

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**6864** *Resolución de 4 de abril de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental de la explotación del helipuerto del Hospital Universitario Nuestra Señora de la Candelaria, Santa Cruz de Tenerife.*

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 1ª del capítulo II de dicha Ley.

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recibe, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, la documentación ambiental del proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento o no al citado procedimiento. En el documento ambiental, el promotor reconoce que se trata de una infraestructura cuya construcción ya ha finalizado. La tramitación ambiental se centrará, por tanto, en la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

En este sentido, el proyecto de explotación del helipuerto del Hospital Universitario Nuestra Señora de la Candelaria, en Santa Cruz de Tenerife, se ha encuadrado en el apartado k) del grupo 9 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 dentro de las instalaciones del Hospital Universitario Nuestra Señora de Candelaria, que es centro de referencia para el tratamiento de diversas patologías, algunas con tiempos de actuación críticos.

Las características geográficas de las Islas Canarias han justificado la necesidad de dotar al archipiélago de un sistema de transporte aéreo sanitario entre los diferentes hospitales de las islas periféricas y capitalinas. Durante la década de los años setenta y ochenta, este servicio era proporcionado en coordinación con el Servicio Aéreo de Rescate (SAR) del Ejército del Aire, utilizando aviones y helicópteros. A raíz de las transferencias sanitarias a la Comunidad Autónoma de Canarias, el Servicio Canario de Salud diseñó un Plan Regional de Urgencias en el que se contemplaba el transporte aéreo sanitario mediante helicópteros. A tal efecto, se decidió el establecimiento de una red de helipuertos, incluyendo en la misma a todos los hospitales, tanto emisores como receptores, con el fin de disminuir los tiempos de traslados y mejorar la eficiencia de la prestación sanitaria.

Se trata de un helipuerto hospitalario elevado con las siguientes instalaciones principales:

- Plataforma heliportuaria cuadrada, de 28 m de lado.
- Infraestructuras sanitarias asociadas.
- Infraestructuras para servicio de salvamento y extinción de incendios.
- Otros elementos, tales como equipos meteorológicos y de comunicaciones, red perimetral de seguridad, puntos de amarre para helicópteros y red de drenaje.

El helipuerto será base de operaciones en el hospital, consistentes en la recepción de pacientes y órganos para trasplantes trasladados en helicóptero. No se trata de una base heliportuaria con tráfico habitual y sede permanente de aparatos, sino una plataforma de transporte para situaciones de emergencia como servicio público del hospital, por lo que el número de operaciones será escaso y la frecuencia de las mismas, aleatoria.

El proyecto se localiza en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife, en la provincia de Tenerife.

El promotor del proyecto es el Hospital Universitario Nuestra Señora de la Candelaria, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquéllos que emitieron informe en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	—
Agencia Estatal de Meteorología del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	—
Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife . . . . .	—
Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias . . . . .	X
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias . . . . .	—
Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias . . . . .	X
Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias . . . . .	X
Consejería de Sanidad del Gobierno de Canarias . . . . .	—
Cabildo Insular de Tenerife . . . . .	X
Consejo Insular de Aguas de Tenerife . . . . .	X
Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife . . . . .	X
SEO . . . . .	—
WWF/Adena . . . . .	—
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza- ATAN . . . . .	—

De los informes recibidos con contenido ambiental, cabe destacar lo siguiente:

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, desde el punto de vista estrictamente técnico, considera que no procede un pronunciamiento ambiental de naturaleza preventiva sobre una infraestructura cuya ejecución ya se ha producido.

La Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias emite un informe, que no tiene la consideración de informe urbanístico. Las propuestas de ordenación que surjan en el futuro deberán ser formalmente tratadas en el marco de la legislación territorial y urbanística. El instrumento de planeamiento que plantee la ordenación en el entorno viario deberá requerir de informe de carreteras, según se desprende del artículo 16 de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias. Como conclusiones incluye:

La nueva actuación se localiza sobre un sistema viario de relación con el Hospital existente o en fase de construcción. El alcance y contenido del estudio desde la óptica viaria es adecuado.

