

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

4936 *Resolución de 28 de febrero de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto del Hospital de Cartagena, Murcia.*

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

El proyecto Helipuerto del nuevo Hospital de Cartagena (Murcia) se encuentra encuadrado en el Grupo 7, d) del referido anexo II.

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

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

Se trata de un helipuerto para servicios de emergencias sanitarias y aeroambulancias (HEMS) en el nuevo Hospital de Cartagena, en la provincia de Murcia, que al estar ligado a la prestación de auxilio, se proyecta de manera que sea compatible para helicópteros en servicios de Búsqueda y Rescate (SAR). Las reglas de vuelo que se han contemplado para el uso de la infraestructura son VFR en horario diurno.

El nuevo hospital de Cartagena se encuentra situado en el lado Este de la ciudad de Cartagena, en el extrarradio del núcleo urbano. El helipuerto se localiza en el sur del recinto del hospital, frente a las instalaciones destinadas al servicio de urgencias.

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

2. Tramitación y consultas.

La tramitación se inició con fecha 17 de septiembre de 2008, momento en que se recibe en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM) la documentación inicial del proyecto, procedente del órgano sustantivo. El 29 de diciembre de 2009 se recibieron las copias para el preceptivo trámite de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, el cual se realizó con fecha 26 de enero de 2010.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe sobre las implicaciones ambientales del proyecto:

Entidad	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	-
Confederación Hidrográfica del Segura del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Delegación del Gobierno en Murcia.	-
Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Territorio y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.	-
Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.	-
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad y Consumo de la Región de Murcia.	-
Subdirección General de Emergencias de la Dirección General de Emergencias de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Región de Murcia.	X
Ayuntamiento de Cartagena.	X
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU).	-
Ecologistas en Acción de Murcia.	-
WWF/ADENA.	-
SEO.	-
Asociación Columbares-Coordillera Sur.	-
Fundación Global Nature.	-
Asociación de Naturalistas del Sureste.	-

De las contestaciones a las consultas destacan las siguientes cuestiones:

La Dirección General de Emergencias de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Región de Murcia señala el riesgo sísmico de la zona (vulnerabilidad media), el riesgo por inundaciones en el término de Cartagena (riesgo muy fuerte, aunque en esta zona la presencia de la Rambla del Feo no genera un riesgo importante), el que la instalación estará junto al eje de la carretera N-333, en un tramo catalogado como de prioridad alta en el Plan por Transporte de Mercancías Peligrosas (al tratarse de una de las salidas de vehículos desde el Polígono Industrial del Valle de Escombreras y ser por tanto una zona vulnerable ante un posible accidente). La cercanía del Sector Químico de dicho Polígono, a escasos 2 km, provoca que tanto el hospital como el helipuerto se encuentren dentro del radio de alerta y de intervención en caso de accidente grave. No obstante, concluye que conforme al objeto, la ubicación y las dimensiones del proyecto, dichos riesgos deben ser considerados, pero no limitar su ejecución, dado que se considera oportuna y necesaria para la mejora de la gestión de los servicios sanitarios y de protección civil en la Región de Murcia.

La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia comunica que, consultada la Carta Arqueológica Regional, en el área afectada por el proyecto no existe catalogado ningún yacimiento

arqueológico. Por otra parte, esa zona ha sido alterada por remociones del terreno; por consiguiente, no es previsible que el proyecto produzca afecciones al patrimonio arqueológico.

La Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia informa que en esa Comunidad Autónoma es de obligado cumplimiento el Decreto 48/1998, de 30 de julio, del Protección del Medio Ambiente frente al ruido (BORM n.º 180, de 6 de agosto de 1998), en relación a los niveles acústicos a no superar en el medio ambiente exterior cuando se sobrevuelen espacios naturales protegidos, al interior habitable de edificaciones hospitalarias, vibraciones, valores límite de los emisores acústicos, u horarios de los trabajos de construcción del helipuerto. Se debería tener en cuenta 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, en relación a los niveles acústicos a no superar en el medio ambiente exterior, interior habitable de edificaciones hospitalarias y vibraciones, y en relación a los valores límite de los emisores acústicos y las servidumbres acústicas. Además, será de aplicación la Ordenanza que sobre ruidos disponga el Ayuntamiento de Cartagena. Relativo a la gestión de los residuos derivados de la construcción y explotación del helipuerto, se deberá estar a lo dispuesto por el Real Decreto 10/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

