

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

2810 *Resolución de 4 de marzo de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Helipuerto privado Vega del Colorado 35, término municipal de Marbella (Málaga).*

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 privado Vega del Colorado 35, término municipal de Marbella (Málaga) se encuentra encuadrado en el apartado d), grupo 7 del anexo II, de la Ley de Evaluación Ambiental.

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 construcción de un helipuerto restringido, en una propiedad privada para dar servicio a la vivienda situada en el número 35 de la urbanización Vega del Colorado, en el municipio de Benahavis, provincia de Málaga. El acceso al helipuerto se realizará a través de la propia parcela.

Se construirá en una superficie de terreno colindante con la vivienda, que pertenece al ayuntamiento de Marbella, concretamente en una parcela de la Colonia de San Pedro, calificada como suelo no urbanizable, según el planteamiento urbanístico de Marbella y cuyas coordenadas WGS: 36° 31' 03,45" N/004° 59' 05,52" W.

El helipuerto consistirá en una plataforma cuadrada de hormigón de 15 m de lado, con una manga que servirá para indicar al piloto la dirección y velocidad del viento.

Los aterrizajes y despegues se desarrollarán hacia el N y hacia el S, por encima de terrenos no edificados, aunque se preferirá el sector S, por estar más libre de obstáculos y para evitar la entrada en la zona de control del aeropuerto de Málaga:

Características técnicas	
Superficie total	900 m ²
Superficie de la pista	225 m ²
FATO (área de aproximación final y despegue)	15 m de lado
Área de seguridad de la pista	30 m de diámetro
Orientación de las rutas.	Rumbo despegue 1/ aterrizaje 2 200°
	Rumbo despegue 2/ aterrizaje 1 20°

El helipuerto se diseña para operaciones visuales. Se mantendrá abierto los 365 días del año pero sólo en horario diurno. En el operará una sola aeronave. Se estima un tráfico de un aterrizaje y un despegue semanal.

El promotor del proyecto es Hispano Irlandesa de Inversiones, S.L., hasta la fecha, la Comunidad Autónoma de Andalucía, no ha asumido las competencias en materia aeronáutica que le corresponden estatutariamente, por lo que actúa como órgano

sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento, y por tanto el órgano ambiental competente para la evaluación de impacto ambiental resulta ser el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

2. Tramitación y consultas

La tramitación se inició con fecha 16 de mayo de 2014, cuando se recibe en el Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la documentación ambiental del proyecto, elaborada por Hispano Irlandesa de Inversiones, S.L.

Con fecha 4 de julio de 2014, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, alimentación y Medio Ambiente inició un periodo de consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto, a las administraciones, instituciones y personas previsiblemente afectadas.

Los organismos consultados se recogen en la siguiente tabla, señalándose con una «X» aquellos que han emitido informe:

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.	-
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	-
Subdelegación del Gobierno en Málaga.	X
Diputación Provincial de Málaga.	X
Dirección General del Medio Natural de la Secretaría General de Gestión Integral del Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.	-
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Secretaría General de Gestión Integral del Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Gestión Integral del Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Secretaría General de Gestión Integral de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Instituciones Museísticas, Acción Cultural y Promoción del Arte de la Secretaría General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Justicia e Interior de la Junta de Andalucía.	-
Ayuntamiento de Marbella (Málaga).	X
Ayuntamiento de Benahavis (Málaga).	-
Ayuntamiento de Estepona (Málaga).	X
Ayuntamiento de Istán (Málaga).	-
SEO/BirdLife.	-
WWF España.	-
Ecologistas en Acción.	-

De las respuestas recibidas cabe destacar:

La Subdelegación del Gobierno en Málaga estima que el proyecto no es probable que afecte directa o indirectamente a espacios de la Red Natura 2000 y tampoco a los LIC's denominados Sierras Bermeja y Real y el correspondiente al río Guadaira, cuyas distancias respecto al emplazamiento del helipuerto son de 2.300 m y 570 m respectivamente. No obstante se recomienda que los vuelos que se realicen sobre dicha

área sean los estrictamente necesarios, evitando el sobrevuelo cuando el helicóptero se traslade a otras zonas.

