

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO

**20621** *Resolución de 3 de diciembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Construcción del helipuerto del Hospital de Cruces, término municipal de Barakaldo, Vizcaya.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto de Construcción del helipuerto del Hospital de Cruces, término municipal de Barakaldo (Vizcaya) se encuentra en este supuesto, por estar encuadrado en el apartado d) del grupo 7 del referido anexo II.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto.*

La actuación se localiza en el término municipal de Barakaldo, en la provincia de Vizcaya. Dentro de las obras de ampliación del Hospital de Cruces, está prevista la instalación de un helipuerto elevado para su utilización por parte de los servicios sanitarios y de emergencias del Gobierno Vasco. Estará situado sobre la terraza del nuevo bloque, actualmente en construcción y adosado al edificio actual. El helipuerto será de carácter permanente, apto para operaciones de vuelo visual diurno y nocturno. El volumen de tráfico estimado es pequeño, pudiendo resultar una media de una operación diaria.

2. *Tramitación y consultas.*

El promotor del proyecto es el Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco. La gestión de los helipuertos es competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de acuerdo con el artículo 10.32 de su Estatuto de Autonomía; pero al no ejercerla de hecho, es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento quien asume la competencia sustantiva. La citada Agencia, con fecha 21/07/2009, remite al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el documento ambiental del proyecto, para adoptar la decisión de someterlo o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Con fecha 24/09/2009 se realiza el preceptivo trámite de consultas previas, recogiendo en la tabla siguiente los organismos que han sido consultados y señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental.

Entidades consultadas	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Barakaldo . . . . .	X
Ayuntamiento de Bilbao . . . . .	
Sociedad Ornitológica Lanus . . . . .	
Ecologistas en Acción - Ekologistak Martxan Bizkaia . . . . .	

Entidades consultadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	
S.E.O. . . . .	
Delegación del Gobierno en el País Vasco . . . . .	X
Dirección de Atención de Emergencias, Viceconsejería de Interior, Consejería de Interior, Gobierno Vasco . . . . .	
Dirección de Patrimonio Cultural, Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes, Departamento de Cultura, Gobierno Vasco . . . . .	X
Viceconsejería de Medio Ambiente, Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. . . . .	X
Viceconsejería de Ordenación del Territorio y Aguas, Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco . . . . .	
Diputación Foral de Vizcaya, Departamento de Medio Ambiente . . . . .	
Agencia Vasca del Agua, Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Gobierno Vasco. . . . .	
Dirección de Salud Pública, Departamento de Sanidad, Gobierno Vasco. . . . .	X
Asociación Ecologista Lur Maitea. . . . .	

La Delegación del Gobierno de España en la Comunidad Autónoma del País Vasco considera que, al ser reducido el tráfico previsto, el impacto acústico será igualmente escaso. Los helicópteros invertirán un tiempo aproximado de 10 segundos en las maniobras de aterrizaje y despegue, y las trayectorias de aproximación y salida discurren de forma paralela a la autopista de circunvalación de Bilbao, con lo que se minimiza el ruido de los aparatos sobre zonas residenciales. Consultado el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, indica que el ámbito de este proyectado helipuerto queda fuera de las rutas de aves migratorias y que el área de la Ría de Gernika, en la que habitan multitud de aves acuáticas, está muy alejada para verse afectada.

La Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco/Eusko Jaurlaritzako Kultura Saila comunica que, revisada la información remitida, no consta en ese Departamento la existencia de ningún elemento de interés cultural que pueda verse afectado por los trabajos a realizar.

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco/Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila, a la vista de la documentación aportada, no espera que puedan verse afectados apreciablemente los aspectos de la biodiversidad que son competencia de esa Dirección.

El Ayuntamiento de Barakaldo/Barakaldoko Udal Gorena adjunta un informe elaborado por los Servicios Técnicos Municipales sobre el referido proyecto, junto con un informe jurídico. En el primero de dichos informes, examinada la documentación del proyecto presentado, se consideran los siguientes extremos:

La memoria presentada justifica el cumplimiento de la normativa que le es de aplicación.

La eventual valoración municipal sobre ese particular queda profundamente condicionada por el carácter estratégico y supramunicipal del proyecto, así como por su finalidad de prestar un servicio sanitario de urgencia.

A pesar de dicho condicionamiento, interesa que se adopten las medidas para limitar el número de operaciones (tanto diurnas como nocturnas) al estrictamente necesario, así como las maniobras de aterrizaje/despegue que, siendo técnicamente posibles, menos se aproximen a zonas residenciales, y que las características técnicas de los helicópteros permitan la menor emisión acústica al medio.

En el informe jurídico que incorpora el Ayuntamiento de Barakaldo, en su contestación a la consulta realizada, se informa que el proyecto de helipuerto es complementario de una sustancial ampliación de un edificio hospitalario. En lo referente a la compatibilidad con los

Planes Urbanísticos, las únicas disfunciones del proyecto respecto a las normas urbanísticas del municipio están siendo corregidas a través de la tramitación del Plan Especial de Renovación Urbana del Hospital y la Plaza de Cruces (aprobación inicial de 01/04/2008). Finalmente, señala que es competencia exclusiva de esa Comunidad Autónoma la gestión de los helipuertos (artículo 10.32 de su Estatuto de Autonomía).