El Ayuntamiento de Cartagena indica que el documento medioambiental aportado manifiesta carencias en la descripción de los elementos del medio natural, ya que la identificación de posibles especies de fauna afectadas no se corresponde con las propias de las zonas colindantes, y no tiene en cuenta las especies más representativas de las sierras litorales, como las rapaces rupícolas presentes en la ZEPA de la Sierra de la Fausilla; además de contemplar sólo el riesgo de colisión, pero no las posibles afecciones por ruido. No obstante, atendiendo a las características del proyecto, algunos de los impactos pueden ser mitigados incluyendo medidas concretas dirigidas a evitar y disminuir posibles afecciones a la ZEPA de la Sierra de la Fausilla. También se debería justificar que no hay afección a la flora protegida, ni a los hábitats de interés comunitario próximos, proponiendo valorar la necesidad de realizar labores de restauración de las zonas afectadas por el proyecto en la fase de construcción. Si el proyecto lo permite se deberá separar mediante un barrera vegetal la zona del helipuerto de la zona colindante donde exista vegetación natural, estableciendo medidas que incluyan la limpieza periódica del entorno.

La Confederación Hidrográfica del Segura, del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino no prevé impactos ambientales significativos ocasionados por el proyecto, en tanto se solicite la correspondiente autorización ante ese Organismo, para la ejecución del helipuerto en zona de policía del cauce público de la rambla de Santa Lucía.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia señala que la ubicación del proyecto no se encuentra en el ámbito de ningún espacio natural protegido, lugar de importancia comunitaria (LIC) o zona de especial protección para las aves (ZEPA), por lo que no se verá afectada la integridad de estos espacios ni de la red Natura 2000. No tiene constancia de la presencia de montes públicos que se puedan ver afectados por el proyecto, ni ha detectado que en la zona de influencia del proyecto se puedan encontrar hábitats de interés comunitario. Por tanto, estima que el proyecto no conllevará efectos negativos de relevancia sobre la conservación de los valores naturales existentes en la zona, siempre y cuando se lleven a cabo las medidas de protección ambiental propuestas en la documentación presentada.

Del análisis de la documentación aportada y de las contestaciones recibidas en esta fase de consultas, se pudo deducir la existencia de posibles impactos ambientales sobre la fauna. Además, en la documentación se mencionaba la existencia en la zona de áreas restringidas y peligrosas, destinadas a vuelos de prácticas y paracaidismo de la Academia General del Aire, escuela de adiestramiento de vuelos del ejército, y zona de prácticas de

tiro navales, antiaéreas y de superficie de Mazarrón. Por otro lado, la cercanía de la ubicación de esta infraestructura con otro proyecto promovido por la misma entidad, el helipuerto del Hospital del Mar Menor, en San Javier, planteaba dudas respecto a los posibles efectos acumulativos y sinérgicos, que se podrían unir a los generados por la existencia de otras instalaciones aeronáuticas, en funcionamiento o en proyecto, en sus zonas de influencia.

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

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

Análisis de posibles afecciones a la fauna.

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

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

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

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

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

Las ZEPAs más cercanas al helipuerto son La Muela-Cabo Tiñoso (su punto más cercano al helipuerto se encuentra a 5 km), Isla de las Palomas (su punto más cercano se encuentra a 7,6 km) y Sierra de la Fausilla (a una distancia mínima del helipuerto de 3,9 km). Considera que las dos primeras se encuentran suficientemente alejadas del helipuerto como para poder determinar una ausencia de afección. En el caso de la ZEPA Sierra de la Fausilla, podría estar afectada si la operación se llevase a cabo con procedimientos rectilíneos en configuración 46. Por ello, se ha diseñado un procedimiento con giro, cuyo inicio se encuentra a 370 m del helipuerto, y que se seguirá tanto en aproximaciones como en despegues, evitando la afección a ninguna ZEPA.

