

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

4405 *Resolución de 7 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto del Hospital do Barbanza, término municipal de Ribeira (A Coruña).*

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 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 de explotación del helipuerto del Hospital do Barbanza en Ribeira (A Coruña) se ha encuadrado en el apartado k del grupo 9 del referido anexo II.

El helipuerto, como se puede comprobar mediante foto aérea, se encuentra construido en la actualidad. En consecuencia, se realiza la evaluación ambiental de 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.

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

1. *Objeto y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

Se trata de un helipuerto hospitalario en superficie, ya existente, ubicado en el Nuevo Hospital do Barbanza, en el término municipal de Ribeira (A Coruña), para la operatividad en el traslado de heridos por vía aérea, en caso de emergencia.

El promotor del proyecto es el Servicio Gallego de Salud (SERGAS), perteneciente a la Consejería de Sanidad y Servicios Sociales de la Junta de Galicia. Hasta la fecha, la Junta de Galicia no está ejerciendo las competencias en materia aeronáutica que le corresponden estatutariamente, por lo que actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento y, por tanto, el órgano ambiental competente resulta ser este Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

2. *Tramitación y consultas*

El documento ambiental del proyecto se recibió en el Departamento con fecha 17 de septiembre de 2008, procedente del entonces órgano sustantivo, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. Con fecha 23 de junio de 2009, al tener indicios de que la instalación se encontraría construida o en fase de construcción, se requirió a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea documentación ambiental referida a la explotación

de la infraestructura. Finalmente, con fecha 11 de julio de 2013, tiene entrada el documento ambiental subsanado, elaborado por G.O.C., Consultoría, Ingeniería y Servicios Integrados de la Construcción. Con fecha 8 de agosto de 2013, se inició el preceptivo período de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	-
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	-
Delegación del Gobierno en Galicia	X
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Instituto de Estudios del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Parque Nacional Islas Atlánticas de Galicia de la Consejería de Medio ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Augas de Galicia de la Xunta de Galicia	-
Dirección General de Innovación y Gestión de la Salud Pública de la Consejería de Sanidad 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	-
Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	-
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia	X
Diputación Provincial de A Coruña	X
Ayuntamiento de Pobra do Caramiñal (A)	-
Ayuntamiento de Ribeira	-
Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza-ADEGA	-
Federación Ecoloxista Galega (FEG).	-
SEO/Birdlife	-

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

La Dirección General de Innovación y Gestión de la Salud Pública de la Consejería de Sanidad de la Junta de Galicia indica que, de acuerdo con sus competencias, las medidas protectoras y correctoras previstas por el promotor en el documento ambiental son adecuadas, por lo que no considera necesaria la adopción de medidas adicionales.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Junta de Galicia informa que no parece previsible que la infraestructura genere impacto alguno sobre el patrimonio cultural.

El Instituto de Estudios del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Junta de Galicia, en su respuesta a las consultas practicadas, indica que la actuación se sitúa en un entorno paisajístico caracterizado por la presencia, en su parte oeste, del Parque Natural do complexo dunar de Corrubedo e lagoas de Carregal e Vixán, mientras que la parte este está más antropizada, con la presencia de los núcleos de Santa Uxía de Ribeira e Palmeira, así como de la Autovía do Barbanza, AC-1.1. El impacto paisajístico que puede producirse, teniendo en cuenta que la zona de instalación no es llana, será consecuencia, principalmente, del desmonte y creación del muro para la

plataforma de aterrizaje. Teniendo en cuenta la poca pendiente del terreno, así como la presencia del complejo hospitalario, entiende que el helipuerto no va a producir un impacto paisajístico destacable.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Junta de Galicia cita la normativa territorial y urbanística aplicable: Ley 10/1995, de 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio de Galicia, y Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y de Protección del Medio Rural de Galicia; así como el instrumento de planeamiento urbanístico vigente en el municipio de Ribeira (Plan General de Ordenación Municipal de 17/12/2002) y los instrumentos de planeamiento territorial vigentes: las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia (Decreto 19/2011, de 10 de febrero) y el Plan de Ordenación del Litoral de Galicia (Decreto 20/2011, de 10 de febrero).

La Delegación del Gobierno en Galicia, a través de su Área de Fomento, informa que las actuaciones propuestas son de reducida dimensión, y no debieran causar afecciones significativas sobre el medio ambiente. No obstante, en cuanto a la suficiencia de las medidas propuestas, y desde el punto de vista de los requisitos para la navegación y la seguridad aérea en la fase de funcionamiento del helipuerto, observa que la seguridad de las operaciones implicará unas servidumbres de limitación de actividades y afecciones en el entorno del proyecto:

Los pájaros constituyen un elemento de riesgo para la navegación, y, dada la proximidad del Complejo Húmedo de Corrubedo, que está declarado lugar de especial protección para las aves, deben analizarse las medidas preventivas para evitar estimular su actividad en el entorno del helipuerto.

