

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

10655 *Resolución de 1 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Helipuerto de superficie en el Hospital de Antequera, Málaga.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado d) del Grupo 7 del anexo II del 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.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor del proyecto es el Hospital de Antequera mediante el Servicio Andaluz de Salud de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la construcción de un helipuerto en el Hospital de Antequera, en terrenos del recinto hospitalario, al sur del complejo y con acceso a las instalaciones de urgencias a través de una ambulancia, para disminuir el tiempo de traslado de heridos de gravedad al hospital mediante un helicóptero medicalizado.

El Hospital de Antequera se localiza al noreste del núcleo urbano del mismo nombre, en el término municipal de Antequera, provincia de Málaga, en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El helipuerto se dimensionará para el modelo de helicóptero Bell-412, considerando una longitud total (L.T.), es decir la mayor dimensión de las longitudes y anchuras del helicóptero, de 17,07 m, lo que supondrá una superficie total de helipuerto de 1.500 m². Asimismo, las condiciones de tráfico que se suponen para el helipuerto son de 8 operaciones semanales.

La elección de las trayectorias de aproximación y despegue, trayectoria principal y secundaria, se elegirán en base a:

Estudio meteorológico: el helipuerto ofrecerá 2 trayectorias de despegue y aproximación, separadas 150°, estando una de ellas orientada en sentido opuesto de los vientos dominantes.

Estudio de los posibles obstáculos fijos en el entorno del helipuerto que condicionen las superficies limitadoras de obstáculos.

Reducción al mínimo de las molestias ocasionadas por el ruido.

Con todo ello, se eligen como trayectorias las siguientes:

	Trayectoria principal	Trayectoria secundaria
Aproximación	225° 00' 00"	70° 00' 00"
Despegue	45° 00' 00"	250° 00' 00"

Los distintos elementos que formarán parte del helipuerto, son:

Área de aproximación final y de despegue (FATO): tendrá un diseño circular, con un diámetro de 26 m, y una pendiente descendente de desagüe a dos aguas hacia fuera de la plataforma del 1%.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): será de forma cuadrada y estará emplazada en el centro del área del FATO, siendo la longitud del lado de 11 m. Está superficie llevará una pendiente total de desagüe del 1% a dos aguas hacia afuera.

Área de seguridad: el área de aproximación final y de despegue estará circundada por un área de seguridad de diámetro 35 m. Llevará una pendiente descendente de desagüe hacia fuera del área del 2%, no existiendo ningún cambio brusco de pendiente entre ésta y la FATO.

Accesos al helipuerto: el acceso es a través de un camino dispuesto a tal efecto que comunica las urgencias del hospital con el helipuerto. Además, se ha dispuesto de una superficie de mayor amplitud en su conexión con la FATO, para que la ambulancia pueda maniobrar y posicionarse en la forma más adecuada para recibir al paciente. El puesto de estacionamiento de la ambulancia y el camino de acceso se proyectan como solera ligera de hormigón.

Superficies limitadoras de obstáculos: marcarán los límites hasta donde los objetos podrán sobresalir en el espacio aéreo, y son la superficie de acceso en el despegue y la superficie de aproximación.

A través de estas superficies no se permitirá que sobresalga ningún obstáculo. Cada uno de ellas está aplicada para cada una de las trayectorias elegidas, la principal y la secundaria. Serán retirados todos los obstáculos que sobrepasen dichas superficies y en el futuro se restringirá la construcción de nuevas estructuras que pudieran atravesarlas.

Señalización. Se propone la instalación de:

- Indicador de la dirección del viento.
- Señal de identificación de helipuerto.
- Señal aérea de aproximación final y de despegue.
- Señal de área de toma de contacto y de elevación inicial.
- Señal de nombre de helipuerto.
- Poste señalizador.

Preinstalación eléctrica: consistirá en la instalación de arquetas prefabricadas embebidas en la solera de hormigón, conectadas todas ellas por un tubo de PVC, para el alojamiento futuro de los transformadores.

Instalación de saneamiento: para prever en el futuro el posible repostaje de combustible del helicóptero, se proyecta la instalación de un sumidero a lo largo de todo el perímetro de la TLOF que permita recoger las aguas hidrocarburadas y las vierta en un separador de hidrocarburos.