El emplazamiento del helipuerto del Hospital de Cartagena cuenta con la compatibilidad de espacio aéreo del órgano responsable de otorgarlo (CIDEFO, Comité Interministerial de Defensa y Fomento), el cual ha analizado la compatibilidad de su emplazamiento con todas las áreas restringidas, prohibidas y peligrosas cercanas. Estas áreas no suelen ocupar todas las altitudes, pudiendo franquearse por encima o por debajo. La mayoría no tienen vigencia continua, sino que se activan por notificación, o tienen un horario fijo dentro del que se deben respetar sus límites. La convivencia con estas áreas es común para el personal de vuelo, quien tiene la responsabilidad y obligación de conocerlas y respetarlas, acudiendo a la publicación aeronáutica (AIP) correspondiente, publicada por AENA en el caso de España. El helipuerto del Hospital de Cartagena se encuentra dentro de una zona restringida, la LER77 Cartagena (Murcia). Es un área restringida permanente existente entre el suelo y una altitud de 4.000 pies en la cual están autorizadas las aeronaves con plan de vuelo IFR, destino Murcia/San Javier AD y en contacto con la TWR de dicho aeropuerto. El

helipuerto se concibe para uso médico-sanitario, por lo que se entiende que la gran mayoría de los vuelos serán en condiciones de emergencia. En este caso, es factible el vuelo en la zona, notificando siempre la entrada en el área restringida al ACC/TWR de San Javier. Con excepción de esta área no existe ninguna otra relacionada con protecciones de dependencias y áreas de prácticas de vuelo militares que coincida o impida el acceso a la ubicación del Helipuerto del Hospital de Cartagena.

En relación a la cercanía con el helipuerto del Hospital del Mar Menor (San Javier), y posibles efectos acumulativos y sinérgicos de sus respectivos helipuertos, la CIDEFO evalúa la compatibilidad no sólo de las instalaciones existentes, sino también de las solicitadas y en curso de establecimiento. Así pues, al otorgar compatibilidad al Helipuerto del Hospital de Cartagena, ya tenía conocimiento de otras instalaciones existentes o en curso, y en concreto del nuevo helipuerto en el Hospital del Mar Menor en San Javier (Murcia), con las que se consideró compatible. Destaca que los usuarios de ambos helipuertos ubicados en complejos hospitalarios serán los medios aéreos de la Dirección General de Emergencias de la Región de Murcia, por lo que es «a priori» altamente improbable una operación simultánea de dos helicópteros, en ambos helipuertos. Se considera que ambas instalaciones no funcionarán en régimen de competencia (lo cual deriva en un aumento de tráfico), sino que su existencia conjunta permitirá a los heridos evacuados en una situación de emergencia, ser atendidos en el centro hospitalario más conveniente a su patología o al más cercano o adecuado para el sistema sanitario. La existencia de una red de helipuertos sanitarios tiende a diluir el impacto medioambiental en cada uno de ellos en lugar de concentrarlo, aportando una mayor utilidad y calidad al servicio. Aun así, cabe destacar el hecho de que en una misma zona se encuentra la Base militar de San Javier, base de la Academia General del Aire, el aeropuerto comercial de Murcia, la Base Aérea de Alcantarilla, los aeródromos privados de Los Martínez del Puerto y Alhama de Murcia y un campo de ultraligeros certificado en las cercanías de San Javier. Así el tráfico que pudiera llegar a suponer el establecimiento del helipuerto del Hospital de Cartagena, aún añadido al del Hospital del Mar Menor en San Javier, supone un movimiento de aeronaves despreciable frente al generado por el resto de instalaciones. En cualquier caso, en ausencia de helipuertos en los hospitales, típicamente las evacuaciones y traslados aéreos se realizan al aeropuerto más cercano, con un traslado en un vehículo terrestre (ambulancia) desde este punto hasta el hospital; de manera que la inexistencia actual de ambos helipuertos no evita el tráfico de la aeronave en un transporte de emergencia, sino que lo alarga innecesariamente.

En relación al régimen de explotación del helipuerto, éste será propiedad del centro hospitalario y su titular GISCARMSA. Los helicópteros que operarán en él serán los de los servicios de emergencia contratados en cada momento por el 112 de Murcia, en misiones de rescate o traslado sanitario, así como –puntualmente– servicios de emergencias militares o de rescate marítimo. De esta manera, no se prevé un uso comercial de la instalación. El promotor informa que no existe en la actualidad ningún helipuerto certificado en la Región de Murcia. En la actualidad, la base del helicóptero sanitario de la Región de Murcia es la Base Aérea de Alcantarilla, a 46 km (19 NM) del Helipuerto del Hospital de Cartagena. A una velocidad típica de vuelo de un helicóptero de 100 kts, eso representa unos 15 minutos de vuelo.

