

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

12030 *Resolución de 16 de octubre de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Heliplataforma de gaviota en Bermeo (Bizkaia).*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Helisuperficie de gaviota en Bermeo (Bizkaia) se encuentra encuadrado en la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, dentro de la letra d) del grupo 7 del anexo II, por ser un aeródromo o helipuerto no contemplado en los proyectos del anexo I.

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

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

El promotor expone que la helisuperficie objeto de la evaluación ambiental, está siendo sometida a un proceso de regularización, de acuerdo con la Guía para la autorización de helipuertos de uso restringido, que no han sido transferidos a las CCAA por parte de Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en su última revisión. Dicha heliplataforma será utilizada para el transporte de personas a la Plataforma Gaviota, propiedad de «Enagás Transporte, S.A.U.», cuya actividad actual es la de inyección y extracción de gas natural.

La helisuperficie se emplaza en la plataforma de extracción de gas natural Gaviota construida en 1985 (que no es objeto de análisis), ubicada en el mar Cantábrico, a una distancia de 8 km del Cabo Matxitxako, en el término municipal de Bermeo (Bizkaia). La helisuperficie Gaviota se localiza fuera de la CTR (Zona de Control) del aeropuerto de Bilbao y no existen infraestructuras aeronáuticas restringidas en un radio de 10 km alrededor.

Las coordenadas y altura del helipuerto en la Plataforma Gaviota son las siguientes:

Coordenadas	Geográficas (WGS)		UTM (ETRS84)		Altura
	Latitud	Longitud	X	Y	
Helipuerto.	43°30'10" N	02°41'50" W	524.47675	4.816.694,4	48

(Fuente: ENAGAS, 2014).

La superficie de toma de contacto de la helisuperficie Gaviota está emplazada a 49 m sobre el nivel del mar y es un círculo de 22 m de diámetro, en cuyo interior se localiza las zonas de operación de las aeronaves de alas rotatorias. Cuenta con la señalización e iluminación que definen las normas técnicas. Así mismo dispone de 30 balizas de borde luminosas rodeando todo su perímetro.

Las únicas instalaciones auxiliares son: una malla de seguridad en todo su perímetro y dos cañones de agua como sistema contra incendios.

El helicóptero utilizado en la actualidad es el Agusta Westland AW-139, excepto en casos de emergencia, con capacidad para doce pasajeros y dos tripulantes, siendo la

empresa operadora INAER. La velocidad media del helicóptero es de 135 nudos, con un consumo de combustible de 400-450 kg/hora, alcanzando una altura media de vuelo de 1.000 a 2.000 pies (300-600 m). Realiza un número medio de treinta vuelos al mes, entre la heliplatforma Gaviota y el aeropuerto de Bilbao (Loiu).

El promotor es «Enagás Transporte S.A.U.» (ENAGAS), y el órgano sustantivo es la Dirección General de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

La tramitación se inició con fecha 9 de marzo de 2015 cuando se recibe en el Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, documento ambiental del proyecto, elaborada por «United Research Services España, S.L.».

Con fecha 4 de mayo de 2015, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, inicia un periodo de consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto a las administraciones, instituciones y personas previsiblemente 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 el documento ambiental:

Relación organismos 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.....	—
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.....	—
División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina de la Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.....	X
Autoridad Portuaria de Bilbao del Ministerio de Fomento.....	—
Subdelegación del Gobierno en Bizkaia.....	X
Dirección General de Planificación Territorial y Urbanismo de la Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.....	—
Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco.....	X
Dirección de Administración Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.....	—
Dirección de Energía y Minas del Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco.....	—
Dirección de Medio Natural y Planificación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.....	—
Dirección de Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes del Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura del Gobierno Vasco.....	X
Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, y Política Territorial del Gobierno Vasco.....	X
Viceconsejería de Pesca e Industrias Alimentarias del Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco.....	—
Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.....	—
Servicio Territorial de Puertos de Bizkaia.....	—
Ayuntamiento de Bakio.....	—
Ayuntamiento de Bermeo.....	—
Ayuntamiento de Derio.....	—
Ayuntamiento de Erandio.....	X
Ayuntamiento de Getxo.....	—
Ayuntamiento de Leioa.....	X
Ayuntamiento de Loiu.....	—
Ayuntamiento de Maruri-Jatabe.....	—
Ayuntamiento de Mungia.....	—