Las direcciones principales de aproximación y despegue no suponen obstáculo alguno.

No se prevé, desde las competencias atribuidas a esa Administración, la existencia o identificación de impactos significativos no previstos.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife estima que los principales impactos potenciales afectarán a la calidad del aire, calidad de las aguas y el ruido. Recomienda verificar que no se realicen vertidos de hidrocarburos y otros contaminantes a la red de aguas del helipuerto, comprobar la vigencia de la autorización de vertidos y hacer los análisis de la calidad de los vertidos según las especificaciones de la autorización, vigilar por si en un determinado momento se decide un cambio de uso del edificio para albergar pacientes, siendo deseable considerar la posibilidad de aumentar la frecuencia de las inspecciones sonoras en el caso de que surgieran reclamaciones o quejas de pacientes, familiares, trabajadores o vecinos. Este organismo concluye que, siempre que se mantengan las medidas correctoras determinadas en el proyecto, no se modifiquen las instalaciones y se constate el cumplimiento de la normativa vigente, se estima que no procede someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental. Se adjunta un Informe de Viabilidad sobre la compatibilidad urbanística del emplazamiento del helipuerto del Hospital Universitario Ntra. Sra. de Candelaria, que informa que se trata de una infraestructura complementaria al uso principal, y por tanto compatible con el planeamiento urbanístico en vigor.

La Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deporte del Gobierno de Canarias informa que en el ámbito territorial de actuación del proyecto no se ve afectado directamente ningún elemento del Patrimonio Histórico; sólo cabe destacar dos conjuntos cercanos al hospital, que en ningún caso pueden verse perjudicados por la infraestructura: el Hogar de la Sagrada Familia (Casa Cuna) y el Centro de Enseñanza Especial Hermano Pedro. En cualquier caso, a tenor de lo dispuesto en el artículo 48, Capítulo IV, de la Ley 4/1999, de Patrimonio Histórico de Canarias, se adoptarán todas las medidas cautelares a efecto de evitar la destrucción o deterioro de los Bienes integrantes del Patrimonio Histórico, incluso en aquellos casos en que, aun no estando formalmente declarados de interés cultural o inventariados, tales bienes contengan los valores propios del Patrimonio Histórico de Canarias que se especifica en el artículo 2 de esta Ley.

El Consejo Insular de Aguas de Tenerife ha realizado el análisis de las posibles afecciones que pudiera suponer la actuación prevista en el marco competencial de ese Organismo, no detectando impactos sobre el drenaje territorial, captación y almacenaje, transporte, abastecimiento, saneamiento, ni riego, por lo que concluye que no se requiere someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

### 3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, 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 de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. Se trata de un helipuerto elevado, emplazado en el nivel 14 del hospital. Consta de:

Área de aproximación final y despegue (FATO) cuadrada, de 21 m de lado, y con una pendiente del 1%.

Área de seguridad (SA): franja de 3,5 m, que se sitúa alrededor la FATO.

Red perimetral de seguridad.

Vías de acceso al helipuerto: plataforma de acceso principal, que conduce hacia el bloque del hospital donde se encuentran las dependencias de urgencias, y escalera de emergencia situada en el extremo opuesto del helipuerto.

Infraestructuras para servicio de salvamento y extinción de incendios: monitores de extinción de incendios, depósitos de espumógeno, extintores, armario con equipo de emergencia de acuerdo con los requerimientos de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), separador de grasas y barreras cortafuegos.

La infraestructura ha sido diseñada para operar bajo condiciones de vuelo visual VFR, previéndose la posibilidad de operaciones de día y de noche, es decir, VFR nocturno. A tal efecto, los helicópteros deberán estar equipados para el vuelo IFR y las licencias de los pilotos deberán cumplir con la normativa vigente. Estará disponible únicamente para operaciones de transporte sanitario de urgencia. Según la clasificación de OACI, el helipuerto ha sido diseñado para su utilización por parte de helicópteros clase «Performance 2», con más de un motor (helicópteros biturbina).

