

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

2004 *Resolución de 12 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto del Nuevo Hospital de Vigo, Pontevedra.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), 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 Vigo (Pontevedra) se encuentra 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. Promotor y órgano sustantivo*

El proyecto plantea habilitar una plataforma situada en una de las cubiertas, ya ejecutadas, del edificio del Nuevo Hospital de Vigo (Pontevedra) como helipuerto para uso exclusivo en caso de emergencias.

La tipología prevista del helipuerto es elevado para vuelo visual, y operando en Clase de Performance 1: Helicópteros cuya *performance* (rendimiento), en caso de fallo del grupo motor crítico, permite aterrizar o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta una zona de aterrizaje apropiada, según el momento en que ocurra el fallo.

El objetivo principal para la ubicación del helipuerto es agilizar al máximo el traslado de enfermos desde el helicóptero hasta las dependencias del hospital.

Estas actuaciones se ubican en el TM de Vigo (provincia de Pontevedra, Comunidad Autónoma de Galicia), afectando la servidumbre aeronáutica a los núcleos poblacionales del Concello de Vigo: Babío, Beade, Beirán, Carregal y Valladares.

El promotor del proyecto es la Sociedad Concesionaria Novo Hospital de Vigo y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas*

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural recibe, con fecha 2 de agosto de 2012, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 1 de octubre de 2012 se inicia el período de consultas a organismos y entidades. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante la fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	–
Confederación Hidrográfica del Miño-Sil del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Galicia	–
Subdelegación del Gobierno en Pontevedra	–
Diputación Provincial de Pontevedra	X
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia	–
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Secretaría General de Montes y Medio Rural de la Consejería del Medio Rural y del Mar de la Xunta de Galicia	–
Dirección General de Innovación y Gestión de Salud Pública de la Consejería de Sanidad de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Emergencias e Interior de la Consejería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia de la Xunta de Galicia	–
Ayuntamiento de Vigo (Pontevedra).	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA).	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).	–
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA)	–
Asociación Gallega para la Cultura y la Ecología.	–

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, no formula alegaciones al proyecto.

La Diputación Provincial de Pontevedra se pronuncia de modo favorable a la ubicación y puesta en funcionamiento del helipuerto, y no alega objeción alguna al proyecto.

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental, de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, considera viable la ejecución del proyecto, siempre que se consideren de forma estricta las medidas protectoras y correctoras propuestas en el documento ambiental.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, se declara en su informe no competente para pronunciarse sobre los impactos ambientales significativos que pudieran producir las actuaciones proyectadas, en relación con el artículo 1.3 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, emite informe favorable sobre la ejecución del proyecto, considerando que no se prevén impactos ambientales significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor.

La Dirección General de Innovación y Gestión de la Sanidad Pública, de la Consejería de Sanidad de la Xunta de Galicia, informa asimismo de modo favorable y se pronuncia en el mismo sentido que el organismo anterior.

La Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia, emite su correspondiente dictamen en el que hace constar la ausencia de previsibles impactos sobre el patrimonio cultural como consecuencia de la ejecución y puesta en funcionamiento de la actuación proyectada.

La Gerencia Municipal de Urbanismo del Concello de Vigo remite informe técnico en el que considera de modo positivo el proyecto, si bien recoge dos aspectos a tener en cuenta en su diseño. Por un lado, habida cuenta que el área de la trayectoria de ascenso en el despegue rumbo 27, sigue aproximadamente el curso de la autovía VG-20, dirección San Andrés de Comesaña, este organismo hace constar que deberá comprobarse la no afección a las líneas aéreas de alta tensión existentes, que discurren transversalmente a la trayectoria de despegue, así como a las edificaciones previstas en el Polígono Industrial de Matamá que está en tramitación actualmente por el CZF de Vigo. Por otra parte, tendiendo en consideración que el área de la trayectoria de ascenso prevista en el despegue rumbo 06, sigue dirección Bembrive-Meixoeiro, deberá comprobarse igualmente la no afección a las viviendas del núcleo de Beade, situado entre el Hospital y la carretera de Beade a La Garrida.

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 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.