Evitar la aparición de obstáculos físicos para las operaciones. Para ello, debe analizarse la compatibilidad con el planeamiento urbanístico y usos del suelo previstos del espacio que resulta afectado y las limitaciones y medidas preventivas para evitar la aparición de construcciones, instalaciones o plantaciones que puedan afectar a la seguridad de las operaciones de vuelo.

También deben evaluarse las limitaciones y medidas preventivas para evitar actividades generadoras de polvo, turbulencias o que puedan limitar la visibilidad durante las operaciones.

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Junta de Galicia, en su respuesta a la consulta practicada, no considera que de la alternativa propuesta se deriven impactos ambientales significativos, siempre que se consideren de forma estricta las medidas protectoras y correctoras propuestas en la documentación ambiental.

El informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Junta de Galicia indica que las actuaciones proyectadas no afectan a ningún espacio natural protegido. Revisada la propuesta de ampliación de la red Natura 2000 en Galicia en tramitación (DOG n.º 1, de 2 de enero de 2012), no plantea ampliaciones ni nuevos espacios en la zona del proyecto. Las actuaciones tampoco afectarían a ningún humedal de los recogidos en el Inventario de Humedales de Galicia (HIG). Tampoco se deducen del proyecto afecciones sobre la red fluvial territorial. Se comprobó que no se afecta a ningún árbol o formación incluido en el Catálogo Gallego de Árboles Singulares, y, según la información del Inventario Nacional de Hábitats, que no cabe esperar afecciones sobre representaciones de hábitats de interés comunitario. La información proporcionada por el Atlas de la Flora Vasculosa Amenazada de España (cuadrículas 1 x 1) no localiza ninguna especie de flora amenazada dentro de los límites del proyecto. Según la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial de la Biodiversidad, la cuadrícula de 10 x 10 donde se pretende ejecutar el proyecto es el ámbito de varias especies de aves incluidas en el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas. Finalmente, reseña que el lugar de las actuaciones se ubica adosado al actual aparcamiento del Hospital de Barbanza, es decir, en un ámbito antropizado.

La citada Dirección General considera viable el proyecto, ya que no se afecta a ningún espacio natural protegido, y no son de prever repercusiones o alteraciones significativas ni sobre hábitats ni sobre especies protegidas. No obstante, el desarrollo del proyecto debiera considerar las siguientes recomendaciones:

Se evitará depositar residuos o productos sólidos en zonas donde las escorrentías produzcan arrastres hacia los cursos fluviales, con la consiguiente contaminación de las aguas continentales.

Se tomarán las medidas de seguridad necesarias para evitar derrames accidentales de los tanques de almacenamiento de productos como aceites, grasas y carburantes de motores; así como medidas para el control y gestión de posibles derrames de dichas sustancias, u otras similares, asociadas a las operaciones de repostaje, mantenimiento, etc.

Se gestionarán todos los residuos que se generen en función de su naturaleza y conforme a la legislación vigente, primando el reciclaje o reutilización frente al vertido.

De encontrarse o demostrarse la existencia de especies incluidas en el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas, se prohíbe cualquier actuación que les afecte. Se deberá cumplir lo establecido en las Directrices de Ordenación del Territorio (D.O.T.) y el resto de legislación que sea de aplicación. Cualquier modificación del proyecto que suponga una afección sobre el medio natural, requerirá del correspondiente informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

El Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia informa que la única afección posible al territorio del Parque Nacional viene definida por la cercanía relativa del helipuerto a algunos puntos de éste. La distancia aproximada del helipuerto al territorio del Parque Nacional es la siguiente:

Archipiélago de Sálvora: Unos 9,6 km en dirección SSO.

Archipiélago de Cortegada: 16,11 km en dirección ENE.

Archipiélago de Ons: 21,3 km en dirección SSE.

Archipiélago de Cíes: 38 km en dirección SSE.

La Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parques Nacionales, declara, en su artículo 13.3, apartado d), la prohibición del sobrevuelo a menos de 3000 m de altura en el espacio aéreo de un Parque Nacional, salvo autorización expresa o por causas de fuerza mayor. Las actuaciones que van a realizar los helicópteros que van a usar este helipuerto son consideradas actuaciones de emergencia, y por, tanto, no están afectadas por esta prohibición.