Salvamento y extinción de incendios:

Categoría de helipuerto: esta categoría marca a efectos de extinción de incendios el nivel de protección mínimo que hay que tener en un helipuerto. En este caso es de categoría H2.

Área crítica en los helipuertos: es el área adyacente a un helicóptero donde el incendio debe ser controlado para salvaguardar temporalmente la integridad del fuselaje y proporcionar una zona de escape a sus ocupantes. Tendrá una superficie de 87 m².

Cantidades de agentes extintores: 2 extintores de 50 kg cada uno.

Equipo de salvamento.

Instalación de los sumideros, canalizaciones y arquetas de la red de saneamiento.

Con el fin de hacer una valoración sobre la compatibilidad del emplazamiento seleccionado para el helipuerto con el espacio aéreo, se realizará por parte del promotor una consulta previa a la Dirección General de Aviación Civil.

En el estudio de impacto ambiental se reflejan dos alternativas:

- Alternativa 1. Ejecución del helipuerto y de las sendas de aproximación.
- Alternativa 2. No realizar la actuación.

Se elige la primera opción, puesto que la ejecución del helipuerto finalmente seleccionada es ambientalmente compatible con los requisitos técnicos que exige el diseño del helipuerto.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El proyecto se desarrolla en terrenos del Hospital de Antequera, por lo que se trata de un entorno antropizado, próximo también a un polígono industrial, en el que los elementos originales del medio son prácticamente inexistentes.

La calidad del aire en esta zona se puede considerar como media, ya que se encuentra situada en las inmediaciones de la zona industrial de Antequera, en las proximidades al cruce de la N-340 y la N-342.

En el estudio de impacto ambiental se realiza un análisis del viento, con los datos obtenidos de la estación meteorológica 6106B de Antequera-Bobadilla. Se elabora una rosa de los vientos, en la que se sitúan las direcciones de los vientos dominantes: norte, nornordeste, nornoroeste, noroeste y oeste-noroeste. Además, presentan un análisis pluviométrico que concluye que la zona de actuación no es especialmente lluviosa, y que el pavimento del helipuerto tiene pendientes hacia el exterior adecuadas para drenar el agua en caso de lluvia, 1,5% mínimo.

La extensión del área donde se va a proceder a la instalación del helipuerto es de aproximadamente 1.500 m², y está situada en un terreno que fue modificado en su momento mediante relleno en las obras de construcción del hospital. Además, las actuaciones tendrán lugar dentro de la propia parcela del hospital de Antequera, que cuenta con los accesos para la maquinaria y vehículos que puedan ser precisos durante la fase de obras.

En la zona de actuación existen algunos pies de olivos, presentando zonas de cultivos rodeando también las instalaciones hospitalarias.

En el área de estudio no existen espacios coincidentes con la Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario de los anexos I, II y IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, por la que se establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad español, o especies animales y vegetales incluidas en el catálogo nacional de especies amenazadas o en catálogos autonómicos, potencialmente afectadas por el proyecto.

Según el informe arqueológico emitido por el Ayuntamiento de Antequera se constata que la zona afectada por el proyecto no presenta ningún bien del patrimonio cultural, según los trabajos denominados Prospección Arqueológica superficial de urgencia en el término municipal de Antequera autorizada por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, con fecha 15 de abril de 1994.

3. Resumen del proceso de evaluación

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 17 de agosto de 2006 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto Helipuerto de superficie en el Hospital de Antequera (Málaga) para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 6 de octubre de 2006 se realiza el trámite de consultas previas a las administraciones e instituciones afectadas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación inicial:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente . . .	X
Subdelegación del Gobierno en Málaga	X

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Diputación Provincial de Málaga	–
Delegación Provincial de Medio Ambiente en Málaga de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	–
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Málaga	–
Ayuntamiento de Antequera (Málaga)	–
S.E.O./BirdLife	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La antigua Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente indica en su informe una serie de medidas a tener en cuenta en la ejecución del proyecto:

Incluir un seguimiento de la calidad de los vertidos para garantizar el buen funcionamiento del sistema separador de hidrocarburos previo a su incorporación al sistema de vertido general del Hospital de Antequera. Comprobación del cumplimiento de las especificaciones de la autorización de vertido.