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Sondika.	X
Ayuntamiento de Zamudio.	-
Greenpeace.	-
Organización Ecologista Oceana.	-
SEO/Birdlife.	-
Sociedad Española de Cetáceos (SEC).	-
WWF/ADENA.	-
Sociedad de Ciencias Aranzadi.	-
Sociedad para el Estudio y Conservación de la Fauna Marina (AMBAR).	-

A continuación se expone el contenido de las respuestas recibidas:

La Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente expone: que analizada la documentación dentro de sus competencias, resalta las siguientes observaciones:

Destaca que el espacio natural protegido más cercano, situado a 2,4 km de la plataforma, es la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Espacio marino de la ría de Mundaka-Cabo de Ogoño, declarada por Orden AAA/1260/2014, de 9 de julio, por la que se declaran Zonas de Especial Protección para las Aves en aguas marinas españolas. Ha sido declarado por su importancia como franja marina asociada varias colonias de cría de paíño europeo (*Hidrobates pelagicus*) y cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*).

Está de acuerdo con el procedimiento tenido en cuenta en el artículo 53 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, dado que en el Listado citado se incluyen las especies, subespecies y poblaciones merecedoras de una atención y protección particular; así como aquellas que figuran como protegidas en los anexos de las Directivas y los Convenios internacionales ratificados por España. Por lo que, conllevará la aplicación de lo contemplado en los artículos 54, 56 y 76 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

Aprueba lo señalado por el proyecto en relación a considerar un nivel global de ruido de 102 dB consecuencia de las operaciones de aterrizaje y despegue del helicóptero. De la atenuación del ruido indicada, señala que el nivel de ruido de fondo más bajo en la zona (70 dB) se alcanzaría a aproximadamente 50 m de la helisuperficie, sobre el nivel del mar, y a más de 2 km de la ZEPA marina citada.

Para minimizar la presencia de aves en la plataforma, recomienda la instalación de elementos que por sus características cromáticas o movimiento sirvan para ahuyentarlas.

Indica que el Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir un registro de las rutas de aproximación y despegue, y un seguimiento y control de las posibles afecciones a las aves, para en caso de ser necesario, poder redefinir las rutas. Recomienda que todos los aspectos del Programa de Vigilancia Ambiental sean recogidos en informes periódicos, remitiéndose al órgano gestor de la ZEPA y si se detectasen incidencias anómalas en relación con las aves, se emitirán informes especiales.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco remite el informe exponiendo las siguientes conclusiones:

Que al estar funcionando desde el año 1985 tanto la plataforma Gaviota como el helipuerto objeto de estudio, ha procedido a analizar la infraestructura y actividad en cumplimiento a lo previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, según lo previsto en el artículo 7.2 del citado texto legal.

Expone que el estudio detalla las posibles afecciones ambientales de muy baja entidad del proyecto, reduciéndose a las actividades rutinarias de navegación del helicóptero y al mantenimiento de la helisuperficie, de los que destaca los siguientes aspectos:

Dado que todas las operaciones asociadas a la reparación y mantenimiento de helicópteros se llevan a cabo en tierra, no se generan residuos de forma rutinaria.

Considera que el documento ambiental incorpora un estudio detallado de la emisión de gases de combustión del motor del helicóptero y resalta de él, que dada la ubicación de la helisuperficie a una distancia mínima de 9,5 km del núcleo urbano más cercano (Bermeo), no se encuentran receptores sensibles en sus alrededores.

Respecto a los niveles sonoros, refleja que los únicos significativos son los de las operaciones en la helisuperficie de la plataforma gaviota causados por el vuelo del helicóptero al aproximarse y despegar. Por lo que, expone que al estar el núcleo urbano más cercano a 9,5 km el ruido generado por el helicóptero durante estas operaciones será imperceptibles en dicha población.

En cuanto a la generación de afecciones luminosas, por las luces verdes de señalización de seguridad de muy baja intensidad, está de acuerdo que no elevan el nivel ambiental de luz con respecto a la iluminación de la plataforma Gaviota y son imperceptibles desde tierra.

Los derrames de hidrocarburos a considerar dentro de las posibles afecciones, refleja que tampoco tienen incidencia significativa ya que los repostajes se realizan en el aeropuerto de Bilbao.