En relación a las afecciones a la fauna, el promotor declara que el helipuerto no se encuentra cerca de ninguna ZEPA que deba ser sobrevolada, ni de la ruta migratoria de aves, considerándose por tanto que no se afectará a fauna protegida o singular. El objetivo del helipuerto no es un uso comercial, sino de emergencias sanitarias, siendo estas operaciones puntuales en todo caso, y no sujetas a crecimientos inesperados, manteniéndose constantes en número en el tiempo.

Respecto al servicio de extinción de incendios y Plan de Emergencia, el promotor informa que el Helipuerto del Hospital de Cartagena es un helipuerto de superficie equipado con un sistema de extinción diseñado con arreglo a las prescripciones del volumen I del anexo 14 y del Manual de Helipuertos de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), normativa de aplicación en este caso. El helipuerto se encuentra en una zona especialmente

reservada dentro del límite del complejo hospitalario, el cual se encuentra a las afueras de la ciudad de Cartagena. Los procedimientos de entrada y salida han sido diseñados para sobrevolar lo mínimo posible el núcleo poblacional. Debe considerarse el hecho de que desde el año 2009, los servicios sanitarios en helicóptero se realizan en España bajo las estrictas reglas de operación JAR-OPS 3, que requieren operar en condición de las llamadas «Performance 1», las cuales, como en el caso de un transporte comercial de pasajeros, requieren garantizar que en caso de fallo de un motor, la potencia remanente permita finalizar con seguridad cualquier maniobra de despegue o aterrizaje, o volver a tomar tierra controladamente en el helipuerto de origen.

En relación con la adecuación de las actividades aeronáuticas a la sensibilidad ambiental o urbanística de las posibles zonas sobrevoladas, el promotor contesta que las rutas de acceso y salida del helipuerto del Hospital de Cartagena han sido diseñadas contemplando todas las sensibilidades del entorno, mediante una valoración conjunta de la seguridad operativa, obstáculos del entorno, vientos dominantes, zonas de especial sensibilidad ambiental (ZEPAs, LICs y rutas migratorias de aves), áreas densamente urbanizadas, áreas con servidumbre acústica propia (vías rápidas), áreas de futura urbanización, con atención a sus limitaciones de capacidad de construcción en altura, limitaciones impuestas por la arquitectura del espacio aéreo, limitaciones impuestas por las trayectorias de tráfico comerciales, emplazamiento de nuevo Helipuerto del Hospital del Mar Menor, y procedimientos de mitigación de ruido.

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

El helipuerto del Hospital de Cartagena está ubicado dentro de terrenos propios del hospital, los cuales están sujetos a la ordenación urbanística correspondiente. No obstante, se realizará comunicación a la cuenca del Segura sobre la intención de construir el helipuerto en las cercanías de la Rambla de Santa Lucía.

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

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la información adicional aportada por el promotor, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

3.1 Características del proyecto.—Se trata de un helipuerto en superficie de carácter permanente. El dimensionamiento de los distintos elementos del campo de vuelo y sus servidumbres aeronáuticas se ha basado en el helicóptero de diseño: Bell 412, permitiendo operaciones en el helipuerto de aparatos de clase de «Performance 2».

El área de aproximación final y despegue (FATO) del helipuerto estará formada por una superficie circular de 25,8 m de diámetro de hormigón armado HA-30. La pendiente de la superficie es del 1%. Esta configuración permite el uso del helipuerto, además del helicóptero de diseño, a aparatos Dauphine 365 y Eurocopter EC135, comúnmente empleados por el Servicio de Emergencias 061 de la Región de Murcia, y a modelos Sikorsky S-76 C empleados por el Ala 78 del Ejército del Aire destinados a misiones de Búsqueda y Rescate (SAR).

El área de toma de contacto y elevación final (TLOF), coincidente con la FATO anteriormente descrita, es una superficie circular de 6,1 m de radio prevista para dar cabida a helicópteros con tren de aterrizaje de ruedas y de patines. Las características de materiales, resistencia y pendientes son idénticas a las especificadas para la FATO.

El área de seguridad será una superficie que circunda la FATO, de 4,3 m de anchura y se diseña en terreno compactado y ajardinado con césped, de tal modo que no exista riesgo de proyectar detritos por los efectos de la corriente descendente de los rotores.