Realización de un estudio acústico una vez que el helipuerto entre en funcionamiento para analizar el mantenimiento de los niveles de ruido dentro de las especificaciones legales.

En el caso de que se detectaran desviaciones sobre los parámetros establecidos para emisiones y/o vertidos, incluir medidas adicionales para corrección de las mismas.

Finalmente, concluyen que siempre y cuando se mantengan las condiciones señaladas en la documentación aportada y recogidas en su informe, el proyecto no va a ocasionar efectos significativos sobre la biodiversidad, por lo que no se considera necesario su sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

La Subdelegación del Gobierno en Málaga indica que no encuentran ningún inconveniente a tener en cuenta en lo que se refiere a la realización del proyecto del helipuerto.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía señala que el proyecto está incluido en los anexos de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, por lo que debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía comunica que se remite a las consideraciones de carácter ambiental que realice el órgano competente de la Junta de Andalucía en esta materia.

La Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía indica que la zona afectada por el proyecto no presenta en la actualidad localización alguna de interés arqueológico conocida o recogida en documentación. Aún así, estima necesario consultar el planeamiento municipal que puede recoger información adicional así como diferentes grados para la protección del patrimonio.

Por último, sugieren una serie de medidas de carácter preventivo a tener en cuenta:

Realización previa de una prospección arqueológica en toda la zona afectada por el proyecto y delimitación de los enclaves arqueológicos que sean detectados, en su caso,

tras la realización de la prospección. Ejecución de una intervención arqueológica previa en los posibles yacimientos localizados en la prospección y que se encuentren afectados por la explotación.

Todas las actividades arqueológicas que se lleven a cabo con motivo del proyecto, deberán ser autorizadas, previamente, por la Delegación Provincial de Cultura y realizadas por técnico competente (arqueólogo).

En caso de que se produzca algún tipo de hallazgo casual, considera necesario que la empresa encargada de la explotación lo ponga en conocimiento de esa Delegación Provincial, en aplicación del artículo 50 de la Ley 1/1991, de 3 de julio, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

En caso de ampliarse o modificarse las delimitaciones presentadas en el actual proyecto, se comunicarán a la citada Delegación para tomar, si es necesario, otras medidas.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 23 de marzo de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino realiza el consiguiente traslado de consultas al promotor, notificándole el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, e incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental

a) Información pública. Resultado. El estudio de impacto ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 287, de 28 de noviembre de 2008.

Transcurrido el plazo de información pública, con fecha de 28 de abril de 2009, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, el cual comprendía el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del proyecto.

Durante el proceso de información pública no se han recibido alegaciones.

b) Consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea solicitó informe a las administraciones afectadas, y que previamente habían sido consultadas, en relación al estudio de impacto ambiental del proyecto.

En el transcurso del procedimiento legalmente establecido, se recibió un informe procedente de la Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. En este informe vuelven a emitir los mismos condicionantes que ya transmitieron en la fase de consultas previas.

El promotor remite al informe arqueológico sobre el proyecto formulado por el Ayuntamiento de Antequera e incluido en el estudio de impacto ambiental. En este estudio se informa lo siguiente:

Una vez consultado el planeamiento municipal se constata que la zona afectada por el mencionado proyecto no presenta afección alguna al patrimonio arqueológico del entorno.

El emplazamiento previsto para la construcción del helipuerto se localiza dentro de los terrenos pertenecientes al Hospital de Antequera, crecimiento que fue previsto en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Antequera, aprobado en 1997 y en proceso de revisión desde 2004.

La superficie afectada por el proyecto de obras fue debidamente prospectada con metodología en 1994 durante los trabajos denominados «Prospección Arqueológica superficial de urgencia en el término municipal de Antequera», autorizada por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, con fecha 15 de abril de 1994.

El resultado de la prospección en el crecimiento previsto de hospital comarcal de Antequera fue negativo, por tanto no procede adoptar medida cautelar alguna.

Por último, este informe considera que estas medidas son válidas siempre y cuando se respeten las delimitaciones presentadas en el actual proyecto. En caso de ampliarse o modificarse éstas, se deberá comunicar al Ayuntamiento de Antequera y a la Delegación Provincial de Cultura para tomar, si fuera necesario, otras medidas cautelares.