La Dirección Territorial de Bizkaia del Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco/Eusko Jaurlaritzako Osasun Saila, una vez revisada la documentación, estima que desde el ámbito de las competencias del Departamento de Sanidad, no se produce afección a la salud pública.

### 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 o no del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

3.1 Características del proyecto. El helipuerto se hallará situado sobre la cubierta de un nuevo bloque en construcción, adosado al actual edificio del hospital, a cota +79,24 (+35,91 sobre el nivel de la calle). Constará de una plataforma de forma circular de 27,5 m de diámetro, sobre estructura metálica de malla espacial colocada a su vez sobre la estructura metálica del edificio. Las coordenadas del proyecto (UTM ED-50) son X: 501.320, Y: 4.792.290.

Se han previsto dos direcciones de aproximación y despegue correspondientes a los rumbos 160°-340°, estando separadas ambas trayectorias en 180°. Ambas discurren de forma aproximadamente paralela a la autopista de circunvalación de Bilbao, con lo que se minimiza el impacto sobre zonas residenciales.

Las características técnicas del proyecto son:

Superficie total: 594 m<sup>2</sup>.

Pista de aterrizaje: FATO/TLOF circular 333 m<sup>2</sup>.

Pistas de rodadura: no.

Infraestructuras de salvamento y extinción de incendios: sí.

Sistema de recogida de combustible derramado: sí.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se sitúa en un área de equipamientos e infraestructuras (el Hospital de Cruces), mientras que las servidumbres aeronáuticas afectan a zonas de comunicaciones, suelo urbano, suelo urbanizable programado y zonas verdes.

La situación del helipuerto viene impuesta por su carácter de equipamiento hospitalario y la necesidad de tener una infraestructura de este tipo adjunta al hospital, que atiende la mayor parte de las urgencias hospitalarias de la comarca, así como las emergencias de tráfico y de los servicios de rescate marítimos de Vizcaya.

La falta de espacio en el recinto hospitalario o próximo al mismo y con fácil acceso al bloque de urgencias, hace inviable el planteamiento de una solución de helipuerto de superficie. Por otro lado, se aprovecharán las obras de ampliación del hospital para la construcción del helipuerto elevado, lo que permitirá implementar mejor infraestructuras necesarias como el sistema de recogida de combustible derramado.

En cuanto a la elección de rutas de aproximación y despegue, y una vez definidas las trayectorias que permiten respetar las superficies libres de obstáculos, además de otros condicionantes impuestos por la normativa OACI, se han seleccionado aquellas sendas de aproximación que afecten lo menos posible al entorno urbano del helipuerto. En concreto, y prestando especial atención al ruido generado por los helicópteros, se han escogido rutas aproximadamente alineadas con la autopista de circunvalación de Bilbao.

3.3 Características del potencial impacto. La construcción del helipuerto se realizará simultáneamente a la construcción del nuevo bloque hospitalario en el que va ubicado, por lo que no se requiere un tratamiento específico de gestión de la obra o de residuos. Al englobarse en la construcción del edificio sobre el que va instalado el helipuerto, sus posibles impactos son de un orden de magnitud muy superior a los de la propia plataforma.

3.3.1 Espacios naturales protegidos. Se ha investigado la existencia de áreas protegidas en las proximidades del helipuerto, analizando la posibilidad de que las operaciones previstas en éste puedan provocar perturbaciones en dichas áreas. Para ello, deben tenerse en cuenta los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), establecidos de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), establecidas en aplicación de la Directiva 79/402/CEE, de Aves. No se encuentra ninguna ZEPA en las cercanías del emplazamiento. El LIC más próximo es el ES2130003 «Ría del Barbadún/Barbadungo Itsasadarra», a unos 13,5 km al noroeste, que queda lo suficientemente alejado de las superficies de aproximación y despegue como para considerar que el helipuerto no provocará ninguna interferencia.

Tampoco existen otras áreas naturales protegidas en las inmediaciones del helipuerto que pudieran verse afectadas por las operaciones en el mismo. En cuanto al posible efecto en el medio de las emisiones de gases provocadas por los helicópteros, se considera despreciable dado el carácter urbano del emplazamiento y la fuerte densidad de tráfico que registra la zona.

Por otro lado, se ha valorado la potencial conflictividad de la instalación en relación con áreas de concentración e invernada de aves, así como con las principales rutas migratorias, no sólo por el impacto ambiental de la instalación sino también por motivos de seguridad, dado que la presencia de aves resulta un peligro para el helicóptero en caso de impacto con éstas. Esta problemática está contemplada por la AIP (Publicación de Información Aeronáutica) en la publicación LE-ENR-5.6, de la que se han obtenido las cartas de rutas migratorias y concentración de aves. En lo que se refiere a rutas migratorias, tanto las de la grulla como las de los gansos pasan bastante al sur y al este de la instalación. No se sitúan áreas de invernada en las proximidades. En cuanto a las zonas de concentración de aves, la ría de Guernica en la provincia de Vizcaya es zona de invernada de espátulas y otras aves acuáticas, pero se encuentra alejada de la instalación.