El aspecto a analizar es el impacto acústico que representa el funcionamiento de un helipuerto de estas características determinando si existe afectación a los núcleos poblacionales más próximos o a las viviendas aisladas más próximas. Dado su disfrute privado, es imposible determinar el periodo del día en el que se realizarán las operaciones y habrá que valorarse si es susceptible esta instalación de provocar contaminación acústica y si está justificada su necesidad y uso en la ubicación propuesta.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía señala que el impacto ambiental que pudiera generar la construcción y explotación del Helipuerto Privado Vega del Colorado en lo relativo al medio hídrico, se considera compatible durante la fase constructiva (moderado por el proceso erosivo) y nulo durante la fase de explotación.

La Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía informa que a unos 130 metros se localiza el yacimiento arqueológico Cerro Colorao, asentamiento que se inicia en el siglo IV a. n. e., posteriormente identificado como ciudad púnica y por último romana. Con la tipología de zona arqueológica se inscribe en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz (CGPH A) como bien de interés cultural (Decreto 58/2009, de 3 de marzo, BOJA número 51).

En consecuencia el proyecto queda supeditado a un control de movimientos de tierras conforme establece el Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas, en paralelo a la realización de la obra. Los resultados marcarán las medidas correctoras a aplicar a indicación de la Delegación Territorial de Educación Cultura y Deporte de Málaga, así como las nuevas actuaciones arqueológicas que pudiera, en su caso, ser necesario ejecutar.

Ayuntamiento de Estepona advierte que según la Ley 7/2007, de 9 de abril, de gestión integrada de la calidad ambiental, vigente en Andalucía en materia de Evaluación Ambiental, la actividad está sometida a autorización ambiental unificada, con trámite no simplificado, por encuadrarse en el epígrafe 7.5 de la misma.

Por otro lado, el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, prevé que las actividades sometidas a trámite de Prevención Ambiental deben presentar un estudio acústico, conforme a los modelos aportados en el mismo reglamento y el estudio de impacto ambiental presentado carece de una justificación suficiente de cara al cumplimiento de las exigencias en materia acústica. Según el art. 44.1, el Estudio de Impacto Ambiental de los proyectos de infraestructuras se incorporará a un estudio acústico con el contenido mínimo previsto en la Instrucción Técnica 3.

La Diputación de Málaga, señala que la actuación prevista no se encuentra incluida en ningún espacio catalogado por el Plan Especial de Protección de Medio Físico de la Provincia de Málaga y tampoco se encuentra en ningún espacio natural protegido por la Ley 2/1989 por la que se aprueba el inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, ni en ningún espacio correspondiente a la Red Natura 2000 y no afecta a ninguna Vía Pecuaria ni a ninguna Zona Forestal.

Además señalan que no se ha profundizado en las medidas preventivas y correctoras, por lo que sugieren:

Señalización necesaria para la delimitación de obras y accesos seguros para la maquinaria de obra y vehículos pesados, para evitar afecciones al entorno y viviendas próximas.

Evaluación periódica de la avifauna presente en las inmediaciones del helipuerto, así como en el área de influencia del proyecto (rumbos de aproximación y elevación de despegue) y en su caso, de las especies animales incluidas en el catálogo nacional de especies amenazadas o en catálogos autonómicos que puedan coincidir en sus rutas migratorias con la actividad de helipuerto.

Una vez que se ponga en funcionamiento, evaluar in situ el impacto de la actividad en las inmediaciones y zonas de influencia de los vuelos, máxime sobre la población de las urbanizaciones colindantes y la autopista AP-7/E-15, y establecer las medidas correctoras pertinentes.

Establecer medidas para evitar la contaminación de las aguas superficiales próximas por vertidos accidentales u otros, teniendo en cuenta la proximidad del embalse Viejo del Ángel y del LIC Río Guadaiza.

No habiendo recibido informe y valorando de gran importancia la información que los mismos puedan aportar, el 3 de octubre de 2014 se les vuelve a solicitar a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, a los Ayuntamientos de Marbella y Benahavis. Además dada la posible interacción con la autovía AP7/E15 se procede a consultar al respecto a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

No habiendo recibido informe de la Dirección General de Carreteras el día 11 de noviembre se le reitera la petición.

