

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

4287 *Resolución de 3 de abril de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Helipuerto Rotorsun, término municipal de Águilas (Murcia).*

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

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

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el helipuerto se encuentra construido y operando normalmente desde 2004. La tramitación ambiental se centrará, principalmente en la explotación del helipuerto, dada la escasa envergadura de las actuaciones a realizar y en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

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

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

Antecedentes. El proyecto de helipuerto se redacta en el año 1999 y cuenta con Declaración de Impacto Ambiental de la Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente, de 22 de noviembre de 2001, publicada en el «Boletín Oficial de la Región de Murcia» número 271.

En 2004 la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia le concede a Rotorsun, S.L., el acta de puesta en marcha y funcionamiento de la actividad. No obstante, en 2006 el promotor del proyecto inicia los trámites de legalización del helipuerto ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento que, tras varios trámites (con la Dirección General de Aviación Civil, el Estado Mayor del Aire, las Direcciones de Navegación Aérea y de Aeropuertos de AENA y la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente), en mayo del 2013, AESA notifica al promotor que el expediente está caducado en cuanto al trámite ambiental.

Objeto y descripción. El proyecto consiste en la adecuación a la normativa aeronáutica de un helipuerto de superficie para uso permanente y restringido con tipo de operación visual diurno (VFR) en horario de orto a ocaso.

Para la adecuación a la normativa del helipuerto son necesarias las siguientes modificaciones:

- Acondicionamiento de la actual FATO para plataforma de estacionamiento.
- Modificaciones en el vallado perimetral.
- Desmontaje de una crujía de la marquesina del aparcamiento de vehículos.

Las infraestructuras e instalaciones de nueva construcción previstas son:

- Construcción de nueva plataforma de aproximación FATO+TLOF+Área Seguridad.
- Construcción de calle de rodaje desde la nueva FATO hasta el puesto de estacionamiento de aeronaves.
- Instalación de hidrantes en las inmediaciones de la FATO y plataforma de estacionamiento y red de tuberías de alimentación desde cuarto bombas.

El tipo de aeronaves a utilizar son: Bell 412 (determinante), Bell 206L4, Bell 206B3, R44 Raven, con un número de operaciones previsto de 3 despegues y 3 aterrizajes diarios.

Se pretenden desarrollar las siguientes actividades: trabajos agrícolas, fotografía y filmación, observación y patrullaje, transporte de material, lanzamiento de agua y trabajos en tensión. Además, el promotor pone a disposición de las autoridades sus medios para cualquier labor de protección civil o medioambiental.

Localización. El helipuerto se encuentra localizado en el Paraje de la Atalaya de Tébar, en el municipio de Águilas (Murcia), junto al enlace de la carretera RM-332 dirección Mazarrón. Las coordenadas geográficas WGS-84 son: 37° 29' 54,73" N y 01° 37' 40,08" W.

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es Rotorsun, S.L., y el órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 24 de septiembre de 2015 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se decida el sometimiento o no del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El 27 de octubre de 2015 se inicia, por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la fase de consultas previas en relación al proyecto. Con fecha 26 de enero de 2016, se realiza una reiteración de las mismas a la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y a la Dirección General de Desarrollo Rural y Forestal, ambas de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia.

Al no recibirse respuesta del órgano con competencia ambiental de la Región de Murcia, con fecha 31 de marzo del 2016, se realiza un requerimiento al titular del órgano jerárquicamente superior sobre la evaluación de impacto ambiental de este proyecto, concretamente a la Consejera de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia.

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

Relación de organismos consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	-

Relación de organismos consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Segura del Ministerio del Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Subdelegación del Gobierno en Almería.	-
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia.*	X
Dirección General de Desarrollo Rural y Forestal de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia.*	X
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia.	-
Subdirección General de Emergencias de la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Consejería de Sanidad de la Región de Murcia.	-
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia.	X
Academia General del Aire. Base de San Javier**	X
Ayuntamiento de Lorca.	-
Ayuntamiento de Águilas.	-
SEO/Birdlife.	-
Ecologistas en Acción de la Región Murciana.	-
WWF España.	-

* Responde la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia.