El helicóptero que se ha tenido en cuenta en el diseño del helipuerto es el modelo Eurocopter AS 365 N2 Dauphin, típico exponente de los helicópteros de mayor tamaño y peso utilizados para misiones sanitarias de urgencia en todo el mundo, y particularmente en España, y el empleado en la actualidad por el servicio de urgencias del Servicio Canario de Salud. Tiene una autonomía máxima de 4,5 horas con capacidad estándar de combustible, un alcance máximo de 910 km, velocidad máxima de 292 km/h, y un techo de servicio de 5.500 m.

El promotor justifica el helipuerto en relación a la rapidez y facilidad de traslado de pacientes, equipos o materiales al hospital, lo que redonda en un beneficio a la población no sólo de Santa Cruz de Tenerife, sino de municipios del entorno dentro del radio de acción de los helicópteros.

3.2 Ubicación del proyecto.—El helipuerto se ubica en una zona situada al suroeste del casco urbano de Santa Cruz de Tenerife. En concreto, se ubica en el barrio de San Pío X, dentro del distrito Ofra-Costa Sur, limitando al norte con la carretera del Rosario y la Barriada Juan XXIII; al sur, con la autopista Tenerife Norte (TF-5); al este, con la Barriada de Las Cabritas; y al oeste, con un aparcamiento abierto. El mar se encuentra a poco más de 1 km, hacia el este.

Los edificios más próximos, todos ellos de una altura más baja que la del helipuerto, se encuentran a una distancia no inferior a 60 m. Los accesos al hospital se producen por la Carretera General de El Rosario e, indirectamente, a través de ésta, por la Autopista TF-5 y la Avenida de los Príncipes de España (a menos de 200 m), principalmente.

Las coordenadas que definen la ubicación del helipuerto son:

Coordenadas UTM			Coordenadas geográficas	
X	Y	Z	Latitud	Longitud
374.201	3.147.578	264	28°26'56" N	16°17'05" W

Según el Plan General de Ordenación Urbana de Santa Cruz de Tenerife, el complejo hospitalario se encuadra en el área estructural AE-3, dentro de una zona de suelo urbano consolidado ordenado. En concreto, su clasificación urbanística es la que sigue: clase de suelo: área de ordenación urbana 3.6 Las Cabritas; uso: dotacional y equipamientos (sanitario). Dentro del ámbito de la AOU 3.6 predominan las viviendas colectivas y los usos dotacionales.

Las características y normas urbanísticas de la zona impiden, en el entorno inmediato del recinto sanitario, la construcción de edificios de gran altura (a excepción de en la propia parcela hospitalaria), por lo que para la planificación de las rutas de vuelo se han tenido en cuenta las construcciones actuales. La parcela del hospital se inscribe en una zona de edificación abierta dotacional, en las que la altura máxima en plantas es libre. No obstante, no se prevé la ampliación del complejo sanitario en este sentido.

En cuanto a la situación del helipuerto, la alternativa del helipuerto elevado facilita las operaciones de aproximación y de despegue de los helicópteros. Un emplazamiento a nivel del suelo, en un entorno tan altamente urbanizado como el casco urbano de Santa Cruz de Tenerife, plantearía serios problemas desde el punto de vista de limitación de obstáculos, según la normativa OACI aplicable. Se tomó la decisión de emplazarlo en el nivel 14 de referencia del hospital, en el edificio que contiene el bloque obstétrico, las unidades de cuidados intensivos, la exploración por la imagen y los laboratorios. Este edificio está situado junto a la Torre Norte de hospitalización y tiene comunicación directa con el bloque de urgencias y el bloque quirúrgico.