4. Integración de la evaluación

a) Análisis ambiental para selección de alternativas. Para la elección de la localización del helipuerto del Hospital de Antequera en el estudio de impacto ambiental, se tienen en cuenta los siguientes aspectos:

No existen viviendas en las cercanías del helipuerto ni a lo largo de las trayectorias de aproximación y despegue. De esta forma, los helicópteros en ningún caso sobrevolarán zonas habitadas en sus últimas fases de aproximación ni en sus primeras de despegue.

Los terrenos afectados por las obras contempladas en el proyecto de helipuerto están clasificados como suelo urbano.

Respecto a la elección de las sendas de aproximación y despegue, una vez que se ha escogido la ubicación anterior, vienen impuestas por los resultados del estudio meteorológico efectuado, de los posibles obstáculos fijos en el entorno del helipuerto que condicionen las superficies limitadoras de obstáculos, y por la reducción al mínimo de las molestias ocasionadas por el ruido.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor.

Afecciones acústicas. La peculiaridad de las operaciones aeronáuticas, con operaciones puntuales repetitivas pero de corta duración, hacen que los parámetros convencionales recomendados para la evaluación del ruido, muy útiles cuando las fuentes de ruido responden a una continuidad temporal, no resulten convenientes en este caso.

Los métodos utilizados para el análisis del ruido en el estudio de impacto ambiental y la transposición de los parámetros usados con los exigidos por la Administración Autónoma son:

Método de homologación de aeronaves de la OACI (Organismo de Aviación Civil Internacional) en cuanto al ruido (prácticamente igual al de la FAA (Federation Aviation Administration, organismo aeronáutico de EE.UU.).

Método NEF (Noise Exposure Forecast) de predicción de la FAA.

En el título III, artículo 24, del Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de la Calidad del Aire de la Comunidad Autónoma de Andalucía, se indican los límites admisibles de emisiones de nivel sonoro al exterior de las edificaciones.

En este artículo se indica que las actividades, instalaciones o actuaciones ruidosas no podrán emitir al exterior, con exclusión del ruido de fondo, un nivel de emisión al exterior (NEE) superior a los expresados en la siguiente tabla:

Situación/actividad	Niveles límite (dBA)	
	Día (7h-23h)	Noche (23h-7h)
Zona de equipamiento sanitario.	60	50
Zona con residencia, servicios terciarios, no comerciales o equipamientos no sanitarios.	65	55
Zonas con actividades comerciales.	70	60
Zonas con actividad industrial o servicio urbano excepto servicios de administración.	75	70

A continuación se presenta un resumen del estudio de ruido realizado para este proyecto:

Con un ensayo de homologación en cuanto al ruido para el helicóptero Bell-412, se define el valor del Nivel Efectivo de Ruido Percibido, EPNL, para las distintas operaciones (despegue, aterrizaje y sobrevuelo) a las distancias que indica la normativa autonómica.

A partir de este dato inicial, se procede al cálculo del EPNL, con la distancia.

Para cada distancia, a partir del valor EPNL calculado anteriormente, se procede a calcular el valor del NEF (Noise Exposure Forecast) para las condiciones de tráfico supuestas.

Se traslada el valor del NEF obtenido a los valores de $L_{Aeq-día}$ y $L_{Aeq-noche}$ (nivel continuo equivalente).

Las equivalencias entre los valores del NEF y del nivel continuo equivalente se muestran en la siguiente tabla:

NEF	$L_{Aeq-día}$	$L_{Aeq-noche}$
20	55	50
25	60	55
30	65	60
35	70	65
40	75	70

El helipuerto está concebido para que las operaciones de aterrizaje y despegue se produzcan en cualquiera de las dos trayectorias, dependiendo de las condiciones más favorables de viento, bien en la que se denomina trayectoria principal (aproximación 225°, despegue 45°), o bien en la trayectoria secundaria (aproximación 70°, despegue 250°). Las condiciones de tráfico que se suponen son 8 operaciones semanales. Las huellas de ruido que se presentan en el estudio de impacto ambiental permiten comprobar que sólo se vería afectado suelo industrial con unos niveles de ruido $20 < NEF < 30$, y que por tanto estarían por debajo de los límites permitidos para este tipo de suelo.

Finalmente, se concluye que:

El helipuerto se encuentra en una zona calificada como suelo urbano de uso hospitalario.

