

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

21063 *Resolución de 3 de diciembre de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Helipuerto de Benahavís (Málaga)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha de 11 de febrero de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, de este Ministerio, escrito de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Helipuerto de Benahavís (Málaga)», promovido por Transportes y Excavaciones Valle del Sol que delegó su representación en don Aitor Martín Sierra, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante, Ley de evaluación ambiental).

Dicho proyecto queda incluido dentro de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, en el anexo II, grupo 7, Proyectos de infraestructuras, apartado d), Construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (no incluidos en el anexo I), así como cualquier modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos que figuran en el anexo I o en el anexo II que puedan tener efectos significativos para el medio ambiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.2.c) de esta Ley.

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

El proyecto tiene por objeto la construcción de un helipuerto, conforme a lo establecido en el Real Decreto 1070/2015, en el término municipal de Benahavís (Málaga). Este helipuerto será de carácter permanente, de titularidad privada, de uso restringido especializado y dedicado a vuelos turísticos privados y deportivos, vuelos de formación de pilotos, trabajos aéreos especializados y servicios públicos de emergencias.

La documentación presentada por el promotor señala que el nivel de actividad estándar del helipuerto supondrá unas 2.400 operaciones al año, aproximadamente, y unas 3.600 operaciones al año, como máximo, en horario tanto diurno como nocturno. El número de operaciones diarias en una situación estándar será de aproximadamente 12, mientras que el número máximo de operaciones diarias sería de 16.

El helipuerto proyectado se ubicaría hacia el sureste del término municipal de Benahavís y noroeste del término municipal de Marbella (Málaga, Andalucía), a una altitud de 60 m sobre el nivel medio del mar. Parte de la parcela de actuación, de 35.620 m², concretamente su zona más suroccidental, quedaría en el término municipal de Estepona, aunque en esta parte de la parcela no se proponen actuaciones.

Las coordenadas geográficas WGS84 y en sistema de coordenadas universal transversal de Mercator (UTM) que se indican a continuación se corresponden con el Punto de Referencia del Helipuerto (HRP, por sus siglas en inglés). El HRP se sitúa en el centro del área de aproximación final y despegue (FATO):

Latitud	Longitud	UTM 30N: X (m)	UTM 30N: Y (m)
36°29'43,6" N	005°00'51,7" W	319.582.4	4.040.789,2

Con fecha 15 de marzo de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No.
Oficina Española del Cambio Climático. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No.
Delegación del Gobierno en Andalucía.	Sí.
Subdelegación del Gobierno en Málaga.	No.
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí.
Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	No.
Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Familia. Junta de Andalucía.	Sí.
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Presidencia, Administración Pública e Interior. Junta de Andalucía.	Sí.
Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí.
Agencia de Medio Ambiente y Agua de Andalucía. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	No.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	No.
Dirección General de Patrimonio Histórico y Documental. Servicio de Protección del Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía.	Sí*.
Diputación Provincial de Málaga.	No.
Ayuntamiento de Benahavís.	Sí.
Ayuntamiento de Estepona.	No.
Ayuntamiento de Marbella.	Sí.
WWF/ADENA.	No.
SEO/BirdLife.	No.
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	No.
Instituto Internacional del Derecho y Medio Ambiente (IIDMA).	No.

(*) Remite la consulta a la Delegación Territorial de Cultura y Patrimonio Histórico en Málaga.

Con fecha 15 de junio de 2021, se requiere al promotor para que aporte la información solicitada por la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica durante la fase de consultas. El promotor responde a este requerimiento el 15 de julio de 2021 con la presentación de un nuevo estudio acústico.

Posteriormente, el 9 de agosto de 2021, se solicitó a la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica y a los Ayuntamientos de Benahavís y Marbella que informaran sobre el nuevo estudio acústico presentado por el promotor. Con fecha 27 de agosto de 2021, se recibe el informe de respuesta de la Dirección General de Salud Pública

y Ordenación Farmacéutica, mientras que el Ayuntamiento de Benahavís responde el 18 de agosto de 2021. El Ayuntamiento de Marbella no contestó a esta solicitud.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y consideradas 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.

a) Características del proyecto:

El proyecto «Helipuerto de Benahavís (Málaga)» consta de los siguientes elementos y características:

– Área de aproximación final y despegue (FATO) y zona de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF). El helipuerto dispondrá de una FATO de forma circular y de 20 metros de diámetro que contendrá la TLOF, con las mismas características dimensionales. La superficie de la FATO y la TLOF será de hormigón armado con una pendiente de ambas plataformas del 1 %.