** Responde la Subdirección General de Planificación y Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructura de la Secretaría de Estado del Ministerio de Defensa.

De las respuestas recibidas cabe destacar:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento indica que la parcela donde se pretende ubicar el helipuerto se encuentra fuera de la zona de afección de la Autopista AP-7, Cartagena-Vera, a una distancia de unos 6 km respecto al borde del terraplén de la margen derecha de la misma, por lo cual entienden que no es previsible la existencia de impactos significativos sobre la citada autopista de peaje.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Segura del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente informa que el proyecto se sitúa en la zona de policía de la rambla del Charcón requiriendo, en consecuencia y de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 9 y 78 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, su correspondiente autorización, en atención a su ubicación en la zona de protección de cauces. No obstante, concluye que no se prevé la existencia de impactos ambientales significativos derivados de la actuación.

La Subdirección General de Planificación y Medio Ambiente, de la Dirección General de Infraestructura, de la Secretaría de Estado del Ministerio de Defensa manifiesta que no prevé que el proyecto pueda causar impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto en su documento ambiental.

La Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias, de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia, informa que el proyecto se localiza en zonas englobadas en el plan SISMIMUR (clasificación del riesgo sísmico), en el plan INFOMUR (clasificación del riesgo de incendio forestal) y en el Plan Territorial de Protección Civil del Ayuntamiento de Águilas. No obstante concluye que, conforme al objeto, ubicación y dimensiones del proyecto, se deben considerar los citados riesgos derivados de los planes de emergencia existentes en la zona, pero que en ningún caso deben limitar su ejecución.

La Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia señala que el bien catalogado más cercano a la situación del proyecto

es el castillo de Tébar, situado a unos 1.200 m al norte. En la ubicación del helipuerto no existen catalogados en el Servicio de Patrimonio Histórico yacimientos arqueológicos. Por otra parte, las modificaciones planteadas se efectúan en un espacio ya alterado, por tanto no es previsible que pueda producir afecciones al patrimonio arqueológico. Señalan que no es necesario la ejecución de un estudio específico de evaluación de impacto sobre el patrimonio cultural.

La Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia considera que las reformas necesarias de la infraestructura existente, para su adaptación a la normativa aeronáutica, no producirán impactos significativos a especies de fauna o flora. Sin embargo, en la fase de vuelo de las aeronaves, las posibles afecciones a fauna que se pudieran producir se deben a la proximidad de la ZEPA ES0000261 (Almenara-Moreras-Cabo Cope) y recuerda que el Plan de Gestión y Conservación de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de Almenara, Moreras y Cabo Cope, en su artículo 17, prohíbe el sobrevuelo de aeronaves a baja altura en las Áreas Faunísticas Crítica, salvo para las labores de salvamento y extinción de incendios, y la realización de actividades o la emisión de ruidos que puedan molestar a las aves en dichas Áreas Faunísticas Críticas, en particular durante la época de celo y reproducción.