La relativa proximidad de la isla de Sálvora, con una gran población de aves nidificantes, puede suponer una limitación al tráfico aéreo, por motivos de seguridad aérea y de protección de la fauna. En cualquier caso, considera que durante la fase de funcionamiento del helipuerto, las afecciones derivan de posibles vuelos de aproximación que, en la medida que suponen actuaciones de emergencias, no deben ser limitados.

La Diputación de Coruña, con fecha 31 de enero de 2014, responde en gallego que emite informe favorable al proyecto, sin hacer ningún pronunciamiento sobre su oportunidad o ajuste a la legalidad. Tanto el Servicio de Vías e Obras como el de Patrimonio, en lo que respecta a los correspondientes intereses sectoriales de esa Diputación, emiten informes favorables a la actuación, sin efectuar ninguna observación sobre posibles impactos ambientales significativos.

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 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. El helipuerto forma parte del nuevo Hospital do Barbanza, un centro de dependencia patrimonial pública de la red asistencial del Servicio Gallego de Salud, y se integra en la red de helisuperficies de emergencias sanitarias de Galicia. Se sitúa en una parcela con una pendiente de aproximadamente un 11%, por lo que se ha realizado un muro de contención, para conseguir una superficie plana y a la misma cota del aparcamiento. Aunque la definición del helipuerto sea de superficie, al existir ese muro de contención y una cierta estructura necesaria para equilibrar el terreno, el promotor indica haber aplicado algunas directrices relativas a helipuertos elevados. Así, se ha considerado necesario instalar una red de seguridad en la zona abierta del helipuerto, ya que se alcanzan los 4,5 metros de altura, en su punto más alto.

El helipuerto dispone de un área de aproximación final y de despegue (FATO) de forma circular, de 21 m de diámetro, con un área de seguridad de 3,5 m, obteniendo un área heliportuaria circular de 28 m de diámetro. El helicóptero de referencia utilizado para el diseño es el DAUPHIN AS 365 N2.

El helipuerto se prevé para operaciones dentro de la clase de performance 2, con lo que se garantiza la capacidad para operar en el helipuerto con la mayoría de los helicópteros utilizados habitualmente para misiones de transporte sanitario urgente.

Se han previsto dos rumbos de aproximación y despegue, con sus correspondientes superficies limitadoras de obstáculos. Se requerirá balizar puntos singulares y las aristas del hospital, aunque no penetren en las superficies limitadoras.

Cuenta con sistema de extinción de incendios y sistema de separación de hidrocarburos, que incluye arqueta de 1,15 m³ y canaleta de 0,26 m × 0,1 m.

El helipuerto se diseña para operaciones en condiciones de vuelo visual (VFR), previéndose la posibilidad de operaciones de noche (VFR nocturno), para lo cual el helipuerto estará balizado, y, a su vez, los helicópteros deberán estar equipados para el vuelo IFR (Reglas de Vuelo Instrumental), y las licencias de los pilotos deberán cumplir con la normativa vigente. Los procedimientos de operación en el helipuerto bajo estas condiciones estarán contenidos en la correspondiente carta operacional.

3.2 Ubicación del proyecto. El documento ambiental indica que un helipuerto sanitario receptor de traslados que da servicio a la unidad de urgencias de un hospital no puede ubicarse excesivamente lejos de ésta, sin perder su utilidad y razón de ser, y afirma haber estudiado las alternativas posibles, a la hora de ubicar el helipuerto en el entorno del hospital. La determinación de la ubicación final se ha realizado atendiendo a criterios de funcionalidad del hospital, de cercanía a urgencias y de compatibilidad con el urbanismo del entorno. Después de la comparación entre distintas ubicaciones, el promotor ha decidido situar el helipuerto en una parcela de forma triangular situada al comienzo del aparcamiento, a unos 70 m de la fachada oeste del Hospital de Barbanza, en el término municipal de Ribeira, en la parroquia de Oleiros, en la provincia de A Coruña.

El documento ambiental recoge las siguientes coordenadas topográficas del helipuerto:

Coordenadas UTM (ED-50):

X: 500.072,70. Y: 4.715.949,33. Z: 63.23.

Coordenadas geográficas (WGS-84):

Latitud: 42° 35' 42.75" N. Longitud: 8° 59' 56.81" W.

Dicha ubicación no coincide espacialmente con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), u otro espacio natural protegido. Tampoco coincide con ningún hábitat de interés comunitario ni Área Importante para la conservación de las Aves (IBA).