La LE-ENR-5.6 describe, por último, las zonas de fauna sensible, para las que se establece una limitación permanente al vuelo de aeronaves, excepto aquéllas que deban hacerlo por razones de estado o de emergencia. Ninguna de ellas se establece en la provincia de Vizcaya, por lo que no se encuentra posibilidad de conflicto con la instalación.

3.3.2 Bienes culturales, arquitectónicos o arqueológicos. Vías pecuarias. No existen elementos de este tipo que puedan verse afectados por la instalación o sus servidumbres aeronáuticas.

3.3.3 Medio hídrico. El helipuerto del Hospital de Cruces no será utilizado como base permanente de helicópteros, sino tan sólo como punto de parada para dejar y recoger personas enfermas o accidentadas. No está prevista la permanencia de helicópteros, que regresarán a sus bases una vez realizadas las operaciones. Tampoco serán realizadas operaciones de repostaje, ni se prevé la infraestructura para ello. Se considera poco probable, por tanto, la eventualidad de un derrame de grasas, lubricantes o combustible, salvo por accidente del propio helicóptero.

3.3.4 Impacto acústico. El valor utilizado en el estudio del impacto acústico de la instalación es el Nivel de Ruido Equivalente (medido en dB), equivalente al ruido acumulado a lo largo del día en una determinada localización. Para ello es necesario tener en cuenta el nivel de ruido emitido, la duración del mismo y la cantidad de operaciones diarias previstas en el helipuerto.

El promotor ha partido de medidas de ruido en ensayos de vuelo (Report FAA-EE-84-2) para el Aerospatiale SA365N Dauphin 2. Según dichos ensayos, la potencia acústica

emitida por el helicóptero sería  $L_w = 129,7$  dB. Con este dato es posible calcular el nivel acústico en función de la distancia a la fuente, lo que se utiliza para obtener la huella sonora.

El Nivel de Ruido Equivalente (NRE) se obtiene haciendo una estimación de las operaciones a efectuar en el helipuerto. En este caso, una hipótesis conservadora sería la de una operación diaria. Para cada operación se consideran dos tramos (aterrizaje/despegue) de sobrevuelo de la zona afectada de 10 segundos de duración cada uno. A partir de ahí, se obtiene un mapa de exposición al ruido (huella sonora), que establece las áreas delimitadas por los contornos de ruido NRE en dB, que tienen forma elipsoide. Considerando la huella al nivel del suelo, con la plataforma del helipuerto situada a 36 m de altura, se obtienen los siguientes parámetros de la huella sonora:

Zona	NRE (dB)	Anchura huella (m)	Longitud huella (m)
1	50	39	64
2	45	127	383
3	40	250	687

El NRE resulta en general bajo, en comparación con los generalmente admitidos por la normativa medioambiental (en zonas residenciales, y en zonas que requieran una especial protección contra la contaminación acústica). La zona de NRE superior a 45 dB se superpone a la autopista, que por sí sola genera un nivel de ruido superior al de la instalación.

El promotor no estima necesario profundizar en un estudio de impacto acústico, máxime teniendo en cuenta el carácter esporádico del ruido y el carácter sanitario y de emergencia de la instalación.

3.4 Medidas protectoras y correctoras propuestas para la adecuada protección del medio ambiente. Por tratarse de un emplazamiento en un entorno eminentemente urbano y viario, no puede hablarse de un inventario ambiental específico de la zona (flora, fauna...). Las operaciones en el helipuerto no implicarán el sobrevuelo de áreas protegidas o zonas de nidificación de aves migratorias. Tampoco se producirá interferencia con ninguna ruta de migración, por lo que no se considera necesaria la adopción de ninguna medida especial al respecto.

Ante la eventualidad de accidente de un helicóptero, tal como prevé la normativa vigente, se instalará un sistema de recogida del combustible derramado, que será conducido por medio de los canalones de drenaje y las bajantes correspondientes, a un tanque de separación de hidrocarburos de al menos 1.500 litros de capacidad. Además, se instalarán barreras cortafuegos en los sumideros para evitar la eventual propagación del fuego a otras partes del edificio. Esta instalación del separador de hidrocarburos deberá ser supervisada por la Dirección Facultativa de la obra, que determinará las pruebas y condiciones a que deberá ser sometida para la verificación y seguimiento de su correcto funcionamiento. No se considera necesaria la adopción de otras medidas correctoras.

El impacto acústico de las operaciones desarrolladas en la instalación será escaso. En cualquier caso, como medida preventiva más importante se ha cuidado de que ninguna de las direcciones de aproximación y despegue interfiera con zonas urbanas de gran densidad. No se considera necesaria la adopción de otras medidas correctoras.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y 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](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

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, 3 de diciembre de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