De las dos zonas de aproximación o despegue, planteadas por el promotor, la denominada 14 afecta a un Área Faunística Crítica. Sin embargo, tal y como plantea el documento ambiental presentado, nunca lo hará a baja altura, sino a una altura aproximada a 1.000 fts (\pm 300 metros), que es la altura habitual de vuelo de crucero para cualquier aeronave bajo las reglas de vuelo VFR. Además las fase finales de aproximación o las fases iniciales del ascenso se realizarán fuera de cualquier espacio protegido, por lo que la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia, y en relación a la afección del Helipuerto a la ZEPA ES0000261 (Almenara-Moreras-Cabo Cope), así como a los altos valores faunísticos que presenta la zona, en concreto para el águila perdicera y el búho real, considera compatible la instalación prevista pero sujeta su actividad a una serie de condiciones que enumera en su informe.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 26 de abril de 2016, se le sugirió al promotor, desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, que tuviera en cuenta las recomendaciones respecto al cumplimiento del Reglamento del Dominio Público Hidráulico y la solicitud de la correspondiente autorización a la Confederación Hidrográfica del Segura, así como que tuviera en consideración los planes de emergencia existentes en la zona. El promotor responde, con fecha 18 de mayo de 2016, indicando que se iniciarán los trámites para la correspondiente autorización solicitada por la Confederación Hidrográfica y que las apreciaciones hechas sobre los planes de emergencia ya han sido consideradas en el momento de la realización del proyecto.

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. La configuración del helipuerto de superficie consiste en una FATO circular con un diámetro de 17.07 m y con un área de seguridad operacional circular de 34.14 m de diámetro.

El Helipuerto dispone actualmente de las siguientes infraestructuras e instalaciones:

Pista de aterrizaje: FATO + TLOF + Área de Seguridad.

Hangar de mantenimiento, con zona de taller, oficinas y descanso de la tripulación.

Puesto de estacionamiento de vehículos.

Plataforma de lavado y cargadero.

Separador de hidrocarburos de 1.000 l de capacidad para la zona de lavado y cargadero.

Instalación de suministro de combustible a las aeronaves con rejilla sumidero y evacuación hasta separador de hidrocarburos.

Separador de hidrocarburos en la instalación de suministro de combustible.

Depuradora aguas residuales.

Equipo de salvamento y extinción de incendios: grupo de presión, depósitos de almacenamiento para red de bocas de incendio equipadas en hangar.

Estación meteorológica.

Indicador visual de la dirección y velocidad del viento (manga de viento).

Vallado perimetral en toda la parcela.

Dispone de una superficie total de 14.500 m², de los cuales 1.100 están dedicados a taller, hangar y oficinas.

Para la adecuación a la normativa aeronáutica, el proyecto pretende acondicionar la actual FATO para plataforma de estacionamiento, realizar modificaciones en el vallado perimetral y desmontar una crujía del aparcamiento de vehículos. Además, pretende construir una nueva plataforma de aproximación FATO + TLOF + Área Seguridad, construir una calle de rodaje desde la nueva FATO hasta el puesto de estacionamiento de aeronaves, e instalar hidrantes y una red de tuberías de alimentación desde el cuarto bombas.

El promotor presenta 4 alternativas de emplazamiento dentro de la parcela de ubicación del helipuerto existente (0, 1, 2, 3):

Opción cero (no realizar el proyecto). Se descarta porque la FATO actualmente no cumple la normativa aeronáutica ya que la superficie limitadora de protección interfiere en el hangar.

Zona 1: Muy cercana a la FATO actual. Se descarta porque el desplazamiento de la valla invade la servidumbre de la carretera.

Zona 2: Necesita un desmante de 485.55 m³ y un préstamo de 90.07 m³.

Zona 3: Necesita un desmante de 859.85 m³, una longitud de calle y de vallado a modificar menor y por lo tanto un coste económico más bajo; está más cerca del puesto de estacionamiento (recorrido en rodaje menor) y tiene una menor afección a zonas limitadoras de obstáculos.

El promotor se decanta por la ubicación en Zona 3 sobre todo por las ventajas en cuanto a la seguridad operacional del helicóptero.

Para ello se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

Fase de construcción:

Movimiento de tierras: limpieza de la zona a actuar y retirada de la tierra vegetal.

Excavación del relleno existente en la zona de actuación, con carga y transporte a vertedero.

Relleno, compactación de tierras y nivelación, para acondicionamiento de la sub-base para la plataforma y la calle de rodaje.

Pavimentación con hormigón de plataforma de FATO y calle de rodaje con solera pesada de 20 cm de espesor de hormigón.