Por otro lado, deduce que al estar la helisuperficie integrada en la propia plataforma Gaviota su impacto esta asimilado a la misma, que se sitúa fuera de las rutas principales de tráfico marítimo y a una distancia mínima de 8 km de la costa.

Respecto a esta baja incidencia de las afecciones causadas por el proyecto, expone que contribuyen los siguientes aspectos: la baja frecuencia de vuelos (30 al mes) y todos diurnos; la velocidad y altura del aparato; las distancias a Bermeo (9,5 km), y del espacio marino de la ría de Mundaka-Cabo de Ogoño (2,4 km).

Teniendo en cuenta el tráfico aéreo de la zona, la helisuperficie Gaviota se localiza fuera de la CTR del aeropuerto de Bilbao y no existen otras infraestructuras aeronáuticas o zonas restringidas en un radio mínimo de 10 km en su entorno.

Derivado de todo lo anterior, concluye que las afecciones causadas son mínimas y, en caso de producirse, quedarán paliadas con las medidas correctoras propuestas, considerando que el funcionamiento de la heliplataforma-gaviota, es compatible con la protección del medio ambiente, la seguridad y la salud de las personas.

El Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco, considera que una vez analizada la documentación no es necesario emitir informe al respecto.

La Dirección de Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes del Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura del Gobierno Vasco, comunica que una vez revisada la documentación no se detectan afecciones en el patrimonio Cultural.

La Dirección del Medio Natural y Planificación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, expone que dado que se trata de una infraestructura en marcha desde hace 30 años, esta Dirección descarta que su regularización implique afecciones significativas en el ámbito de sus competencias.

El Ayuntamiento de Erandio indica que los impactos generados por el proyecto son intrínsecos de la actividad del aeropuerto de Bilbao y no asignables a la plataforma Gaviota, y que no suponen para aquel un incremento significativo sobre su base actual. En consecuencia considera que sobre el municipio de Erandio no se causaran impactos ambientales significativos.

El Ayuntamiento de Leioa concluye que se deberían analizar los impactos que genera el helicóptero en sus recorridos aeropuerto-heliplataforma-aeropuerto, especialmente en lo que al impacto acústico respecta.

El Ayuntamiento de Sondika expone que el impacto que el municipio de Sondika podría soportar, es semejante que el que la actividad examinada provoca en el Aeropuerto de Bilbao, es decir, el que crea el helicóptero a la salida (despegue) y llegada (aterrizaje) de sus idas y venidas desde la heliplataforma denominada gaviota. El impacto, es el que se ocasiona en los edificios de la zona urbana de Sondika, dada la supuesta contaminación acústica que la

actividad ocasional. Indica que es necesario examinar el nivel de ruido mencionado, a los efectos de lo dispuesto en el Decreto 213/2012, de contaminación acústica de Comunidad Autónoma del País Vasco, ya que podría tener consecuencias perjudiciales.

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 de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3.1 Características del proyecto: El proyecto consiste en la legalización de una helisuperficie ubicada en la plataforma de almacenamiento de gas subterráneo propiedad del promotor («Enagás Transporte S.A.U.»), emplazada en las proximidades del cabo de Matxitxaco. La plataforma se construyó en 1985.

Las dimensiones de la helisuperficie son reducidas, siendo la superficie de toma de contacto un círculo de 22 m de diámetro, con señalización e iluminación adecuadas y a 48 m sobre el nivel del mar.

Cuenta además con una malla de seguridad en su perímetro, cañones contra incendios, balizas de borde y manga de viento.

Se prevé un número reducido de vuelos (30 al mes) entre la plataforma y el aeropuerto de Bilbao. El helicóptero utilizado en la actualidad para el traslado de personal es el Agusta Westland AW-139, excepto en casos de emergencia, con capacidad para doce pasajeros y dos tripulantes, siendo la empresa operadora INAER.

El uso del helipuerto es de uso restringido en condiciones de VFR diurno. No obstante, podrían existir operaciones de emergencia en condiciones de vuelo visual nocturno.

El promotor, en el documento ambiental, propone las trayectorias de vuelo entre la helisuperficie gaviota y el aeropuerto de Bilbao (Loiu), que se muestran en la siguiente figura, en función de las condiciones meteorológicas y por motivos de seguridad.