La huella marcada en planos con $NEF=20$, correspondiente a $L_{Aeq-día} = 55$ y $L_{Aeq-noche} = 50$, marcaría el límite de área afectada por la operación del helicóptero.

La trayectoria principal no sobrevuela ninguna zona habitada.

La trayectoria secundaria sobrevuela suelo industrial. Afecta a suelo industrial una huella ruidosa con valores $NEF < 30$ ($L_{Aeq-día} = 65$ y $L_{Aeq-noche} = 60$), inferior a los valores máximos admisibles $NEF < 40$ ($L_{Aeq-día} = 75$, $L_{Aeq-noche} = 70$).

Con todo ello, el estudio de impacto ambiental concluye que el impacto acústico del helipuerto es compatible con los usos establecidos en el entorno afectado.

No obstante, como indica el promotor, se llevarán a cabo las siguientes medidas para evitar posibles afecciones acústicas:

Realización de un estudio acústico, una vez que el helipuerto entre en funcionamiento, para analizar el mantenimiento de los niveles de ruido dentro de las especificaciones legales, tal y como especificó la antigua Dirección General para la Biodiversidad en la fase de consultas previas.

Se diseñarán y ejecutarán las medidas adecuadas para que ningún área habitada soporte más de $L_{Aeq-día} = 65$ y $L_{Aeq-noche} = 55$, medidos a 2 m de las fachadas y a cualquier altura.

Afecciones sobre la calidad del aire. La producción de gases es proporcional al consumo de combustible y puede llegar a ser de 360 l/h para los Bell-412. Según el estudio de impacto ambiental este volumen es pequeño comparado con la contaminación que producen los vehículos de la carretera anexa que puede llegar a ser 100 veces mayor. Además, no existen instalaciones anexas al helipuerto y los regímenes de vientos actúan como dispersantes tanto de contaminantes como de ruido. Por último, en las direcciones dominantes del viento no existen zonas habitadas que puedan ser afectadas por el proyecto.

Para minimizar los efectos sobre la calidad del aire debidos a la ejecución de las obras, el promotor propone medidas de control sobre las fuentes generadoras de polvo: transporte de materiales, excavación, carga, etc.

Afecciones sobre el suelo. Para evitar que se produzcan inundaciones, se construirá una red de drenaje que canalice las aguas provenientes de terrenos a un nivel superior alrededor del helipuerto, conduciéndolas perimetralmente al mismo, de forma que no discurren por el interior del relleno realizado para la nivelación.

Según el estudio de impacto ambiental, todos los residuos generados, tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación, se gestionarán a través de agentes acreditados llevándose a vertederos autorizados.

Afecciones sobre la hidrología. Para minimizar los impactos sobre la hidrología debidos a la posible contaminación de las aguas en la fase de obras y de explotación, se han dispuesto dos sumideros para recoger las aguas pluviales. El primero de ellos está situado a lo largo del perímetro de la TLOF, de forma que recoja las posibles aguas hidrocarburadas existentes en el helipuerto. Este sumidero evacua las aguas a la red de drenaje del hospital, previo paso por un separador de hidrocarburos. El segundo sumidero es transversal a la calle de acceso y está situado en su parte más baja. Éste recoge todas las aguas que se canalizan a través de la misma, de forma que se evitan posibles inundaciones de la zona de acceso al helipuerto. Además, durante la fase de construcción y de explotación se aplicarán medidas de control de vertidos.

Por otra parte, como recomendó la antigua Dirección General para la Biodiversidad en la fase de consultas previas, se hará un seguimiento de la calidad de los vertidos para el buen funcionamiento del sistema separador de hidrocarburos previo a su incorporación al sistema de vertido general del Hospital de Antequera.

Riesgo de incendios. Se ha dotado al helipuerto de una caseta donde ubicarán los equipos de salvamento y extinción de incendios, según el estudio de impacto ambiental, para evitar posibles riesgos de incendios derivados de derrames de combustibles de los helicópteros, entre otros.

Afecciones sobre la vegetación. Con relación a la afección sobre la vegetación de las actuaciones a ejecutar, se desbrozará y limpiará una superficie de 1.500 m². A pesar de ello, en el estudio de impacto ambiental no se considera como una afección importante ya que es una parcela con tierras de relleno debidamente compactadas con algún olivo aislado. Asimismo, se asegura que se trasladarán alguno de los olivos aislados de modo que no pongan en peligro la operación del helicóptero.