Ampliación de la pavimentación con hormigón de plataforma de estacionamiento.

Señalización horizontal pintada en FATO y plataforma de estacionamiento. Señal de borde de TLOF y señal de identificación de helipuerto.

Eliminación de obstáculos aeronáuticos: Marquesina de zona de aparcamiento de vehículos en la que se desmontará una crujía; desmontaje del vallado existente en los puntos en los que perfora las superficies limitadoras de obstáculos y construcción de nuevo vallado en la misma ubicación a menor cota. Este vallado tiene como finalidad impedir el acceso al helipuerto durante las operaciones de aterrizaje o despegue, que deberá realizarse a través de los accesos acondicionados para tal fin.

Instalación de dos hidrantes de protección contra incendios enterrados en arqueta. A éstos se conectará una manguera a la que se acoplará una lanza autoaspirante (para agua con aporte espumógeno mediante dosificador) con depósito de 30 litros y tubería de alimentación desde el cuarto de bombas. También se dispondrá de extintores de polvo en estas ubicaciones.

Fase de explotación:

El helipuerto se diseña para operaciones visuales diurnas y se mantendrá abierto en horario laboral diurno, desde el amanecer hasta el ocaso.

El promotor elige como trayectoria principal la que se desarrolla hacia el sureste pues es la que sobrevuela menos obstáculos y de menor altura, por encima de terrenos libres de viviendas, y menos afección a espacios protegidos, reflejando sentido principal despegue 14 (aproximación 32) con un coeficiente de utilización del 70 % y como trayectoria secundaria el despegue sentido 32 (aproximación 14) con un coeficiente de utilización de 30 %.

La ruta de aproximación 14 sobrevolará espacios naturales protegidos, pero nunca lo hará a baja altura, sino a una altura aproximada a 1.000 pies, que es la altura habitual de vuelo de crucero para cualquier aeronave bajo las reglas de vuelo VFR. Las fases finales de la aproximación o las fases iniciales del ascenso, fases en las que se reduce la altura de vuelo sobre el terreno, se realizarán fuera de cualquier espacio protegido.

La previsión del tráfico es de tres despegues y tres aterrizajes diarios.

3.2 Ubicación del proyecto. El emplazamiento se encuentra en el Paraje de la Atalaya de Tébar, en el término municipal de Águilas (Murcia), a una elevación sobre el nivel del mar de 334 m, en un nudo de comunicaciones entre las carreteras RM-332 y RM-11 (carretera de Lorca a Águilas).

En el entorno inmediato a la infraestructura se encuentran áreas destinadas a la producción agrícola, con presencia de invernaderos y campos de cultivo, y alejada de núcleos poblacionales y viviendas.

La zona de estudio se encuentra próxima a la rambla del Charcón perteneciente a la demarcación hidrográfica del Segura, entre varios espacios de la Red Natura 2000, ya que se localiza aproximadamente a 60 m del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES6200035 Sierra de Almenara y a unos 200 m de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000261 Almenara-Moreras-Cabo Cope.

El LIC incluye la Sierra de la Almenara y parte de la Sierra de la Carrasquilla. Se trata de sierras prelitorales de alturas comprendidas entre los 600 y los 900 m de altitud. Su origen es volcánico y metamórfico. Los materiales que las forman son habitualmente esquistos, cuarcitas, mármoles, neises y ocasionalmente calizas y yesos. Asimismo, la ZEPA, coincidente en gran parte con el citado LIC, se caracteriza por sierras costero-litorales y prelitorales, rocosas, de origen volcánico y metamórfico, más el cabezo calizo de Cabo Cope, con acantilados, promontorios y roquedos diversos en un área de extrema aridez.