– Área de seguridad operacional (AdSO). El área de seguridad operacional es un círculo concéntrico a la FATO y la TLOF, de 35 metros de diámetro, cumpliendo con lo indicado por el Real Decreto 1070/2015. Su pendiente será del 1 %.

– Calles de rodaje, plataforma y puestos de estacionamiento. El helipuerto contará con cuatro calles de rodaje aéreo, que conectarán la FATO y la TLOF con los puestos de estacionamiento de los helicópteros, que también serán cuatro (tres para helicópteros ligeros y uno para medianos). La superficie de estas calles de rodaje y puestos de estacionamiento estará pavimentada con hormigón armado y su pendiente será del 1 %.

– Ayudas visuales para la navegación. El área de maniobras del helipuerto contará con una serie de ayudas visuales para la navegación, a fin de proporcionar indicaciones que faciliten el movimiento de los helicópteros.

– Sistemas e instalaciones. Con el fin de asegurar el correcto funcionamiento del helipuerto, se dispondrá de fuentes, primarias y secundarias, de energía independientes. El sistema primario proporcionará corriente a todos los sistemas del helipuerto en condiciones normales y estará alimentado por la red eléctrica convencional. En cuanto al sistema secundario, proporcionará corriente a los sistemas eléctricos imprescindibles del helipuerto en caso de fallo en el sistema primario.

– Depósito de combustible para los helicópteros (Jet A-1) con una capacidad de 10.000 litros.

– Sistema de extinción de incendios. Se indica que la categoría del helipuerto proyectado en relación con la extinción de incendios es H2, debido a que se permiten operaciones del helicóptero AW139, cuya longitud es mayor de 15 metros. El principal agente extintor será un agente móvil (un vehículo que podrá desplazarse a lo largo del helipuerto) y una espuma de eficacia mínima de nivel B. El promotor señala que el helipuerto contará con un depósito de agua para la producción de espuma de 1.000 litros. El régimen de descarga requerido es de 500 l/min. Además, el helipuerto contará con extintores de productos químicos en polvo con capacidad total de 45 kg (alternativamente 45 kg de hidrocarburos halogenados o 90 kg de CO₂).

– Terminal de pasajeros. El helipuerto dispondrá de un edificio-terminal de 120 m² situado hacia el noreste del helipuerto, muy próximo al acceso principal y al aparcamiento de vehículos. La edificación estará basada en estructuras ligeras de tipología desmontable, de una única planta y con capacidad para albergar hasta 15 pasajeros.

– Hangares. Se instalarán tres hangares con el fin de proteger las aeronaves durante los periodos de no operación. Se situarán junto a los puestos de estacionamiento y tendrán una superficie de 500 m² cada uno (25 × 20 metros). Al sur del helipuerto, entre dos de estos hangares, se ubicará un taller de 160 m² para llevar a cabo tareas de mantenimiento de las aeronaves.

– El documento ambiental señala que el helipuerto contará con un cerramiento.

Según se recoge en el documento ambiental, el proyecto requerirá el desbroce de una parte de la zona de la parcela de actuación. El promotor señala que, debido a la irregularidad de la parcela, será necesario llevar a cabo movimientos de tierras para nivelar el terreno destinado al área de movimiento del helipuerto y al área destinada a las edificaciones. Se ha estimado el volumen de movimiento de tierras en 975 m³.

Por otro lado, el drenaje de las aguas se realizará mediante un sistema a dos aguas, separando la infraestructura en dos zonas diferenciadas en cuanto a pendiente transversal, la cual será del 1 % para facilitar el drenaje natural, sin penalizar el movimiento de aeronaves y personas. La zona con mayor elevación del área de movimiento será la FATO, mientras que los puestos de estacionamiento tendrán menor elevación. Por su parte, el vial de acceso será más elevado que los hangares. La recogida de aguas pluviales se concentrará en una línea intermedia que separa ambas zonas. De esta forma, se facilita que las aguas pluviales se recojan en un separador de hidrocarburos, ubicado en la zona suroeste del ámbito de actuación.

