobre una retícula de perfiles de acero estructural que descansan

sobre pilares del mismo material. La plataforma está conectada con el hospital por medio de una rampa, para facilitar el movimiento de las camillas. Está situado en el recinto del hospital de Hellín, en el término municipal homónimo, en la provincia de Albacete (Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha).

Esta helisuperficie dispone de un área de aproximación final y de despegue (FATO) circular, de 20,6 m de diámetro, que coincide con el área de contacto y elevación inicial (TLOF). El área de seguridad ocupa el resto de la plataforma de hormigón, contando en su parte más estrecha con los 4,9 metros de anchura necesarios para el helicóptero de diseño. El pavimento se ha ejecutado en hormigón con tratamiento superficial, con pendientes de menos del 1 %. Los principales elementos del helipuerto son: valla de seguridad en el perímetro de la superficie, balizamiento de superficie para operaciones nocturnas, balizamiento de obstáculos, manga de viento, faro de helisuperficies, sistema de protección contra incendios, equipo de salvamento, estación meteorológica, y separador de hidrocarburos. No dispone de calles de rodadura, almacenamiento de combustible, ni urbanización (accesos o aparcamientos).

Este helipuerto está destinado a ser utilizado por helicópteros en misiones de emergencias sanitarias, para el transporte de pacientes hacia o desde el hospital de Hellín. La GUETS del SESCAM tiene una flota de helicópteros que dan soporte a estas actividades y se emplean siempre que sea requerido. Los principales hospitales de la región cuentan con helipuertos para facilitar la llegada y despegue de los helicópteros durante la operación de transporte del paciente. Aparte, se dispone de cuatro bases en la región que dan soporte a los helicópteros, en cuanto a su hangaraje, repostaje o mantenimiento.

Los movimientos se reducen a operaciones relacionadas con las emergencias sanitarias. Los datos proporcionados por el promotor son de 38 operaciones en 2012 (ocho meses) y 32 operaciones en 2013 (siete meses), lo que corresponde a una media de 4,8 y 4,6 operaciones/mes, respectivamente.

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

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

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

Alternativa 2: De acuerdo al análisis realizado de las zonas catalogadas con algún tipo de figura de protección ambiental el promotor propone unas zonas de exclusión de vuelo, donde las aeronaves no podrían operar. En este sentido, se define como parámetro crítico la presencia de aves que vuelen a una altura media donde se puedan ver afectadas por la operación de las aeronaves. En las proximidades del helipuerto, el promotor encuentra dos zonas con presencia de aves de vuelo medio, que podrían verse afectadas por sus helicópteros. Estas zonas son las ZEPAs Sierra de Alcaraz y de Segura y Cañones del Segura y del Mundo, en la que se pueden encontrar el águila real o perdicera y el halcón peregrino, entre otras aves; y Sierra de Moratalla, donde habita el halcón peregrino.

En el documento ambiental, el promotor considera que la alternativa 1 será la más apropiada, debido a la gran extensión de las zonas mencionadas como exclusión de vuelo, que sería incompatible con la operación de la instalación en casos de emergencias. Además, estas zonas con presencia de aves de vuelo medio son zonas montañosas, por lo que los helicópteros tendrán que volar a mayor altitud, disminuyendo la interferencia con estas aves.

3.2 Ubicación del proyecto: El helipuerto se emplaza en las proximidades del hospital de Hellín, al oeste y dentro del casco urbano de dicho municipio de la provincia de Albacete. Coincide con las coordenadas siguientes (ETRS 89, UTM ED-50 Huso 30):

Latitud	Longitud	X	Y
38° 30' 14,6" N	1° 41' 23,1"	614.252	4.262.629

La zona de actuación está ubicada sobre suelo urbano y no coincide espacialmente con ningún lugar de importancia comunitaria (LIC) ni con ninguna zona de especial protección para las aves (ZEPA). Tampoco se desarrollará sobre ningún hábitat de interés comunitario, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, ni sobre ningún área importante para la conservación de las aves (IBA).

El documento ambiental recoge los Espacios Naturales o Protegidos siguientes: ZEPA Estepas de Yecla, ZEPA Sierra de Moratalla, ZEPA y LIC Sierra de Alcaraz y Segura y Cañones del Segura y del Mundo, LIC Saladares de Cordovilla y Agramón y Laguna de Alboraj, y LIC Sierra de Abenuj; además de otros espacios naturales con algún tipo de protección, como el Monumento Natural del Pitón Volcánico de Cancarix, o los Yesares de Hellín, que se encuentran muy cercanos a la zona ocupada por el LIC y ZEPA de la Sierra de Alcaraz y de Segura y Cañones del Segura y del Mundo.

Las ZEPAs más próximas al helipuerto son la ES4210008 Sierra de Alcaraz y de Segura y Cañones del Segura y del Mundo, a unos 8 km, y la ES0000266 «Sierra de Moratalla», a unos 22,5 km hacia el sur del helipuerto.

El término municipal de Hellín se localiza en la cuenca hidrográfica del Segura. El suelo de la zona donde se ubica el helipuerto, es de marcado carácter urbano. La fauna del área de ubicación de la instalación engloba especies comunes, presentes en otros hábitats, siendo las aves las típicas de una ciudad. El documento ambiental declara que no se ha localizado ningún bien cultural, arquitectónico o arqueológico de relevancia que pueda verse afectado por las operaciones de los helicópteros en el helipuerto.