Los espacios de red Natura 2000 y espacios naturales protegidos más próximos al helipuerto son:

Parque Natural Complejo dunar de Corrubedo e lagoas de Carregal e Vixán, situado a 2,1 km al suroeste del helipuerto, protegido también como espacio de red Natura 2000 (LIC ES1110006 Complejo húmido de Corrubedo y ZEPA ES0000313 Complejo litoral de Corrubedo), como Zona de Especial Protección de los Valores Naturales Complejo Litoral de Corrubedo, y Humedal Protegido Complejo das praias, lagoa e duna de Corrubedo, incluido en la lista del Convenio de Humedales de Importancia Internacional, especialmente, como hábitat para las aves acuáticas (Convenio de Ramsar) en 1993.

Sitio Natural de Interés Nacional A Curotiña, a 4,4 km al noreste del helipuerto.

LIC ES1140004 y Zona de Especial Protección de los Valores Naturales Complejo Ons-O Grove, a 5,9 km al oeste del helipuerto.

Parque Nacional Marítimo Terrestre das Illas Atlánticas de Galicia, a 9,6 km al sur del helipuerto.

Los núcleos de población existentes en las inmediaciones son dispersos, siendo la densidad de población baja.

3.3 Características del potencial impacto. El documento ambiental señala, como principales impactos ambientales detectados para la fase de explotación del helipuerto, el impacto sonoro y el impacto sobre áreas protegidas y aves migratorias.

En relación con el impacto acústico, señala que se puede estudiar con los programas HNM (*Helicopter Noise Model*), de difusión gratuita por la FAA (*Federal Aviation Administration* de Estados Unidos), o INM (*Integrated Noise Model*), diseñado para el estudio de impactos acústicos en aeropuertos, pero igualmente válido para helipuertos, sin más que parametrizar correctamente el comportamiento, trayectoria y modelo de ruido inducido por el helicóptero de diseño.

Según el documento ambiental, la experiencia en estudios similares permite afirmar que, en el supuesto de 3 ó 4 operaciones por día (caso muy improbable, pues se trata de un servicio de urgencias, que poseerá un carácter esporádico), las huellas de ruido evaluadas por el INM son prácticamente inapreciables, y los valores de las isófonas fuera del entorno inmediato del helipuerto indican niveles sonoros inferiores a los impuestos por la regulación. Ello es debido a que el principal parámetro empleado por la legislación para gestionar la contaminación acústica en relación con los medios de transporte, es el nivel continuo equivalente (el resultado de integrar la energía sonora a lo largo del período de medida), durante el período día, Ld (de 7.00 a 19.00 horas), tarde, Le (de 19.00 a 23.00 horas) y noche, Ln (de 23.00 a 7.00 horas).

Para ilustrar el bajo régimen de operaciones esperado en el helipuerto, el documento ambiental recoge el número de operaciones de emergencia realizadas en Galicia a lo largo del año 2008, según datos proporcionados por INAER, la empresa concesionaria del servicio de emergencias:

Helipuerto	Operaciones-2008
Orense	85
Santiago	157
Lugo	12
A Coruña.....	48
Ceé.....	23
Burela	4

En el peor caso (Santiago de Compostela), serían 0,43 operaciones por día, cifra considerablemente menor de la necesaria para que la huella sonora sea apreciable, y que muestra el carácter esporádico de las operaciones de emergencia previstas.

Dado que se trata de una zona acústicamente tranquila, el reducido número de operaciones previstas y su carácter esporádico, el documento ambiental considera que los

niveles sonoros ambientales se adaptarán a los requisitos establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Así, considerando, como aproximación conservadora, un nivel sonoro de 90 dBA a 2 metros de un helicóptero, a 10 m de distancia se tendría un nivel sonoro máximo de 76 dBA, valor inferior al establecido por el Real Decreto 1367/2007 como valor límite de inmisión máximo de ruido aplicable a infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias, para sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial (L_{Amax} : 85 dBA).

En relación con el impacto sobre áreas protegidas y aves migratorias, el documento ambiental asume que las colisiones con aves en vuelo son uno de los mayores peligros que afrontan las aeronaves en vuelo a baja cota, especialmente los helicópteros de servicios de emergencias. De este modo, evitar las zonas de concentración de aves y de rutas migratorias se convierte, no sólo en una cuestión de impacto medioambiental, sino de seguridad para la propia integridad de la aeronave. Un emplazamiento de helipuerto excesivamente cerca, o dentro de una zona de concentración de aves podría resultar inadecuado. La publicación de AIP (*Aeronautical Information Publication*) ENR-5.6 no recoge dicha zona en su carta de rutas migratorias, concentraciones y áreas de invernada de aves.