Con respecto a los residuos, el promotor indica que los productos residuales procedentes de las obras (cementos, aceites, combustibles y otros sólidos en suspensión) se gestionarán y reciclarán de acuerdo con la normativa estatal y autonómica vigente, en este caso, según el Decreto 73/2012, de 22 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía.

En cuanto a las trayectorias de vuelo, según la documentación presentada por el promotor, el helipuerto contará con tres trayectorias aéreas de entrada y salida que permitirán realizar las maniobras de aproximación y despegue. Las direcciones de las trayectorias son:

– Trayectoria norte: Aproximación en dirección sur según rumbo geográfico 193° 00' 00" y rumbo magnético 193° 55' 00", y despegues en dirección norte según rumbo geográfico 013° 00' 00" y rumbo magnético 013° 55' 00", para una declinación magnética en 2019 de 0° 55' O.

– Trayectoria sur: Aproximación en dirección norte según rumbo geográfico 013° 00' 00" y rumbo magnético 013° 55' 00", y despegues en dirección sur según rumbo geográfico 193° 00' 00" y rumbo magnético 193° 55' 00", para una declinación magnética en 2019 de 0° 55' O.

– Trayectoria oeste: Aproximación en dirección este según rumbo geográfico 103° 00' 00" y rumbo magnético 103° 55' 00", y despegues en dirección oeste según rumbo geográfico 283° 00' 00" y rumbo magnético 283° 55' 00", para una declinación magnética en 2019 de 0° 55' O.

De esta forma el helipuerto dispondrá de dos trayectorias de operación principales (norte y sur) separadas entre sí 180° y una trayectoria secundaria (oeste) separada 90° de las dos anteriores.

Por otro lado, según el documento ambiental, con el objetivo de minimizar el impacto ambiental y cumplir la normativa aplicable, se han planteado y analizado tres alternativas para el desarrollo del helipuerto, además de la alternativa 0, es decir, la no ejecución del proyecto. Las alternativas son:

La alternativa 0 o de no realización del proyecto. Supondría la no intervención sobre el territorio y, por tanto, no se afectaría al relieve, a la red hidrológica, a la fauna, a la flora, a los usos del suelo, a los hábitats de interés comunitario (en adelante, HICs), al paisaje y al espacio de la Red Natura 2000, Zona Especial de Conservación (en adelante, ZEC) «río Guadalmina» (ES6170021). En todo caso, el documento ambiental destaca que, la no realización del proyecto supondría una pérdida de beneficio socioeconómico, puesto que la presencia y actividad asociada al helipuerto de Benahavís supondría una importante fuente de inversión y creación de empleo para la economía local.

Alternativa 1. Uso de infraestructuras existentes. El promotor analiza la posibilidad de uso de infraestructuras aeronáuticas existentes, teniendo en cuenta aquellos helipuertos y aeropuertos de uso público y restringido en el entorno próximo a Benahavís.

En primer lugar, el promotor realiza una consulta a la publicación de información aeronáutica de España con la intención de conocer el helipuerto público más cercano a la parcela de actuación contemplada en las alternativas 2 y 3. El helipuerto público más próximo es el Helipuerto de Sevilla-El Coper, situado a una distancia 180 km de la parcela de actuación. Con motivo de esta distancia y de que se trata de un helipuerto de uso militar, el promotor descarta esta opción.

En segundo lugar, el promotor analiza los helipuertos restringidos en el entorno de la parcela de actuación contemplada en las alternativas 2 y 3. El documento ambiental indica que se trata de helipuertos de uso restringido especializado, destinados al transporte sanitario y a la extinción de incendios forestales. Por tanto, no son aptos para llevar a cabo actividades de tipo turístico, de formación o vuelos privados como pretende el proyecto.

También se analiza la posibilidad de utilizar el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol para las actividades previstas y mencionadas anteriormente. Esta opción se descarta debido a la distancia existente entre Benahavís y Málaga (51 kilómetros) y las restricciones de horarios y operación de los aeropuertos.

Alternativa 2. Helipuerto restringido en la zona sur del terreno. Consiste en la construcción del helipuerto de uso restringido especializado en la zona sur de la parcela referida por el documento ambiental.