El promotor ha obtenido la Rosa de los Vientos, resultando que los factores meteorológicos no han sido limitantes a la hora de plantear la ubicación exacta del helipuerto dentro del entorno del hospital, aunque sí han sido importantes para recomendar la adopción de diversas medidas preventivas y/o correctoras.

El Reglamento de Circulación Aérea establece que para los vuelos de los helicópteros es obligatoria la formalización del Plan de Vuelo, a efectos de dar cuenta de las entradas y salidas de helicópteros al Centro de Control de Tránsito Aéreo responsable de la zona (en este caso, el de Santa Cruz de Tenerife). Además, indica que, en la determinación de las sendas de aproximación y despegue, se tendrá en cuenta la situación del núcleo urbano, con objeto de evitar al máximo el sobrevuelo del mismo, y reducir al mínimo tanto el riesgo de accidentes como el impacto del ruido de los helicópteros sobre la población. No obstante, para los hospitales es suficiente la elaboración de una carta operacional ATS (Servicio de Tránsito Aéreo) con, en este caso, la torre de control del Aeropuerto de Tenerife Norte-Los Rodeos (dado que el emplazamiento del helipuerto se encuentra dentro del CTR, Zona de Control, del citado aeropuerto), que fije los procedimientos de entrada y salida de los helicópteros y establezca el medio de comunicación que se empleará para dar cuenta de los planes de vuelo.

Tras la inspección del entorno circundante al emplazamiento y el análisis de los planos topográficos de la zona, así como del Plan General de Ordenación Urbana y planes de desarrollo urbanístico en los alrededores del hospital, el promotor no identifica obstáculos potenciales (exteriores al complejo sanitario) en dicho entorno que pudieran suponer un riesgo significativo para la operación de los helicópteros. Para determinar la orientación de las direcciones de aterrizaje y despegue se han tenido en cuenta los siguientes factores: direcciones e intensidades predominantes de los vientos; situación del emplazamiento respecto de los núcleos urbanos de La Laguna y de Santa Cruz de Tenerife (aunque es imposible evitar el sobrevuelo de zona poblada, ya que el hospital está completamente rodeado de edificaciones); situación relativa de los posibles obstáculos circundantes, y separación mínima de 150° entre las dos direcciones. También se ha tenido en cuenta el proyecto de helipuerto para el Hospital Universitario de Canarias, situado a una distancia aproximada de 1 km del que nos ocupa. Se ha considerado la cercanía de ambos helipuertos, con objeto de evitar posibles interferencias en las sendas de aproximación y despegue.

Tras un análisis de todos estos factores, el promotor ha elegido las dos orientaciones siguientes, separadas 180°:

Dirección principal de aterrizaje y despegue (NW): 310° respecto del norte magnético (aproximación y despegue hacia el Aeropuerto de los Rodeos).

Dirección secundaria de aterrizaje y despegue (SE): 130° respecto del norte magnético (aproximación y despegue hacia el mar).

Al estudiar la superficie limitadora de obstáculos en el sector NW, que es aquél por donde discurre el despegue en dirección NW y la aproximación en dirección SE, se pone de manifiesto que es necesario plantear una superficie con viraje, ya que una superficie limitadora recta terminaría penetrando en el terreno, al tener éste una pendiente demasiado ascendente. Se ha optado por una superficie limitadora de obstáculos con giro de 90° a la derecha para el sector NW. Se consigue así, además, evitar cualquier posible interferencia con las sendas establecidas para el helipuerto del Hospital Universitario de Canarias.

Por otra parte, en el sector SE, que es aquel por donde discurre el despegue en dirección SE y la aproximación en dirección NW, cabe un diseño de superficie limitadora de obstáculos recta, al tratarse de una pendiente con bastante descenso, llegando rápidamente a la cota cero, correspondiente al nivel del mar.

Tanto los edificios residenciales como los dotacionales, así como el polígono industrial situado al sur de la ubicación del helipuerto, son de una altura bastante más baja que los propios bloques hospitalarios. Los edificios más altos del distrito se encuentran a cierta distancia del hospital, no interfiriendo en las rutas de vuelo de los helicópteros.