Afecciones sobre la fauna. La extensión del área donde se va a proceder a la instalación del helipuerto es de aproximadamente 1.500 m², y está rodeada por viales e instalaciones hospitalarias. En esta zona, con unas dimensiones tan reducidas, se considera improbable que se haya desarrollado fauna autóctona alguna, según se indica en el estudio de impacto ambiental.

Afecciones sobre el patrimonio cultural. Se realizarán prospecciones arqueológicas en caso de que se detectase un posible yacimiento, ya que según el informe arqueológico sobre el proyecto, emitido por el Ayuntamiento de Antequera, la superficie afectada por el proyecto fue debidamente prospectada, durante los trabajos denominados «Prospección Arqueológica superficial de urgencia en el término municipal de Antequera», siendo el resultado de la prospección en el crecimiento previsto de Hospital Comarcal de Antequera, negativo.

c) Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Afecciones acústicas	
Afección acústica debido al funcionamiento del helipuerto.	Realización de un estudio acústico, una vez que el helipuerto entre en funcionamiento, para analizar el mantenimiento de los niveles de ruido dentro de las especificaciones legales. Se diseñarán y ejecutarán las medidas adecuadas para que ningún área habitada soporte más de $L_{Aeq-día} = 65$ y $L_{Aeq-noche} = 55$, medidos a 2 m de las fachadas y a cualquier altura.
Afección a la calidad del aire debido a la ejecución de las obras.	Calidad del aire Medidas de control sobre las fuentes generadoras de polvo: transporte de materiales, excavación, carga.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Suelos	
Inundaciones.	Se construirá una red de drenaje que canalice las aguas.
Generación de residuos.	Se gestionarán a través de agentes acreditados llevándose a vertederos autorizados
Hidrología	
Alteración de la calidad de las aguas.	Ejecución de dos sumideros para recoger las aguas pluviales. Seguimiento de la calidad de los vertidos para el buen funcionamiento del sistema separador de hidrocarburos.
Patrimonio cultural	
Afección a yacimientos no descubiertos.	Prospección arqueológica en caso de detectar un posible yacimiento en la fase de obras.

5. Condiciones al proyecto

En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación ambiental, además de las medidas propuestas, se considera necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específica:

En aplicación de los valores límite de inmisión acústica, aplicables a nuevas infraestructuras aeroportuarias, recogidas en el anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, las medidas correctoras planteadas por el promotor en relación a la afección acústica, debido al funcionamiento del Helipuerto, se diseñarán y ejecutarán de manera que ningún área habitada soporte más de: $L_{Aeq-día}$ 60, $L_{Aeq-tarde}$ 60, $L_{Aeq-noche}$ 50.

Los residuos de construcción se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Se pedirán los permisos pertinentes al organismo competente en la materia de la Junta de Andalucía.

Previa a la ejecución de las obras, se consultará a la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía de forma que indique la necesidad de realizar una prospección arqueológica en toda la zona afectada por el proyecto, para evitar afecciones al patrimonio cultural.

Previo al inicio de las obras, se determinará en el proyecto constructivo el tipo y la ubicación exacta del separador de hidrocarburos previo al paso a la red de drenaje del hospital.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las alegaciones presentadas. Así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contempla:

Seguimiento de la calidad de los vertidos para garantizar el buen funcionamiento del sistema separador de hidrocarburos previo a su incorporación al sistema de vertido general del Hospital de Antequera. Se comprobará el cumplimiento de las especificaciones de la autorización de vertido.

Control de la calidad atmosférica durante la fase de construcción.

Protección de la calidad de las aguas, realizando un control diario durante las operaciones de construcción del helipuerto.

Control de las operaciones en la plataforma durante la fase de explotación para evitar vertidos de aceites y combustibles a la red de aguas.

Control de la calidad del suelo realizando un seguimiento que evite la contaminación del mismo por vertidos procedentes de las obras.

Protección del patrimonio histórico arqueológico, realizándose una prospección arqueológica en caso de que en el transcurso de las obras se detectase un posible yacimiento.

Control de los niveles sonoros diurnos y máximos una vez al año durante la fase de explotación. El control se realizará en las partes de la población más expuestas al ruido, a 2 m de las fachadas.