El 2 de diciembre tiene entrada en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el documento remitido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, señalando que la documentación remitida no cumple los requisitos exigidos en el artículo 93.3 del Real Decreto 1812/1994, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, en el que se estipula que con carácter previo a la solicitud de autorización, los interesados podrán consultar a la Dirección General de Carreteras la viabilidad de la construcción proyectada y que la respuesta a la consulta tendrá carácter vinculante. Este organismo informaría favorablemente sobre la viabilidad de dicha instalación, siempre y cuando se cumpliese con los requisitos establecidos en el artículo 93.3 del Reglamento General de Carreteras.

El 16 de diciembre, la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía envía respuesta a la consulta en la que se adjunta el informe realizado por la Delegación Territorial de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente en Málaga y por la Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana. En los mismos se señala:

Que la localización prevista no afecta a ningún espacio natural protegido o perteneciente a la Red Natura 2000, siendo el más cercano el LIC del río Guadaiza (ES6170020), pero no se prevé que la instalación genere impactos considerables en el mismo.

No se ha detectado presencia de ninguna especie de flora o fauna amenazada según Decreto 23/2012, de 14 de febrero, por el que se regula la conservación y el uso sostenible de la flora y la fauna silvestres y sus hábitats. Tampoco existe ningún hábitat de interés comunitario según la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Los términos municipales de Marbella y Benahavis, se encuentran declarados como de Peligro dentro de la legislación sectorial andaluza, Ley 5/1999 de Prevención y Lucha contra Incendios Forestales, por lo que se le debe requerir Plan de Prevención de Incendios de la parcela y Plan de Autoprotección de la actividad.

Considerando que la actividad es potencialmente productora de residuos peligrosos y que en la documentación aportada no se han incluido las medidas necesarias para la gestión adecuada de los mismos, no se autorizan las labores de mantenimiento, así como las de repostaje de helicóptero. Los residuos urbanos o asimilables a urbanos serán puestos a disposición del Ayuntamiento en las condiciones exigidas por las ordenanzas municipales.

En la documentación técnica aportada no se justifica ni la procedencia ni el método de cálculo de las isófonas. A la puesta en funcionamiento de la actuación se deberá realizar una valoración práctica del ruido a través de las mediciones acústicas correspondientes, con el fin de comprobar la no superación de los índices de ruido correspondiente al objeto de calidad para el área acústica de uso residencia de acuerdo a

lo establecido en el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica de Andalucía.

El 22 de diciembre de 2014, el Ayuntamiento de Marbella remite informe, mediante el que informan de que existen discrepancias sobre el municipio donde se ubica la infraestructura y en la actualidad se encuentra abierto un expediente de alteración de términos municipales entre cuyo ámbito está la Vega del Colorado, habiendo solicitado a la Delegación de Urbanismo aclaración que se remitirá a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. No obstante, exponen que se deberían incluir más medidas para la mitigación del ruido en la propia infraestructura (empleo de paneles o barreras de vegetación natural) independientemente de aplicar medidas correctoras sobre las viviendas más afectadas.

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. Se proyecta un helipuerto restringido que de servicio a la vivienda con una superficie FATO cuadrada de 15 m de lado, y un área de seguridad de 30 m de lado.

Operará tan sólo una aeronave, estimándose un tráfico de un aterrizaje y un despegue semanal. Permanecerá abierto los 365 días del año, de orto a ocaso.

Para la construcción de las instalaciones se ejecutarán las siguientes actuaciones:

Desbroce de una superficie de 225 m² de terreno.

Nivelación mediante compactación.

Solera pesada de 20 cm de hormigón armado, con una geometría cuadrada de 15 metros de lado.

Eliminación de cinco árboles ornamentales (pinos y palmeras), situados en el interior de la parcela de la propiedad en el lado norte y que suponen un obstáculo para las trayectorias de despegue y aterrizaje del helicóptero.

Señalización blanca pintada (borde de la plataforma y H).

Balizamiento del tendido eléctrico cercano.

Instalación de la manga de viento.