3.3 Características del potencial impacto.—Las emisiones de humos y gases y, sobre todo, de ruido, constituyen el impacto más importante que va a producir la explotación de la infraestructura. Se producirán cuando se realicen operaciones de aterrizaje y despegue de helicópteros, por lo que se tratará de impactos de período irregular y de corta duración (el helipuerto no será una base fija de vehículos, sino que los aparatos lo usarán únicamente para el transporte de pacientes o materiales en situaciones de emergencia y, por lo tanto, de forma esporádica). La emisión de gases y partículas contaminantes en el aire quedan disminuidas con el uso de helicópteros modernos y en buen estado. La zona de impacto será el entorno inmediato del helipuerto y el corredor de sus rutas de vuelo. En este sentido, el hospital está rodeado por la Carretera del Rosario y por la Autopista TF-5, que se estima serán las fuentes de ruido más potentes en la zona (sobre todo la segunda).

El promotor data en 2007 los Mapas Estratégicos de Ruido de la aglomeración Santa Cruz de Tenerife/San Cristóbal de La Laguna y del foco de ruido más importante que afecta al hospital: la Autopista TF-5. Analizando estos mapas, se observa que el recinto sanitario queda incluido por completo en la huella sonora de la citada carretera, no bajando en ningún caso de los 55 dB(A) (día), llegando, en las fachadas que limitan con la propia vía, a superar los 75 dB(A). Esto se traduce en que, en las zonas interiores del recinto hospitalario, incorporando todos los focos de ruido del entorno, el nivel acústico medio durante el día no baje de los 55-65 dB(A), cifras que se ven algo reducidas por la noche.

Así, la relevancia del impacto acústico ocasionado por las operaciones de despegue y aterrizaje de los helicópteros se considera reducida, en comparación con el procedente del tráfico rodado, mucho más elevado, intenso y continuado. Además, las habitaciones de los pacientes, los lugares más sensibles del recinto sanitario, no se encuentran en esta parte del complejo, por lo que se encuentran aislados en parte por los edificios que los separan. Respecto a los edificios de parcelas colindantes, los más cercanos se encuentran a una cierta distancia, y sólo algunos acogen viviendas permanentes.

Debido a que la parcela hospitalaria en la que se ubica el helipuerto se encuentra en pleno casco urbano, no existe en las cercanías ningún espacio natural protegido de interés florístico o faunístico. Tampoco se afecta a ningún hábitat protegido. No existe ninguna especie protegida ni árbol singular en las proximidades de la zona del proyecto. Únicamente cabe señalar la existencia de pequeñas zonas verdes próximas: áreas ajardinadas, plazas, parques urbanos, etc.

Al tratarse de una zona urbana consolidada rodeada de edificaciones, no existen especies animales presentes con alguna figura de protección, sino los animales habituales de un entorno urbano y, por lo tanto, acostumbrados a la presencia humana y a las actividades asociadas a ésta. Respecto a los potenciales choques del helicóptero con las aves presentes en el área de influencia del helipuerto, no se han detectado zonas cercanas de nidificación o de estancia de aves, por lo que el riesgo de colisión se considera mínimo.

En cuanto al patrimonio histórico y arqueológico, sólo cabe destacar dos elementos cercanos al hospital, que no se verán afectados por la infraestructura, ya que se encuentran a cierta distancia y no se localizan bajo las rutas de vuelo previstas:

Hogar Infantil Sagrada Familia (Casa Cuna): a 500 m, aproximadamente.

Centro de Educación Especial Polivalente Hermano Pedro: a 200 m, aproximadamente.

Al estar situado el helipuerto en una plataforma elevada sobre uno de los edificios del complejo sanitario, no existe ocupación de nuevo terreno, ni cambios del uso del suelo. En circunstancias normales, las instalaciones se mantienen libres de elementos tales como depósitos de combustible, tanques de hidrocarburos, etc., a excepción de los dos depósitos de espuma para extinción de incendios, que no suponen un peligro de contaminación, dada sus características y naturaleza.