Según se recoge en el documento ambiental, esta alternativa presenta una serie de inconvenientes. La pendiente del terreno conllevaría un gran volumen de movimiento de tierras, lo que hace necesario el uso de vertederos y préstamos externos a la zona de actuación. Además, esta alternativa precisaría de un nuevo acceso, puesto que el existente no conecta con la zona sur de la parcela. Este hecho aumentaría el volumen de las obras y los impactos asociados. También, destaca la cercanía de esta alternativa al río Guadalmina y, por ende, a terrenos con peligro de inundación para los períodos de retorno de diez, cien y quinientos años. Por último, esta ubicación del helipuerto generaría afección a una línea eléctrica situada en las proximidades, que condicionaría ciertas maniobras de los helicópteros y haría necesario su soterramiento. Sin embargo, esta actuación sería de difícil consecución, pues esta línea eléctrica sobrevuela la ZEC «río Guadalmina» (ES6170021).

Alternativa 3. Helipuerto restringido en la zona norte del terreno. Consiste en la construcción de un helipuerto de uso restringido especializado en la zona norte de la parcela referida por el documento ambiental.

Los terrenos de la parcela propuestos por esta alternativa presentan unas pendientes más suaves que las de la alternativa 2 y, por tanto, requieren un volumen de movimientos de tierra menor. No sería necesario el uso de vertederos y préstamos externos. Tampoco se verían afectadas las maniobras de los helicópteros por la línea eléctrica. Esta alternativa no ocupa terrenos de la ZEC «río Guadalmina» (ES6170021). En consecuencia, el promotor selecciona la alternativa 3 como la opción adecuada, pues se entiende como la de menor impacto ambiental de las alternativas que plantea desarrollar el proyecto.

b) Ubicación del proyecto:

La parcela de actuación tiene una superficie de 35.620 m². Limita al noroeste con el arroyo del Llano de la Leche y otras parcelas sin edificar donde predomina la vegetación arbustiva y el matorral mediterráneo. La autopista del Mediterráneo o AP-7 (E-15) se sitúa a unos 220 metros de la parcela en dirección norte. Hacia el sur y el este de la misma se encuentran viviendas de carácter residencial (las más próximas a unos 40 m de las instalaciones proyectadas) y una escuela (Montessori School). Por último, la parcela limita hacia el oeste con el Río Guadalmina. La distancia más próxima

entre la parcela de actuación y el cauce es de 5 metros, pero las instalaciones proyectadas más cercanas (aparcamientos) se alejan hasta los 160 m.

La zona de actuación queda englobada en la cuenca del río Guadalmina que pertenece a la demarcación hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas.

Las instalaciones se asentarían sobre la masa de agua subterránea Marbella-Estepona «060.040».

Se detecta la presencia de un punto de interés geológico (LIG Angosturas de Benahavís «AND621») en el entorno de influencia del helipuerto, a unos 2,5 kilómetros en dirección noroeste del helipuerto proyectado.

Las actuaciones y obras proyectadas no se localizan en el interior de ningún espacio natural protegido, ni incluidos en la Red Natura 2000, aunque una de las trayectorias de vuelo contempladas, concretamente la trayectoria de despegue en dirección sur 193º-013º, afectaría a la ZEC «río Guadalmina» (ES6170021). Parte de esta ZEC también quedaría dentro de la zona más suroccidental de la parcela de actuación, aunque no se proponen actuaciones en esta área.

En el entorno inmediato del futuro helipuerto, es decir, situados en un radio de 500 m desde el HRP, se localizan los siguientes hábitats de interés comunitario: 92D0 «Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*)», 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos», 6220*, de carácter prioritario, «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*», 6310 «Dehesas perennifolias de *Quercus spp*» y 9320 «Bosques de *Olea* y *Ceratonia*».

c) Características del potencial impacto.

El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre todos los factores del medio ambiente enumerados en el apartado c) del artículo 35 de la Ley de evaluación ambiental, y propone medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. Todos ellos han sido analizados por el órgano ambiental.

A continuación, se resume la información aportada por el promotor, junto a las consideraciones realizadas por los organismos consultados respecto a los impactos más relevantes que han motivado la presente resolución.

Ruido. El documento ambiental incluye un anexo, denominado anexo 7 «Estudio acústico» el cual fue subsanado el 15 de junio de 2021. Este anexo subsanado completaba la información requerida por la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía. En este nuevo anexo, se ha caracterizado acústicamente el entorno de la parcela donde se proyecta el helipuerto. Se ha clasificado el entorno inmediato (radio de 500 m en torno al HRP) como zona de predominio de uso residencial de tipo A y se ha llevado a cabo el análisis en base a los valores límites de inmisión y objetivos de calidad para este tipo de área acústica según lo establecido por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y el Decreto 6/2002, de 17 de enero.