Características técnicas

Superficie:	
Superficie total del helipuerto (área de seguridad)	900 m ²
Superficie total de la pista	225 m ²
Características de la pista de aterrizaje:	
Pista cuadrada de hormigón.	15 m de lado
Área de seguridad de césped.	30 m de diámetro
Orientación de las rutas de despegue y aterrizaje:	
Rumbo despegue 1/ aterrizaje 2	200°
Rumbo despegue 2/ aterrizaje 1	20°
Infraestructuras asociadas:	
Manga de viento.	Sí

Las aproximaciones comenzarán a una distancia aproximada de 1.000 m del helipuerto, y a una altura aproximada de 800 fts respecto del terreno. En ningún caso las aproximaciones o despegues al helipuerto sobrevolarán espacios naturales protegidos.

No se ejecutará ningún vallado de delimitación debido a la existencia del vallado actual de la parcela privada.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se emplazará en una propiedad privada en la Parcela número 8, polígono 3 de la Colonia de San Pedro en el municipio de Marbella (Málaga) y el acceso se realiza a través de la Parcela número 35 de la Urbanización Vega del colorado del municipio de Benahavis (Málaga):

Coordenadas (WGS 84) ARP	36° 31' 03, 45» N 004° 59' 05,52» W
Elevación del ARP	127

El documento ambiental señala que el emplazamiento no afecta a LIC, ni a ningún otro espacio protegido como pudieran ser parques naturales, zonas húmedas o sus áreas de influencia, microreservas, parajes municipales o paisajes protegidos.

Los LIC's más cercanos son los denominados Sierras Bermeja y Real, y el correspondiente al Río Guadaira. Las distancias respecto al emplazamiento del helipuerto son de 2.300 m y 570 m respectivamente.

La ZEPA más próxima es la denominada Sierra de las Nieves, encontrándose a 10 km respecto del emplazamiento del helipuerto. El emplazamiento y las trayectorias de aproximación y despegue se encuentran fuera de cualquier ZEPA o LIC.

El promotor indica que no existen bienes culturales, arquitectónicos o arqueológicos que puedan verse afectados por la construcción o futura actividad del helipuerto

3.3 Características del potencial impacto. El documento ambiental contempla tres alternativas del helipuerto:

La alternativa 0: no realizar la infraestructura.

La alternativa 1: que se ubique el helipuerto en la parcela del municipio de Marbella.

La alternativa 2: que se ejecute la infraestructura en la parcela del municipio de Benahavis.

El promotor se decanta por la alternativa 1 por la necesidad de disponer del helipuerto y porque su ubicación es la más alejada de las edificaciones colindantes, porque su construcción no implica alteración de la topografía existente y la afección sobre el arbolado de la finca será mínima; y porque las trayectorias de vuelo no afectarían a ninguna edificación cercana, a diferencia de la alternativa 2 que supone en general mayor impacto ambiental.

El documento ambiental establece una matriz de análisis de impactos potenciales del proyecto de las distintas fases y actividades de construcción y operación sobre los distintos componentes bióticos y abióticos del medio, estimándolos todos como compatibles o moderados, considerándose el ruido como uno de los posibles impactos más importantes, se procede a su estudio para determinar la intensidad de la afección.

Se evalúa ajustándose, según se expone en el documento ambiental, al Decreto 6/2012 de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía. Se efectúa un estudio de previsión del ruido del helipuerto, cuya conclusión a la vista de los planos, en los que se han dibujado las huellas de ruido, la afección medioambiental será compatible.

La vegetación afectada es la existente en la zona de actuación, que corresponde a la plantación de césped en la parcela y cinco árboles pinos y palmeras ornamentales.

La infraestructura se encuentra en el interior de una propiedad privada, totalmente vallada y libre de animales salvajes. El posible impacto sobre la fauna será en la avifauna principalmente en la fase de explotación. La proximidad de la autovía AP-7 al emplazamiento del helipuerto, así como la elección de las sendas de aproximación y despegue garantizan la no existencia frecuente de aves.

Las actuaciones que se llevan a cabo no modifican el perfil existente de la parcela por lo que no existe impacto sobre la orografía del terreno.

3.4 Medidas protectoras, correctoras y compensatorias para el medio ambiente, previstas en el documento ambiental. Para minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos por las obras de las instalaciones y las operaciones del aeródromo, el promotor plantea las siguientes medidas:

Para prevenir las emisiones de polvo y los gases de combustión de la maquinaria y vehículos en la fase de obra, se adoptarán las siguientes medidas:

- Garantizar que estén homologados.
- Puesta a punto y control de las emisiones.
- Control del estado de las revisiones de mantenimiento.
- Humectación del área de trabajo, durante el movimiento de tierras.