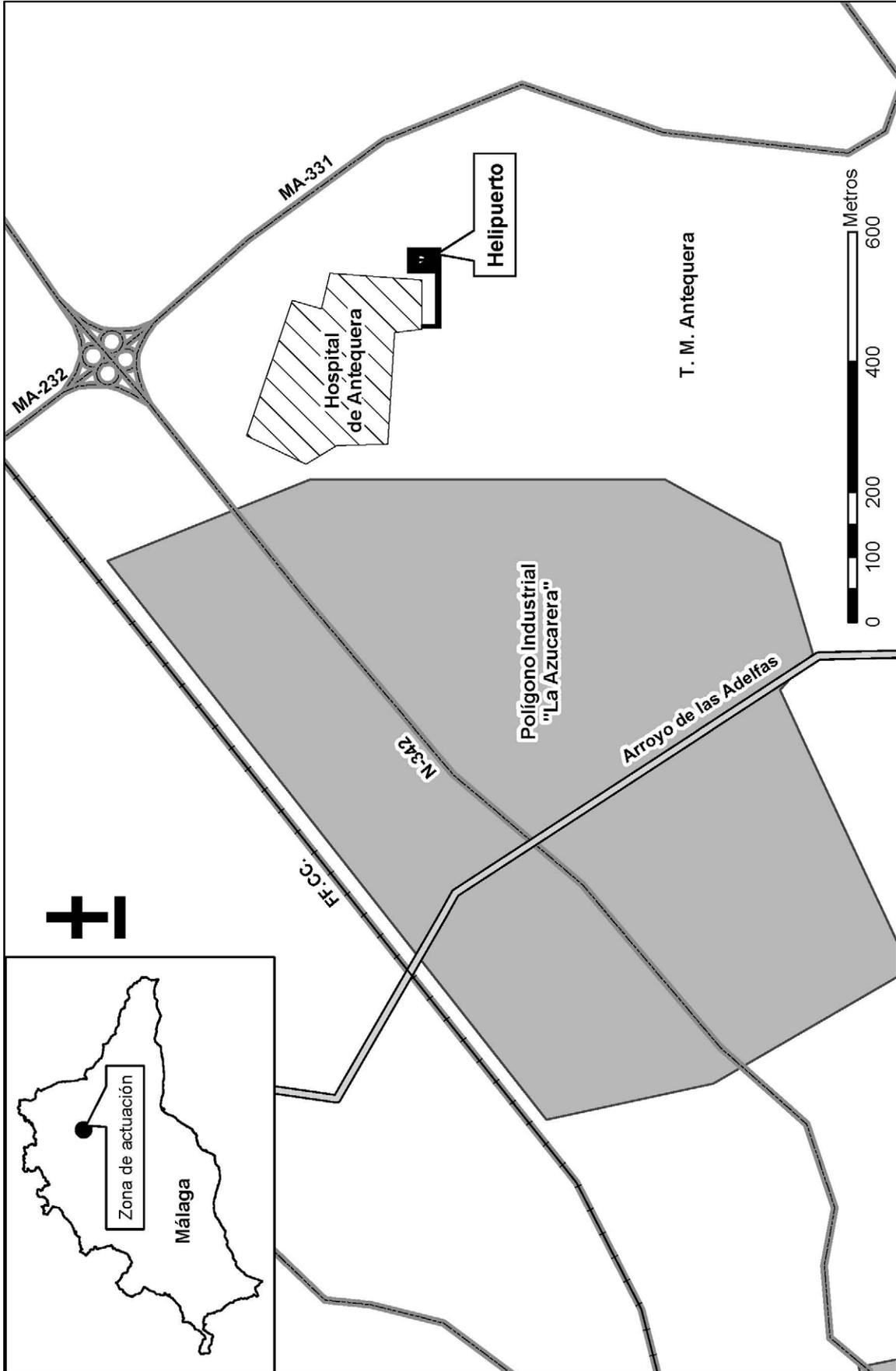
Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Helipuerto de superficie en el Hospital de Antequera (Málaga), concluyendo que siempre y cuando se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 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, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 1 de junio de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

HELIPUERTO DE SUPERFICIE EN EL HOSPITAL DE ANTEQUERA (MÁLAGA)



cve: BOE-A-2009-10655