Teniendo en cuenta la naturaleza y la función de la infraestructura, los únicos residuos que podrían generarse sobre el helipuerto serían elementos de limpieza y productos químicos procedentes del mantenimiento de aparatos y la propia infraestructura, así como lubricantes y carburantes consecuencia del funcionamiento o fugas de los vehículos o elementos para su repostaje. Dado que no se prevé la realización de operaciones de mantenimiento de las aeronaves en el recinto del helipuerto, el volumen de residuos generados será muy reducido, y en todo caso, únicamente en situaciones muy puntuales y excepcionales, que se circunscribirían a un entorno puntual, siendo recuperables sus impactos.

Los riesgos sobre el medio hídrico son prácticamente inexistentes debido a la propia superficie de la infraestructura, elevada e impermeabilizada. Para ayudar a la correcta evacuación de estos vertidos, el helipuerto cuenta en su plataforma con rejillas que sirven para la evacuación de dichos vertidos y aguas de limpieza, una arqueta y separadores de grasas.

El entorno del hospital corresponde a un paisaje urbano con gran densidad de edificación, catalogado por el Plan General de Ordenación Urbana como 2.1. Paisaje urbano consolidado centro-sur (baja calidad). En los espacios libres existentes no hay cobertura vegetal de importancia; solamente se puede destacar la presencia de arbolado de alineación y pequeños ajardinamientos, que no tienen por qué verse afectados por el funcionamiento del helipuerto. Algo más alejados sí hay zonas verdes de mayor entidad, pero no se prevén impactos ambientales. Desde el punto de vista paisajístico, el promotor considera la total integración del helipuerto y su escasa incidencia visual, dado que prácticamente está fuera del campo visual y queda eclipsado por la presencia de los edificios del hospital.

3.4 Medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.—El helipuerto dispone de instalaciones y equipos técnicos, así como de manuales de buenas prácticas ambientales, para la protección del medio ambiente y urbano. Las labores de mantenimiento de la propia infraestructura, como las tareas de limpieza, se realizan con las del hospital. Unas instalaciones técnicas suficientes y en buen estado son básicas para garantizar el buen funcionamiento del helipuerto y, por consiguiente, para evitar accidentes que puedan derivar en afecciones al medio. Éstas son: ayudas visuales, medios de extinción de incendios, equipo meteorológico y de comunicaciones, red perimetral de seguridad, y puntos de amarre para helicópteros.

Para la extinción de incendios, se cuenta con dos monitores de espuma, un extintor de polvo seco, separador de grasas y unidad de extinción de vertidos. La red de drenaje conduce el vertido desde cualquier punto de la heliplataforma hacia el separador de grasas. Las grasas quedan retenidas, de forma que sólo se drenará agua hacia la red principal de desagüe. Los aceites y grasas atrapados serán retirados regularmente por un gestor autorizado. En caso de vertidos inflamados, la unidad de extinción de vertidos garantizará el apagado de los productos combustibles. El hospital dispone del personal adecuado para la correcta operación y mantenimiento del sistema de extinción de incendios del helipuerto.

El hospital dispone de un Plan de Gestión de Residuos, al que se acogerá el helipuerto como instalación dependiente del recinto sanitario, que asegura una correcta gestión y segregación de los mismos. Dicho Plan establece las directrices para la recogida, gestión y almacenamiento reglamentario de los residuos, de forma que se evite la contaminación del entorno mediante el tratamiento o eliminación de éstos. Para ello se tendrá en cuenta lo dispuesto en la legislación vigente sobre esta materia, en especial, en la ley 10/1998, de Residuos, y los Reales Decretos 833/1988 y 952/1997, en los que se desarrollan las normas básicas sobre los aspectos referidos a las obligaciones de los productores y gestores y operaciones de gestión.