Se vigilará que el ruido no supere los 65 dB(A), medido en la zona habitada más próxima a las obras. Respecto al ruido generado por las aeronaves no se permitirá operaciones de aeronaves ajenas al helipuerto, excepto en casos de emergencias debidamente justificados y se vigilará por parte del gestor del helipuerto el cumplimiento estricto en cuanto a las maniobras de aproximación y despegue.

Todos los residuos generados se gestionarán a través de agentes autorizados.

3.5 Medidas de seguimiento que garanticen el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras del documento ambiental. Se establece que el promotor nombrará una Dirección Ambiental, que se responsabilizará de la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental y de la remisión de informes sobre el cumplimiento de las medidas a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El documento ambiental establece una serie de fichas que recogen: objetivos, indicadores de seguimiento, la frecuencia, el valor umbral, el momento de análisis del valor umbral y las medidas que el promotor deberá cumplir para la conservación de suelos, protección de la atmósfera y la prevención del ruido durante la fase de construcción y fase de explotación, así como para el control de la avifauna en esta última fase.

4. *Prescripciones del órgano ambiental*

El documento ambiental no identifica impacto potencial sobre el patrimonio arqueológico, ya que según se afirma no se conoce presencia de yacimiento arqueológico relevante en la superficie de estudio, por lo que no se ha contemplado ningún tipo de medida preventiva, correctora o compensatoria.

Mediante contestación a la consulta realizada por este órgano ambiental, La Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía, informa que a unos 130 metros se localiza el yacimiento arqueológico «Cerro Colorao», asentamiento que se inicia en el siglo IV a. n. e., posteriormente identificado como ciudad púnica y por último romana.

Por lo tanto, con el objeto de evitar un posible impacto sobre el patrimonio arqueológico el proyecto, según señala la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía, queda supeditado a un control de movimientos de tierras conforme establece el Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas, en paralelo a la realización de la obra. Los resultados marcarán las medidas correctoras a aplicar a indicación de la Delegación Territorial de Educación Cultura y Deporte de Málaga, así como las nuevas actuaciones arqueológicas que pudiera, en su caso, ser necesario ejecutar.

Dado que los términos municipales de Marbella y Benahavis se encuentran declarados como de Peligro dentro de la legislación sectorial andaluza, Ley 5/1999 de Prevención y Lucha contra Incendios Forestales, se debe realizar un Plan de Prevención de Incendios, que no ha sido contemplado en el documento ambiental presentado por el promotor.

Conforme a lo señalado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, se debería cumplir los requisitos exigidos en el artículo 93.3, del Real Decreto 1812/1994, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. Por tanto antes

de empezar a operar, se deberá obtener de la Dirección General de Carreteras la viabilidad de la construcción proyectada y sus orientaciones acerca de los requisitos jurídicos o técnicos que las disposiciones vigentes impongan a las actuaciones que se propongan realizar.

Además, dada la proximidad entre la ubicación de la instalación proyectada y la autovía AP7/E15, se instalarán señales de peligro por sobrevuelo de aeronaves de manera que sirvan de aviso. Se instalará debajo de cada señal un cartel con el texto peligro. Sobrevuelo de helicópteros a baja altura en varios idiomas.

Respecto a la afección a las viviendas colindantes, una vez ejecutado el proyecto, se realizará una valoración práctica del ruido real a través de las mediciones acústicas correspondientes, con el fin de comprobar la no superación de los índices de ruido correspondiente al objeto de calidad para el área acústica de uso residencia de acuerdo a lo establecido en el Decreto 672012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

Además, cabe aclarar respecto a lo señalado por el Ayuntamiento de Estepona referente a que el proyecto según la Ley 7/2007, de 9 de abril, de gestión integrada de la calidad ambiental en la Comunidad Autónoma de Andalucía, estaría sometido a Autorización Ambiental Unificada, por tanto con trámite no simplificado, la nueva Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, no contempla que se deba realizar evaluación ambiental ordinaria a aquellos proyectos que siendo competencia del órgano ambiental estatal y estando enmarcados en el anexo II de dicha ley, la normativa autonómica establezca otra consideración al respecto.