El área protegida más próxima es el Parque Natural Complejo dunar de Corrubedo e lagoas de Carregal e Vixán, situado al sudoeste de la península de Barbanza, en el municipio de Ribeira (A Coruña), que el promotor considera un área de gran valor ecológico, que recoge varias figuras de protección.

El espacio natural se compone de lagunas y cursos de agua, junto a un sistema dunar. La variedad de biotopos permite la existencia de una fauna diversa, en una extensión geográfica pequeña. Los hábitats mejor conservados, y donde se encuentran las especies más raras, son los establecidos en humedales. El valor ornitológico del espacio resulta patente, por su inclusión en el Convenio de Ramsar. Se trata de un área situada en la ruta de las migraciones e invernada de buen número de aves acuáticas. Concretamente, para la fauna invernante, se distinguen tres zonas bien diferenciadas:

Las marismas del río Artes o Sanchanás y la laguna de Carregal acumulan la mayor representación de Laro-limícolas, con presencia de otras numerosas comunidades propias de los arenales.

La laguna de Vixán, con abundante carrizo perilagunar, alberga las principales especies de Anátidas y Rallátidas.

En la zona marina destaca la presencia de los géneros Gavia, Melanitta, y cormoranes.

Las nidificantes se establecen en las tres zonas mencionadas, preferentemente en los humedales.

En función del emplazamiento relativo entre el helipuerto y el Parque Natural Complejo dunar de Corrubedo e lagoas de Carregal e Vixán (con una distancia de 2,1 km, en su punto más próximo), el documento ambiental presentado por el promotor considera que no debieran producirse conflictos entre ambos, ni tampoco limitaciones para la operación aérea, pues la situación de los núcleos urbanos da lugar a que se pueda excluir, en gran medida, el sobrevuelo del Parque Natural, y las trayectorias no entren en conflicto con los valores a proteger.

En relación con las aves migratorias, el promotor considera que el helipuerto del nuevo hospital do Barbanza se localiza lo suficientemente tierra adentro, como para que las rutas migratorias de la línea de costa no resulten conflictivas.

En relación con la separación de hidrocarburos, el documento ambiental dice que se debe evitar que el combustible derramado sea arrastrado directamente a las conducciones de saneamiento. A estos efectos, se dispondrá de un sistema de recogida de combustible, dimensionado para ser capaz de recoger el mayor derrame previsto, debiendo eliminarse inmediatamente el combustible recogido, por un procedimiento no contaminante. Además, los sumideros deberán contar con barreras cortafuegos, para evitar que un hipotético flujo de combustible inflamado se propague por las bajantes. A tal fin, se ha diseñado un canal ubicado en el lado contrario a la fachada del hospital, para recoger tanto las aguas pluviales

como los posibles derrames que pudieran producirse. Este canalón perimetral desemboca en una arqueta separadora, con superficie apagafuegos compuesta de cantos rodados, cuyo volumen de almacenamiento es de 1,15 m³, que supone el almacenamiento completo del tanque de combustible del helicóptero de diseño, en arquetas separadas para el combustible y el agua. Las dimensiones del canalón serán de 260×100 mm, que supera ampliamente la sección necesaria para evacuar la precipitación prevista, de 120 mm/h. Este sistema de recogida se empleará también para recoger derrames de la mezcla agua-espumógeno empleada para extinción, en el caso de que se produzca un incendio.

Por otro lado, el documento ambiental incluye un estudio de gestión de los residuos de construcción y demolición, según el alcance establecido 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, para la obra del helipuerto.

Se debe implantar un protocolo de actuaciones que deberá seguir el titular de la instalación, el Servicio Gallego de Salud y, en su nombre, el Servicio de Mantenimiento del Nuevo Hospital do Barbanza, enfocado a realizar un seguimiento del cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras:

Revisión y limpieza del canalón perimetral de recogida del helipuerto (mensual, con una revisión especial en el inicio de la época de lluvias).

Limpieza de la superficie del helipuerto, con objeto de eliminar posibles pequeños vertidos (mensual).

Revisión y reparación de posibles fugas en el sistema de extinción de incendios (semestral).

Revisión de estado y limpieza de arquetas separadoras (semestral).

Vaciado de las arquetas separadoras (en caso de vertido de combustible).

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 de explotación del helipuerto del Hospital do Barbanza en Ribeira (A Coruña), 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.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciase expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 7 de abril de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