Con el fin de disponer de un alojamiento de equipos auxiliares, se ha previsto un local para instalaciones parcialmente enterrado y situado bajo el área de seguridad. La red de drenaje se ha diseñado de manera que recoja las aguas de escorrentía caídas sobre la superficie mediante una canaleta perimetral. Tras su paso bajo canalización enterrada hasta arqueta de conexión con la red general de drenaje de la urbanización hospitalaria, las aguas recogidas son vertidas a un separador de hidrocarburos anterior a su vertido final.

3.2 Ubicación del proyecto. A la hora de elegir el emplazamiento y las trayectorias de aproximación y ascenso en despegue, el promotor ha considerado el impacto sobre el entorno que suponen las maniobras efectuadas por los helicópteros durante las operaciones de aproximación, toma y despegue. Por ello, ha estudiado varias alternativas con el propósito de establecer una solución de compromiso que conjugue los factores ambientales, sociales y económicos.

Alternativa n.º 1: Fijar el emplazamiento en la azotea del Nuevo Hospital de Cartagena. Al tratarse de un punto de mayor elevación que en superficie, las trayectorias de aproximación y despegue mantienen en todo momento el mayor gálibo posible sobre potenciales obstáculos en las trayectorias. La solución, sin embargo, pasa por ser la más elevada económicamente, pues supone introducir en la estructura unas cargas adicionales derivadas de la infraestructura y servicios necesarios para las operaciones, como mantenimiento y extinción de incendios.

Alternativa n.º 2: Fijar el emplazamiento de la infraestructura en la zona norte de la urbanización del recinto hospitalario, pasando a ser helipuerto en superficie. Conlleva mayores afecciones sobre las superficies limitadoras de obstáculos, especialmente en la zona del Cabezo de Marcelino y sobre el tráfico rodado del vial de comunicación aledaño al oeste del hospital. Igualmente, esta alternativa presenta el inconveniente de estar más alejada de la entrada a urgencias.

Alternativa n.º 3: Establecimiento del helipuerto en superficie en la zona sur de la urbanización, con posible desplazamiento en 6,50 m debido al trazado de una nueva calle para la futura escuela de enfermería. Minimiza las interferencias que se producían al situar

el helipuerto en la zona norte, y acerca las instalaciones a la entrada de Urgencias. Se trata de la alternativa más equilibrada en cuanto a costes y operatividad, por lo que es la seleccionada por el promotor.

El helipuerto se encuentra al este de la ciudad de Cartagena, a 23,8 km al suroeste del aeropuerto de San Javier y a 45,7 km de la base aérea de Alcantarilla. La elevación del terreno en ese punto es de 28 m, y las coordenadas UTM son: X: 680.097,6; Y: 4.163.545,3. Se han establecido dos trayectorias para aproximación y ascenso en despegue, de orientaciones 256° y 46°.

La superficie del proyecto no coincide con ninguno de los espacios naturales protegidos de la zona. Las zonas de especial protección para las aves (ZEPA) más cercanas a la zona de actuación son: Sierra de la Muela-Cabo Tiñoso (ES0000264), en la que destaca la presencia de halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y búho real (*Bubo bubo*) y Sierra de la Fausilla (ES0000199), en la que destaca la presencia de las dos anteriores y de camachuelo trompetero (*Bucanetes githagineus*) y águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*). Entre los lugares de importancia comunitaria (LIC), más próximos, se encuentran Cabezo de Roldán (ES6200024, que coincide parcialmente con la ZEPA de La Muela-Cabo Tiñoso) y Sierra de la Fausilla (ES6200025, coincidente con la ZEPA del mismo nombre). También son cercanas, y en parte coincidentes, las áreas importantes para la conservación de las aves (IBA) Sierra de la Fausilla y Sierra de la Muela y Cabo Tiñoso.

En cuanto a los hábitats de interés comunitario recogidos en la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, a 120 metros se encuentra un área con asociación de hábitat 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos y 6220 Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea.

3.3 Características del potencial impacto. Durante la fase de construcción se producirá contaminación acústica producida por los movimientos de maquinaria, pudiendo afectar a la fauna por las molestias generadas por el ruido, así como emisiones de polvo y gases contaminantes debidos a la maquinaria de obra. Podrán existir afecciones al suelo por los movimientos de tierra, los vertidos accidentales, el aumento de la erosionabilidad, etc. Respecto a la vegetación y la fauna, no se espera una afección directa a especies significativas y presentes de manera permanente en el entorno, ya que se encuentra fuertemente degradado.