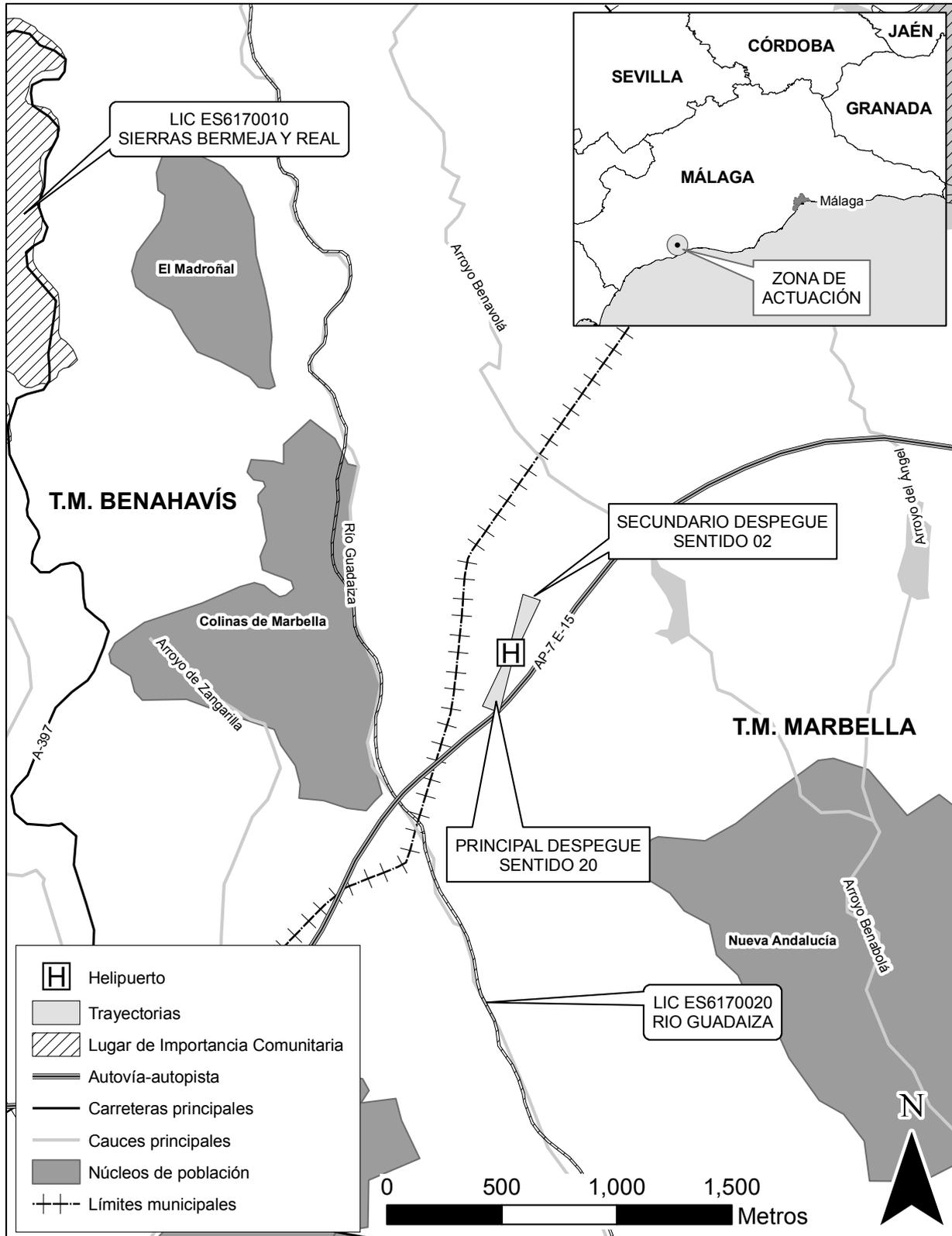
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada según lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado 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 privado Vega del Colorado 35, término municipal de Marbella (Málaga), 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, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es).

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, 4 de marzo de 2015.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

HELIPUERTO PRIVADO VEGA DEL COLORADO 35, T.M. MARBELLA (MÁLAGA)



cve: BOE-A-2015-2810