Son dos los ámbitos que se han tenido en cuenta en relación con el impacto acústico:

– E1. Posible afección acústica en zonas de especial protección acústica: radio de 1,25 km desde la FATO. Se analiza la posible afección a aquellos sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica, como la escuela Montessori School.

– E2. Posible afección acústica en zonas residenciales: radio de 780 m desde la FATO. Las viviendas más próximas a la FATO se sitúan a unos 40 metros.

El estudio acústico utiliza tres métricas: un índice de ruido equivalente día-tarde, un índice de ruido equivalente noche y un índice de ruido máximo.

Este estudio detecta una superación de los valores límites de inmisión en periodo diurno para los cuatro escenarios de tráfico (mínimo, razonable, máximo y límite) Puesto que se estima que cinco viviendas de la urbanización Valle del Sol, en el término municipal de Marbella, se verán expuestas a valores comprendidos entre 60-65 dB, cuando el valor límite legal para zonas residenciales es 60 dB en periodo diurno. El promotor estima que podrían verse afectadas entre 8 y 13 personas en función del escenario.

En relación con el periodo nocturno, también se detecta la superación de los valores límites de inmisión para los cuatro escenarios. En este caso, el valor límite es 50 dB. El estudio acústico elaborado por el promotor muestra, en las simulaciones realizadas, que entre 9 y 36 viviendas de la urbanización Valle del Sol se verán sometidas a valores comprendidos entre 50-65 dB en función del escenario, incluyendo el colegio Montessori School y un hotel. El promotor estima que se verían expuestas a superaciones de los valores límite de ruido entre 18 y 70 personas en función del escenario.

Por último, la huella máxima muestra que el L_{Amax} (Índice de ruido máximo) es superior al límite legalmente establecido en una edificación situada al norte del helipuerto proyectado, donde se alcanzaría un valor de 90 dB, mientras que el valor límite en este caso sería 85 dB. El promotor estima que 31 personas se verían afectadas.

El anejo concluye exponiendo que estos valores responden a un escenario a largo plazo de máximo tráfico y que los valores de inmisión esperados a corto y medio plazo son menores.

Como medida preventiva para reducir el impacto acústico, el promotor plantea la opción de plantar una línea de árboles a modo de pantalla acústica.

En relación con este estudio acústico, la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía elaboró un informe de fecha 27 de agosto de 2021, en el que considera que, en cualquiera de los escenarios estudiados (mínimo, razonable, máximo y límite) del proyecto, existirá población afectada que soportará niveles de ruido por encima de los permitidos. A este respecto se añaden las afecciones acústicas a un centro educativo en el escenario límite.

Por otro lado, esta Dirección General señala que el estudio acústico elaborado por el promotor no recoge datos concretos de población afectada, sino una estimación en base a las viviendas afectadas. Sin embargo, este organismo realiza una estimación más detallada de la población afectada mediante los datos obtenidos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, y observa que, en un radio de 1.500 m alrededor del proyecto, se presentan ubicaciones concretas con hasta más de 1000 personas censadas.

Por ello, la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica considera necesaria la realización de un proceso informativo a la población identificada como potencialmente afectada por parte del promotor y un seguimiento de los niveles de inmisión reales en las viviendas y equipamientos afectados una vez puesta en marcha la instalación.

El Ayuntamiento de Marbella señala, en relación con el ruido que podría originarse como consecuencia de la puesta en marcha de la actividad, que se estará a lo dispuesto en la normativa sectorial correspondiente, sobre todo en cuanto a los niveles máximos permitidos, evitando en lo posible la afección a zonas habitadas. Este organismo considera que el impacto durante la fase de obras sobre el área geográfica y la población tiene un efecto local y centrado únicamente en la parcela del helipuerto. Sin embargo, durante la fase de funcionamiento, indica que también afectará a las viviendas próximas.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, indica en su disposición adicional décima que las infraestructuras consideradas como emisores acústicos que por sus peculiaridades técnicas o de explotación no puedan ajustarse a los valores límite o a las normas de protección establecidos al amparo de esta ley podrán, a falta de alternativas técnica y económicamente viables, autorizarse excepcionalmente cuando su interés público así lo justifique. Sin embargo, el futuro helipuerto de Benahavís no ha sido declarado de interés público hasta el momento.