Sin embargo, la situación del futuro helipuerto respecto a algunas ZEPA, como la del Mar Menor, supone que pueda ser zona de paso de aves como el flamenco rosa (*Phoenicopterus ruber*), por lo que en la fase de explotación del helipuerto habrá que tener en cuenta las épocas de migración de aves. En cuanto al riesgo de colisión, la especie que puede verse más afectada es el flamenco rosa, ya que su altura de vuelo es baja (300 metros). Por otra parte, el ruido producido por el vuelo de los helicópteros podría interferir en el comportamiento de las aves.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. Para evitar las molestias generadas por el polvo producido durante la construcción, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a la obra y en las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parque de maquinaria, se transportarán los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera tapados, los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por viento sea mínima, se limitará la velocidad de la obra a 30 km/h, y la revegetación se realizará lo antes posible. Como protección acústica y para minimizar las emisiones de gases se cumplirán los programas de revisión y mantenimiento especificados por los fabricantes de los equipos. La maquinaria tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por el Real Decreto 212/2002, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

Se delimitarán las zonas de ubicación de las instalaciones, elementos auxiliares de obra como áreas de acopio de materiales, y las zonas de tránsito de vehículos y maquinaria, que se jalonarán, además de aprovechar los caminos existentes. Se recuperará la capa

vegetal que pueda verse afectada, para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de, como máximo, 2 m de altura, para evitar su compactación y facilitar su aireación.

Si durante la ejecución de las obras apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

Los productos residuales generados durante las obras se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable. En particular, el contratista se responsabilizará de dejar libre de residuos, materiales de construcción, maquinaria, y de cualquier otro tipo de contaminante, los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra. Los bidones o contenedores de los residuos serán estancos y estarán identificados con los pictogramas y códigos correspondientes según la legislación aplicable. Cualquier vertido accidental de lubricante o combustible procedente de la maquinaria, se tratará con sustancias absorbentes, de las que deberán ir provistas las distintas unidades de maquinaria. El material absorbente y los suelos contaminados deberán ser gestionados como residuos peligrosos.

En el trazado de los caminos de acceso se evitará en la medida de lo posible el paso sobre vaguadas u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje para evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales, y la deposición de material fino que pudiera ser removido por las aguas superficiales, restaurándose en todo caso cualquier afección que se produjese. En la fase de explotación, se establecerán mecanismos de recogida de las aguas provenientes del drenaje del helipuerto, con separación de hidrocarburos.

Para evitar la contaminación de las aguas por posibles vertidos de hidrocarburos, se creará una zona impermeabilizada en la que se realizará el lavado de los vehículos y las operaciones de mantenimiento necesarias durante las obras. Las aguas procedentes de esta zona se recogerán y almacenarán en un depósito, y serán retiradas y gestionadas por un gestor autorizado. Los campamentos de obra se dotarán de un sistema de saneamiento adecuado que evite la contaminación de las aguas.

Se llevará a cabo la descompactación del suelo y la reposición de especies vegetales herbáceas en toda la superficie que, en la fase final de ejecución de la obra, haya resultado afectada por acciones de despeje y desbroce o por procesos de compactación del suelo.

Para evitar la afección a aves que se encuentren en las proximidades de la zona de actuación durante las obras, se evitarán las actuaciones de despejes y movimientos de tierra en época de cría (Marzo-Julio), así como las actividades que impliquen presencia de maquinaria pesada o sean generadoras de ruido; aunque dada la degradación de la zona y la existencia de urbanizaciones, polígono industrial, carreteras, autovías, etc... el aterrizaje o despegue de un helicóptero para transportar enfermos se puede considerar puntual y causa menor del aumento de ruido en la zona, por lo que supone un impacto no significativo sobre la fauna en este sentido.

En cuanto a la posibilidad de colisiones con el flamenco rosa, se dará cuando coincidan la época de paso de estas aves y una maniobra de despegue o acercamiento al helipuerto, momento en el que el helicóptero se mueve a velocidades bajas y el piloto puede reaccionar, por lo que el riesgo es bajo. Aún así, como medida de prevención, será recomendable informar a pilotos y al personal que trabaje en el helipuerto de las épocas en las que existe una mayor probabilidad de colisión, para prestar atención a la presencia de estas aves antes del despegue y del aterrizaje.