Tanto el LIC como la ZEPA descritos tienen inventariadas numerosas especies protegidas, algunas incluidas en la Lista Roja Nacional y protegidas a nivel regional por el Decreto número 50/2003, de 30 de mayo, por el que se crea el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia y se dictan normas para el aprovechamiento de diversas especies forestales. La vegetación predominante en el LIC se compone de espinares y espartales termomediterráneos, pastizales y algunos carrascales, y para el caso de la ZEPA destacan los matorrales, pequeños bosquetes de coníferas y zonas de roquedos, siendo prioritarios los cornicales y los lastonares y muy significativos los hábitats de sabinas litorales y tomillares halonitrófilos. El LIC se considera una zona óptima para la tortuga mora y la ZEPA presenta una población sedentaria de camachuelo trompetero, pequeña ave de origen norteafricano propia de ambientes áridos. Otras especies destacadas, en ambos espacios protegidos, son: águila real, búho real, halcón peregrino y águila azor perdicera.

3.3 Características del potencial impacto. El promotor asegura que el impacto es muy reducido al estar el área de afección inserta en una parcela urbanizada y debido a la poca entidad de las actuaciones. No obstante, identifica para la fase de obra las siguientes acciones que pueden provocar impactos: explanaciones, movimientos de tierras, afirmado, obras y trabajos auxiliares.

El impacto sobre la calidad del aire se derivará principalmente del aumento de las partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las operaciones de la obra, sobre todo en la fase de excavación así como los producidos por las emisiones de los vehículos y la maquinaria; igualmente los ruidos emitidos durante la ejecución de las obras afectarán de forma intermitente aunque el promotor indica que con niveles bajos.

Las modificaciones de la orografía actual, se limitarán al movimiento de tierras de la zona del helipuerto para poder nivelar el terreno con retroexcavadora, dumper y máquina apisonadora, ya que no serán necesarias voladuras. Temporalmente, durante estos trabajos, pueden producirse pequeños procesos de arrastre de tierras de los acopios, siendo, según el documento ambiental, de escasa entidad. Las tierras de aporte para la creación de la sub-base se compactarán para posteriormente ejecutar la FATO de hormigón del helipuerto, disminuyendo las afecciones al medio.

El suelo también es susceptible de verse alterado por los posibles vertidos accidentales de sustancias peligrosas (aceites y combustible), en las proximidades de redes hídricas existentes, y por compactación del suelo, no obstante la entrada de la maquinaria se producirá por el acceso principal y por los caminos existentes, no siendo necesaria la generación de nuevos.

Puesto que el helipuerto se encuentra dentro de un recinto vallado libre de vegetación, y la modificación del mismo se realizará desde el interior de la parcela, no existirá afección sobre la flora.

Finalmente el promotor destaca que no se han identificado bienes arquitectónicos, ni arqueológicos en el emplazamiento del helipuerto, ni se encuentra en zona arqueológica. En el caso de aparecer, se compromete a informar a las autoridades competentes de Patrimonio.

Para la fase de explotación el documento ambiental identifica las siguientes acciones: ruido de la operación de aeronaves, tráfico rodado, posible vertido de líquidos y emisión de gases.

Los helicópteros o los coches que se desplacen hasta la infraestructura emitirán contaminantes atmosféricos, pero en el documento ambiental se considera compatible dado el reducido número de operaciones diarias previsto y la ubicación del proyecto cerca de un nudo de carreteras, con un tráfico de vehículos moderado.

El promotor realiza un estudio de ruido en el que, de acuerdo a las previsiones de tráfico, se determinan las huellas de ruido generadas por las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves que se estima que operen en el helipuerto para los periodos de tiempo Ld: Periodo día, 7:00-19:00 horas, Le: Periodo tarde, 19:00-23:00 horas, (no existe periodo noche Ln 23:00-7:00 horas, pues las operaciones sólo se plantean de orto a ocaso.).

El promotor toma como valores los límites de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias obtenidos de la tabla A1 del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; y aplica el modelo Integrated Noise Model desarrollado por la Federal Aviation Administration de los EE.UU., que permite la simulación acústica de escenarios mediante un modelo matemático informatizado de previsión de niveles sonoros.