Además, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, indica en su artículo 23 que las nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias o aeroportuarias deberán adoptar las medidas necesarias para que no transmitan al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en la tabla A1 del anexo III, evaluados conforme a los procedimientos del anexo IV. Así mismo, este artículo señala que las nuevas infraestructuras ferroviarias o aeroportuarias no podrán transmitir al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los establecidos como valores límite de inmisión máximos en la tabla A2, del anexo III, evaluados conforme a los procedimientos del anexo IV.

Suelo. La documentación presentada por el promotor indica que los principales impactos relacionados con la geología y la geomorfología del terreno tendrán lugar en las fases de construcción y desmantelamiento, puesto que se prevé modificar la morfología de los terrenos, concretamente su nivelación. Señala que será necesario llevar a cabo desbroce de una parte de la zona de ocupación y realizar movimiento de tierras y excavaciones para la instalación del hangar y terminal.

El Ayuntamiento de Marbella indica que, aunque la obra civil asociada no aparece contemplada en el anexo I «Actividades potencialmente contaminantes del suelo» del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, se deben tener muy presentes el anexo V «Listado de contaminantes y niveles genéricos de referencia para protección de la salud humana en función del uso del suelo» y el anexo VI «Listado de contaminantes y niveles genéricos de referencia para protección de los ecosistemas», ya que en ellos se recogen las sustancias consideradas contaminantes de los suelos y se debe evitar su utilización o liberación en esta actividad, en concreto, el proceso de utilización de la instalación de combustible y mantenimiento de aeronaves.

Además, este Ayuntamiento informa que, según el Plan General de Ordenación Urbanística de Marbella, el suelo sobre el que se sitúa el futuro helipuerto está clasificado como suelo no urbanizable. Además, señala que el terreno sobre el que se encuentra el proyecto se localiza en el Paraje Valle del Sol y próximo a la autopista AP7.

Agua. El documento ambiental recoge los principales impactos derivados de la fase de construcción, así como durante la fase de ejecución del proyecto.

Durante la fase de construcción, la realización de movimientos de tierras asociados a las obras de construcción y excavaciones, pueden ocasionar, fundamentalmente en el caso de pluviosidad elevada, aportaciones puntuales de partículas en suspensión al río Guadalmina y al arroyo Llano de la Leche. Otros posibles vertidos serían las sustancias utilizadas por la maquinaria (grasas, fuel, etc.) o materiales empleados en las obras (cemento, sustancias químicas, etc.).

Entre las medidas preventivas y correctoras que establece el promotor, plantea planificar la gestión de residuos y materiales sobrantes, mediante su ubicación lo más alejadamente posible del río Guadalmina. El promotor indica que prestará especial atención a los contaminantes tóxicos como el cemento y los combustibles, y se recogerá de manera inmediata cualquier posible vertido o derrame durante las obras.

En la fase de funcionamiento, el principal impacto previsto por el promotor es la contaminación de las aguas por vertidos accidentales. Por ello, el promotor propone la instalación de un separador de hidrocarburos en el helipuerto para depurar las aguas pluviales de sustancias tóxicas.

La Dirección General de Planificación Hidrológica y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía señala no haber localizado perfiles transversales acotados de la ubicación de las instalaciones con respecto al cauce del río Guadalmina. Sin embargo, este organismo estima que parte de la parcela se localiza en la zona de policía del río Guadalmina, lo cual puede representar una afección significativa al cauce del río según la normativa vigente (Real Decreto legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se

aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico, y la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas para Andalucía y demás legislación de aplicación).

Así mismo, la Dirección General de Planificación Hidrológica y Recursos Hídricos indica que la naturaleza de la actuación se incluye en las categorías sometidas a instrumentos de prevención y control ambiental reflejadas en el anexo III de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental, y, por lo tanto, deberá someterse al procedimiento de Autorización Ambiental Unificada.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Helipuerto de Benahavís (Málaga)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a), «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Helipuerto de Benahavís (Málaga)», ya que se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 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 de autorización del proyecto.

Madrid, 3 de diciembre de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

Helipuerto de Benahavís (Málaga)