Características del proyecto. El proyecto plantea una serie de actuaciones ligadas a la funcionalidad, la seguridad y las necesidades operativas heliportuarias del Nuevo Hospital de Vigo.

El Plan de explotación del helipuerto es el siguiente:

El helipuerto será utilizado exclusivamente para el traslado de los pacientes cuya gravedad requiera una atención inmediata.

Horario y frecuencia de vuelos: los necesarios para efectuar servicios de emergencia, en misiones de rescate o traslado sanitario.

Se establecen 2 direcciones de aterrizaje/despegue, que formarían entre sí un ángulo de 150°, con los siguientes rumbos:

Rumbos	Aproximación secundaria	Aproximación principal
Rumbo Magnético.	242° 52' 47"	092° 52' 47"
Orientación.	24	09

Asimismo, concretan mediante planos que para la trayectoria de aproximación rumbo 09 se establecería una trayectoria de ascenso en el despegue de rumbo 27, y para la trayectoria de aproximación rumbo 24 se establecería una trayectoria de ascenso en el despegue de rumbo 06.

Tiene las coordenadas geográficas (WGS-84), UTM (DATUM ED 50 30T) y cota siguientes:

Latitud	Longitud	X	Y	Z
42° 11' 16,18" N	008° 42' 50,76" W	582.818	4.650.260	153,9

Las características físicas del helipuerto son:

Dimensión del área de aproximación final y de despegue (FATO): 22,20 m de diámetro.

Dimensión del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): coincidente con la FATO.

Dimensión del Área Seguridad: 44,40 m.

Como instalaciones anexas se proyectan:

Instalación de saneamiento: La plataforma debe disponer de una pendiente necesaria para asegurar la evacuación inmediata de cualquier fluido derramado en la misma. En este caso, la plataforma de la cubierta dispone de una pendiente del 1% lo cual la habilita para su uso como TLOF y FATO. El drenaje para la plataforma consta de una canaleta ignífuga en el lado de menor cota, que recoge las aguas encaminándolas a un sumidero realizado mediante arqueta cortafuegos, con materia filtrante (grava) bajo rejilla, de manera que sirva de cortafuegos en caso de inflamación de combustible.

Se dispondrá de una arqueta separadora de hidrocarburos, para evitar verter posibles derrames accidentales de combustible a la red de pluviales.

Instalación contra incendios: Se dispondrán los servicios de extinción de incendios según la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Se instalará en la cubierta un sistema de extinción mediante espuma, según las especificaciones técnicas de la legislación vigente, que constará de dos monitores de espuma por palanca. Todo el conjunto se situará al borde de la plataforma de manera que alcance a todo el helipuerto.

Como agente extintor complementario, se ubicará cerca de los ascensores un carro extintor de 50 kg de polvo ABC.

El abastecimiento de agua se realizará desde la bomba contra incendios ubicada en P-1 mediante tubería de acero galvanizado y norma UNE-EN 10255.

Señalización: Se instalará un indicador de dirección del viento (manga con forma de cono truncado). Se señalará, en el centro de la TLOF, según la normativa, la identificación del Helipuerto («H» en color rojo, orientada de modo que la barra transversal de la letra quede posicionada en ángulo recto con la dirección de aproximación principal). Asimismo, serán preceptivamente señalizadas el área de aproximación final y de despegue (FATO) y la zona de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).

Los helicópteros que podrán utilizar el helipuerto son: Sikorsky S-61N, Augusta Wesland 139, Sikorsky S-76C y Eurocopter EC-135.

Ubicación del proyecto. El proyecto se localiza en las instalaciones del Nuevo Hospital de Vigo, en un entorno antropizado situado al sur de la ciudad de Vigo, en el lugar de Babío, perteneciente a la parroquia de Beade, limítrofe con la de Valadares. Se trata de un área vacante en medio de una trama urbana bastante consolidada y favorecida por las recientes implantaciones industriales y dotacionales, como el Parque Tecnológico o el Campus de la Universidad de Vigo.

La accesibilidad a la zona se realiza mediante el denominado 2.º cinturón de Vigo (VG-20, una vía de alta capacidad que rodea la ciudad), y la vía de la Universidad. Esta accesibilidad se completa con la carretera de Benda, situada al oeste, que forma parte del viario tradicional y que tiene continuidad hacia la parroquia de Beade y, bajo la autovía, hacia el Parque Tecnológico.