Se proponen dos rutas para el uso del helipuerto, en función de los vientos dominantes, obstáculos colindantes y espacios naturales protegidos. El promotor indica que en ningún caso se sobrevuela zonas de viviendas y que las aproximaciones o despegues al helipuerto, por la superficie limitadora correspondiente a la ruta de aproximación secundaria, sobrevolará espacios naturales protegidos pero nunca a baja altura, sino a una altura aproximada a 1.000 pies, que es la altura habitual de vuelo de crucero para cualquier aeronave bajo las reglas de vuelo VFR, independientemente del helipuerto.

Al estar el helipuerto ubicado en un sector del territorio con predominio de suelo rústico, no urbanizable, y no encontrarse esta categoría en la citada tabla A1 del Anexo III del Real Decreto 1367/2007, se toma como referencia los valores límites para uso industrial de 70 dB(A), afectando dicha huella de ruido a las instalaciones del propio helipuerto y al camino adyacente, quedando la isófona de 60 dB(A) fuera incluso de la carretera RM-11 autovía Lorca-Águilas, por lo que el promotor concluye que la afección acústica es compatible ya que los núcleos poblacionales se encuentran muy alejados del helipuerto.

En lo referente a la avifauna, el sobrevuelo de los espacios de Red Natura 2000 por la ruta 14 se realizará a alturas de vuelo de crucero (1.000 pies) y las fases finales de aproximación o las fases iniciales de ascenso, en las que se reduce la altura de vuelo sobre el terreno, se realizarán fuera de cualquier espacio protegido. Además, el sobrevuelo por dicha zona durante la época de cría de las aves rapaces, comprendida entre los meses de diciembre y julio, se realizará con especiales precauciones, evitando al máximo la aproximación a cantiles rocosos y áreas boscosas. El promotor especifica que estas condiciones no serán de aplicación en caso de fuerza mayor o en trabajos de rescate, extinción de incendios, tratamiento de la vegetación natural o cultivada, así como cualesquiera otros trabajos precisos para la conservación en un estado favorable de los valores amparados por la Red Natura 2000, sin perjuicio de adoptar en dichas circunstancias todas las precauciones que sean posibles para evitar perjuicios al lugar.

El proyecto contempla la posible aparición de aguas hidrocarburadas durante el estacionamiento temporal de los helicópteros, indicando que estos posibles escapes de carburante serán muy improbables y de muy poca entidad. No obstante, en la plataforma de estacionamiento existe un sumidero unido a un separador de hidrocarburos que recogerá estos posibles escapes y fugas de carburantes y aceites. Estas aguas se almacenan en la instalación para la posterior recogida por gestor autorizado. Igualmente, en la documentación ambiental está prevista la recogida de las aguas de la zona del helipuerto y su conducción a las redes de saneamiento, así como el carácter permeable de los muros de contención, que facilita la escorrentía y el drenaje de las aguas que puedan llegar, para reducir el riesgo de erosión e inundabilidad de las zonas afectadas por la infraestructura.

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 helipuerto, el promotor plantea las siguientes medidas:

La obra civil se realizará conforme a la legislación vigente.

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

La realización de las obras se realizara reduciendo al mínimo el impacto acústico y la contaminación del aire por generación de polvo en los movimientos de tierras.

La operación de los helicópteros será siempre conforme a la legislación vigente, lo que garantiza la mínima emisión de ruido y gases así como la máxima seguridad de la operación.

Las trayectorias de aeronaves evitarán el sobrevuelo de la ZEPA/LIC Sierra de Almenara.