Al tratarse de un helipuerto elevado se han previsto las medidas necesarias (drenajes y canalizaciones incorporados a la estructura) para el desagüe de posibles líquidos vertidos y la evacuación de agua en caso de fuertes precipitaciones, evitando que tanto la propia superficie de la plataforma como los edificios hospitalarios se vean afectados. Cuando se hayan producido vertidos de combustibles, carburantes, etc., se procederá a la retirada inmediata de los materiales vertidos, tras lo cual se establecerá un procedimiento para comprobar que la contaminación residual no ha afectado más allá del recinto heliportuario, diseñándose las medidas correctoras que sean necesarias. Al mismo tiempo, los vertidos serán almacenados para su posterior eliminación de acuerdo a la naturaleza del vertido.

En relación con el ruido, ya que no puede modificarse la ruta ni el tráfico de aparatos, en cuanto a horario y frecuencias, al tratarse de un servicio de urgencias, se procurará que el resto de operaciones que deban realizarse en el helipuerto, especialmente las más ruidosas (limpieza de la plataforma con agua a presión, revisión y recarga de los equipos, etcétera), se realicen en horario diurno (de 7:00 a 23:00 horas, tal como se indica en la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre evaluación y gestión ambiental y en la Ley 37/2003, del Ruido).

Respecto a la iluminación del helipuerto, se ha dispuesto evitando que incida directamente sobre los edificios más cercanos, de forma que sirva para su propósito y no produzca molestias en el vecindario.

El hospital dispone de personal de seguridad adecuado para evitar el acceso al helipuerto durante las operaciones de aterrizaje y despegue de los helicópteros, para mayor seguridad.

3.5 Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El seguimiento ambiental del proyecto contempla la vigilancia y el control de los impactos y la eficacia de las medidas protectoras y correctoras ejecutadas. A continuación se recogen las principales actuaciones para el seguimiento ambiental de la explotación del helipuerto:

Verificar el correcto funcionamiento y mantenimiento de los aparatos que operen en el helipuerto en los casos excepcionales en los que sea necesaria la revisión y puesta a punto de los mismos.

Periódicamente, se procederá al control y seguimiento de los procedimientos del Plan de Gestión de Residuos, sea por el hospital o de forma independiente.

Control de las operaciones en la plataforma para evitar vertidos de aceites y combustibles a la red de aguas del helipuerto. En todo caso, se contará con la correspondiente autorización de vertido para las aguas procedentes de la red de drenaje específica y el sistema separador de hidrocarburos, así como se controlará que la documentación correspondiente a los gestores de residuos esté en regla. 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 Nuestra Señora de la Candelaria.

Los medios de extinción de incendios se someterán a las revisiones periódicas que marca la normativa.

Se realizará un seguimiento de los niveles de ruido provocados por el funcionamiento del helipuerto, con sonómetros homologados y correctamente calibrados, por parte de técnicos competentes, una vez entre en servicio el helipuerto. Se llevarán a cabo mediciones reales, incorporando a dicha huella la afección acústica producida por las operaciones en tierra. En las campañas de seguimiento de los niveles de ruido se prestará especial



atención a las zonas calificadas como residenciales, realizando el control en las partes de los edificios más expuestos al ruido emitido, a 2 metros de las fachadas y a diferentes alturas. Se llevará a cabo un Plan de Acción.

El estudio acústico analizará el mantenimiento de los niveles de ruido dentro de las especificaciones legales de acuerdo con la Ley 37/2003, del Ruido; el Real Decreto 1513/2005, de desarrollo de la Ley 37/2003, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental; el Real Decreto 1367/2007, que desarrolla la Ley 37/2003, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; y la Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones de Santa Cruz de Tenerife.

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 en la explotación del helipuerto del Hospital Universitario Nuestra Señora de la Candelaria, en Santa Cruz de Tenerife, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, se vayan a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

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, 4 de abril de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