Según el Plan General de Ordenación Municipal de Vigo, el Hospital está ubicado en un área de Suelo Urbanizable próxima a dos bolsas calificadas como Suelo Urbano Consolidado de Ordenación Directa, que engloban los núcleos de Babío y Valadares, y sus áreas de crecimiento.

En la zona de actuación no se localizan espacios naturales protegidos, hábitat de interés comunitario ni elementos patrimoniales de interés cultural.

Características del potencial impacto. La cubierta del edificio ya ha sido ejecutada, por lo que los impactos sobre el medio físico y biótico ya fueron analizados en el correspondiente proyecto. Durante la fase de construcción del helipuerto se producirán impactos procedentes de la generación de residuos por la propia obra. El promotor especifica que estos residuos serán gestionados a través de agentes autorizados y evacuados a puntos autorizados.

En la fase de funcionamiento, el promotor asume las prescripciones normativas dictaminadas por la OACI y se ajusta a lo dispuesto en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, y las modificaciones introducidas en éste por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto. En esta fase se producirán los impactos propios de la actividad del helipuerto, en concreto, los relativos a contaminación acústica. En este sentido, en relación con la elevación de la presión sonora en el entorno inmediato del helipuerto y el corredor de sus rutas de vuelo, el promotor señala que el helipuerto se diseña como una plataforma de transporte para situaciones de emergencia como servicio público del hospital, que no existe posibilidad de concentración de varios aparatos en vuelo al no existir plataforma de estacionamiento, que será de propiedad exclusiva del centro hospitalario, y los helicópteros que operarán en él serán exclusivamente los contratados para efectuar servicios de emergencia, en misiones de rescate o traslado sanitario, por lo que no se contempla un uso comercial de la instalación. Por tanto, el número de operaciones será escaso y la frecuencia de las mismas aleatoria. Asimismo señala que, para minimizar los posibles riesgos del impacto mencionado, se evitará el sobrevuelo de zonas pobladas, y que las estancias hospitalarias más cercanas al helipuerto no estarán destinadas a residencia de enfermos, sino a urgencias, instalaciones y bloque técnico.

Se incluye un programa de medidas preventivas y correctoras que contempla, como protocolo de actuaciones, la inspección y eventual limpieza de canaletas y de arquetas, la circunstancial reparación de fugas del sistema de extinción de incendios, así como la limpieza de la arqueta separadora de hidrocarburos, al comienzo de la temporada de riesgo de incendios. Asimismo, el vaciado de la arqueta separadora de hidrocarburos se llevará a cabo en todos los casos en los que haya habido derrame de combustible. Por otra parte, la inspección y eventual limpieza de la superficie del helipuerto se realizará con periodicidad mensual. Estas operaciones se realizarán en horario diurno. Se propone, además, por el promotor, un plan de seguimiento ambiental con mediciones acústicas en horario diurno y nocturno con sonómetros calibrados. En caso de evidenciarse datos o valores inadecuados como resultado de este plan de seguimiento, el promotor deberá estudiar las causas y proponer las correspondientes medidas correctoras.

La AESA, como órgano competente, deberá autorizar las trayectorias de ascenso en el despegue de rumbos 27 y 06, a fin de dar cumplimiento a las indicaciones, formuladas por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Concello de Vigo en su informe, en relación con la no afección de líneas aéreas de alta tensión, edificaciones previstas en el Polígono Industrial de Matamá, y viviendas del núcleo de Beade, estableciendo criterios para su minimización, en caso de circunstancias excepcionales que hagan inevitable dichas afecciones.

Exclusivamente operarán helicópteros para servicios de emergencia, en misiones de rescate o traslado sanitario, contratados por el centro hospitalario, y no se contempla un uso comercial de la instalación.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio 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, no es previsible que el proyecto Helipuerto del Nuevo Hospital de Vigo (Pontevedra), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya 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 hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer potestativamente recurso de reposición ante esta Secretaría de Estado, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad 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 bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 12 de febrero de 2013.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