Además el promotor, en la documentación ambiental, asume la realización de todas las medidas preventivas y correctoras del anterior estudio de impacto ambiental y las prescripciones técnicas adicionales de la Declaración de Impacto Ambiental de la Región de Murcia del año 2001, que le sean de aplicación al proyecto, destacando, entre otras: la protección del dominio público hidráulico respetando la zona de servidumbre, en concreto de la rambla del Charcón, así como cualquier otra medida o autorización indicada por la Confederación Hidrográfica del Segura; se entregará a un gestor autorizado los residuos y envases de residuos considerados como tales en la legislación vigente; se efectuará un estricto mantenimiento de las aeronaves al objeto de minimizar los ruidos y las emisiones de gases de combustión y se aplicaran las mejores prácticas de vuelo para minimizar la diseminación incontrolada y adecuada manipulación de productos fitosanitarios; etc.

4. Prescripciones del órgano ambiental

El promotor deberá realizar, una vez iniciada la actividad y con la nueva configuración de helipuerto, un estudio acústico con mediciones reales y en las condiciones más desfavorables para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. La autoridad competente para ello, definirá, en su caso, los límites que son de aplicación al aeródromo según la normativa de ruido. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación. Si en el inicio o transcurso de la actividad se constatará la vulneración de los niveles de ruido aceptables según la normativa, se procederá a tomar las medidas necesarias para alcanzar los niveles satisfactorios, ya sea mediante la revisión del correcto estado y funcionamiento de las aeronaves o, en caso de que dicha medida no fuera suficiente, con la adopción de las medidas técnicas necesarias (silenciador de motores, hélices más silenciosas, etc.). Si aun así se siguieran vulnerando los niveles aceptables, deberán limitarse al máximo o prohibirse el uso de los aparatos infractores, modificarse las trayectorias de despegue y aterrizaje o incluso limitar el número de operaciones hasta garantizar unos niveles acústicos que cumplan con la normativa.

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

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

Por otro lado, la actividad del Helipuerto estará sujeta a las condiciones señaladas por la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia:

La ruta de vuelo habitual de los helicópteros, para atravesar la ZEPA, quedara ubicada a 500 metros paralela a ambos lados de los Corredores Norte-Sur que atraviesan la zona ZEPA, localizados en la Carretera Lorca-Águilas (C-3211) y en la carretera Mazarrón-Águilas (N-332) «Puerto de los Morales». El resto de trayectos que realicen los aparatos discurrirán, en todo caso, por el exterior del espacio protegido.

El horario de vuelo será el comprendido entre una hora después del amanecer (orto) y una hora antes de ponerse el sol (ocaso).

Las fases finales de la aproximación o las fases iniciales del ascenso, fases en las que reduce la altura de vuelo sobre el terreno, se realizarán fuera del área faunística crítica.

Para evitar la alteración de los ciclos biológicos de las especies protegidas en las épocas más sensibles, celo y reproducción, se deberá evitar en todo caso atravesar la ZEPA por los corredores establecidos en el periodo incluido entre el 1 de enero y el 31 de mayo, de cada ciclo anual.

El uso de la ruta de aproximación 14, se limitará en lo posible, y en especial en el periodo incluido entre el 1 de enero y el 31 de mayo, de cada ciclo anual.

Además, el promotor asumirá la realización de todas las medidas preventivas y correctoras del anterior estudio de impacto ambiental y las prescripciones técnicas de la citada Declaración de Impacto Ambiental de la Región de Murcia del año 2001 que le sean de aplicación al proyecto, destacando, entre otras: la gestión adecuada de residuos por gestor autorizado; el mantenimiento de las aeronaves; minimizar la diseminación incontrolada y adecuada manipulación de productos fitosanitarios; protección del dominio público hidráulico respetando la zona de servidumbre, en concreto de la rambla del

Charcón, así como cualquier otra medida o autorización indicada por la Confederación Hidrográfica del Segura; etc.

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 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 Rotorsun, término municipal de Águilas (Murcia), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, 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), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

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

HELIPUERTO ROTORSUN, T.M. AGUILAS (MURCIA)