En la fase de funcionamiento del helipuerto se deberán establecer ciertas zonas (las ZEPAs y LICs mencionados anteriormente) que solamente se sobrevuelen si fuese estrictamente necesario, para no provocar impactos sobre las comunidades faunísticas que las habitan.

Las líneas eléctricas de alta tensión que contemple el proyecto deberán cumplir con las medidas establecidas es el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

Durante la construcción, habrá un arqueólogo que supervisará las excavaciones y si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado se comunicará a la Consejería de Cultura de la Región de Murcia para que se proceda a las actuaciones que considere oportunas.

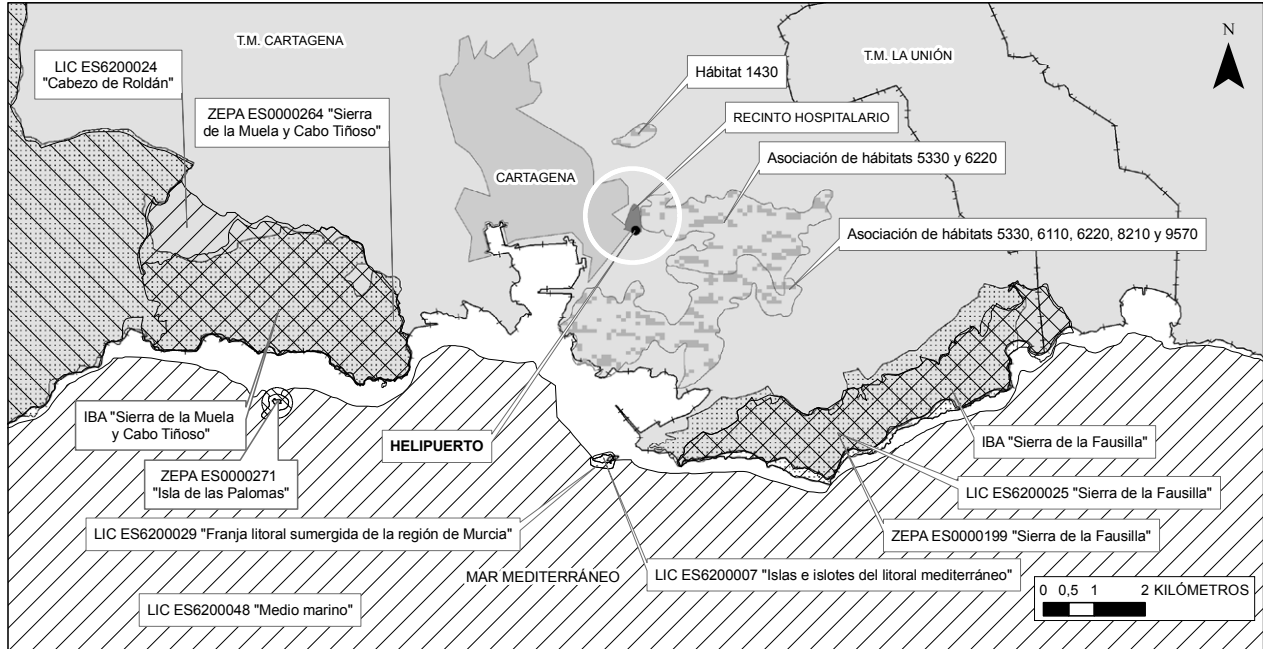
Teniendo en cuenta todo ello, el objeto de la infraestructura, de servicio de emergencias sanitarias, las respuestas recibidas de los organismos competentes, y las condiciones de explotación anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, se considera que el proyecto es compatible con el medio ambiente y los recursos naturales, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto de Helipuerto del Hospital de Cartagena, siempre que se realice en la alternativa seleccionada en la documentación ambiental, y cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, en especial el procedimiento con giro en la configuración 46 y la restricción de sobrevuelos de los LICs y ZEPAs cercanos, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª de dicha Ley.

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

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

Madrid, 28 de febrero de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

ESTABLECIMIENTO DEL HELIPUERTO HOSPITAL DE CARTAGENA (MURCIA)



LEYENDA

	HELIPUERTO		HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO
	RECINTO HOSPITALARIO		ÁREA IMPORTANTE PARA LAS AVES (IBA)
	LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LIC)		NÚCLEOS URBANOS
	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA)		TÉRMINOS MUNICIPALES