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

- Trayectoria Principal Aproximación: Sentido 34.
- Trayectoria Principal Despegue: Sentido 16.
- Trayectoria Secundaria Aproximación: Sentido 16.
- Trayectoria Secundaria Despegue: Sentido 34.

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

Las operaciones en el helipuerto son puntuales, estando limitadas a las emergencias sanitarias que se activen por los protocolos de funcionamiento del SESCAM. En base a datos históricos, el máximo de operaciones diarias es del orden de una o dos, siendo habitual que muchos días no haya ningún movimiento de helicópteros.

La infraestructura lleva operando varios años, y no se tiene conocimiento de quejas de las personas que habitan las viviendas afectadas.

Para evitar en lo posible el efecto producido por el despegue y aterrizaje de las aeronaves, se han diseñado las trayectorias de aproximación y despegue de manera que la afección a las viviendas cercanas se minimice lo máximo posible. El documento ambiental argumenta, además, que, por la ubicación de la helisuperficie en la planta superior del hospital, cuando el helicóptero sobrevuela viviendas lo hace a una cota superior que si el helipuerto se hubiera construido en superficie, con lo cual el ruido producido por los helicópteros se ve mitigado.

Como medida de protección de la calidad del aire, el documento ambiental indica que se garantizará que los helicópteros que operen en esas misiones, y los vehículos utilizados para el movimiento del personal médico, sean revisados y reglados correctamente.

La infraestructura se puede utilizar en horario tanto diurno como nocturno. En el primero de los supuestos, la emisión de luces es puntual, reduciéndose a los momentos en los que la climatología lo requiera. En las operaciones nocturnas, el helipuerto cuenta con un sistema de luces que se encienden en el momento del aterrizaje y el despegue, para garantizar el correcto guiado del helicóptero y el que la operación se hace de una manera correcta, teniendo una afección limitada en el entorno.

La explotación de la infraestructura no va a producir afección al suelo o las aguas, puesto que las aguas se recogerán superficialmente, con los medios de drenaje disponibles, y no se produce arrastre de materiales. Existe un canalón de drenaje perimetral, de forma que todo el drenaje de la plataforma debe ir al separador de hidrocarburos.

En la fase de funcionamiento, el documento ambiental considera el riesgo de colisiones de aves contra las aeronaves. No obstante, el hecho que la zona en la que se localiza el helipuerto sea urbana, disminuye la probabilidad de afección y la limita a especies pequeñas, de ciudad, sin una especial relevancia ambiental, y sin riesgo para el movimiento de los helicópteros. Para reducir en la medida de lo posible el riesgo de colisión de aves con las aeronaves, el documento ambiental cita diferentes técnicas disuasorias, que impidan que las aves frecuenten las inmediaciones del helipuerto. Entre ellas destaca: la emisión de ultrasonidos y campos de microondas, y el empleo de elementos móviles disuasorios.

El paisaje de las inmediaciones de la instalación es de carácter totalmente urbano, con un grado importante de antropización, por lo que el helipuerto, ubicado en la azotea del hospital, no produce alteración en el paisaje.

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

En fase de funcionamiento, podrían producirse vertidos accidentales procedentes de aeronaves y vehículos de servicio, así como generarse residuos provenientes de su mantenimiento, así como de otras dependencias de la infraestructura. Su gestión está sujeta a la normativa en la materia, que incluye un protocolo para el supuesto de que se produzca un derrame accidental. Su gestión estará sujeta, conforme asume el promotor, a la normativa en la materia, en concreto, a lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Ante el potencial peligro de derrame de aceites o hidrocarburos, que se produciría sobre pavimento, se tendrán en cuenta las siguientes medidas: se dispondrá en la instalación de material absorbente (serrín, arena, polímeros para hidrocarburos...) para contener y recoger de inmediato los derrames de residuos y productos peligrosos líquidos que puedan producirse. Se utilizarán rollos absorbentes/cubetos en caso de avería del helicóptero. Los residuos generados en estas actividades serán gestionados como residuos peligrosos, a través de gestor autorizado para este tipo de residuo. Los suelos contaminados deben gestionarse de acuerdo a la legislación vigente. Además, la instalación cuenta con separador de hidrocarburos, que filtra las aguas que se recogen en la superficie del helipuerto por escorrentía cuando llueve.

El documento recibido incluye un Plan de Vigilancia Ambiental, cuya finalidad es verificar la integración ambiental del proyecto, y detectar si se producen impactos no previstos, en cuyo caso se deberán ampliar las medidas correctoras, o poner en práctica unas nuevas. En una llamada fase de garantía, que durará un año partir de la obtención de la autorización

por parte de AESA, el seguimiento será de carácter periódico (semanal, mensual o semestral, dependiendo de los aspectos a supervisar): evolución de las zonas restauradas y revegetadas; seguimiento de posibles accidentes de avifauna, seguimiento de la correcta gestión de los residuos peligrosos generados. Durante la fase de explotación, se continuarán las labores de vigilancia y control, aunque con una periodicidad menor, dependiendo del resultado de los seguimientos en la fase de garantía. Se realizarán los siguientes informes anuales, que serán remitidos a los servicios técnicos competentes:

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

Seguimiento general de medidas correctoras.

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

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

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.^a del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Helipuerto para operaciones de emergencias sanitarias del Servicio de Salud de Castilla La Mancha en Hellín (Albacete), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.^a del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciase expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 17 de enero de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

HELIPUERTO PARA OPERACIONES DE EMERGENCIAS SANITARIAS DEL SERVICIO DE SALUD DE CASTILLA-LA MANCHA (SESCAM) EN HELLIN