3.2 Ubicación del proyecto: El proyecto se emplaza en una plataforma sita a 8 km del cabo Matxitxako, en el término municipal de Bermeo, provincia de Bizkaia, en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Coordenadas (WGS 84) ARP: 43°30'10" N y 02°41'50" W.

Se ubica en las cercanías (a unos 2,4 km al norte) de la ZEPA marina ES0000490 Ría de Mundaka-Cabo de Ogoño.

La ZEPA ocupa unos 200 km², a lo largo de unos 30 km de línea de costa y su anchura es variable. Ha sido declarado por su importancia como franja marina asociada varias colonias de cría de paíño europeo (*Hidrobates pelagicus*) y cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*) establecidas a lo largo de todo el sector costero e islotes. El espacio se caracteriza por sus aguas poco profundas en el contexto del cantábrico oriental donde el cormorán moñudo consigue explotar sus recursos tróficos a mayor distancia de la costa.

Asimismo, las aguas frente al cabo Matxitxako son importantes también para una gran diversidad de aves marinas migratorias, entre las que destacan pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) y alcatraz atlántico (*Morus bassanus*).

Además el emplazamiento de la plataforma se encuentra a unos 7 km al norte de la ZEPA ES0000144 Ría de Urdaibai. Cabe destacar, también, la proximidad de las siguientes zonas de especial conservación (ZEC): ES2130005 San Juan de Gaztelugache, ES2130006 Red fluvial de Urdaibai, ES2130007 Zonas litorales y marismas de Urdaibai y ES2130008 Encinares Cantábricos de Urdaibai.

Según la legislación autonómica destaca también el Área de Interés Naturalístico Gaztelugatxe-Matxitxaco, además de otros espacios.

En cuanto a áreas protegidas por instrumentos internacionales, se distinguen en el entorno la Reserva de la Biosfera de Urdaibai y el humedal RAMSAR Ría de Mundaka-Gernika.

En relación a la flora, a lo largo de la línea de costa, se distinguen 3 ecosistemas litorales característicos: arenales costeros, marismas y estuarios y acantilados. Entre los arenales costeros destacan los presente en el Estuario de Urdaibai, donde aparecen especies como la oruga marina (*Cakile marítima*), el polígono marino (*Polygonum maritimum*) y la barrilla pinchosa (*Salsola kali*), la grama marina (*Elymus farctus subsp. boreali-atlanticus*) y la cola de liebre (*Lagurus ovatus*). En cuanto a las marismas y estuarios, destacan asimismo Estuario de Urdaibai con especies como la Zostera marina (*Zosteretum maritimae*), *Zostera noltii*, *Spartina marítima*, el *Aster tripolium*, *Salicornia ramossisima* y la *Suaeda marítima*.

Asimismo destaca la flora presente en acantilados costeros, donde se desarrollan especies como el hinojo marino (*Crithmun maritimum*), el limonio (*Limonium binervosum*) y el llantén de mar (*Plantago marítima*).

Por otra parte, en referencia a fauna, sobresale fundamentalmente la ornítica, destacando por su grado de presencia en la ZEPA marina Ría de Mundaka-Cabo de Ogoño, el paíño europeo, el cormorán moñudo, la pardela balear y el alcatraz. Sin embargo, son especies de hábitos costeros y, a priori, poco frecuentes en el área de la helisuperficie Gaviota. En cuanto a especies de avifauna no amenazadas (según la Lista Roja de la UICN), cabe señalar la presencia de grandes colonias de gaviota patiamarilla (*Larus michaellis*) (2.000 parejas) en la isla de Izaro (a unos 8,5 km de la helisuperficie) y zonas de acantilados donde se concentran (islotes de Bakio y Aquetx).

Además, se distingue la presencia de cetáceos, pinnípedos (de presencia poco habitual, sin embargo, entre los meses de noviembre y abril pueden aparecer ocasionalmente individuos jóvenes de foca gris (*Halichoerus grypus*) y también se podría encontrar en la zona de estudio: la tortuga boba (*Caretta caretta*), la tortuga laúd (*Dermodochelys coriacea*) y la tortuga verde (*Chelonia mydas*).

En las proximidades de la plataforma existen 3 caladeros denominados Basamendi (a 2,4 km al noroeste de la misma), Zapato (a 5 km al norte) y Santa Moro (a 3 km al noreste).

En cuanto a oleaje, el más común es de procedencia noroeste, con una altura media de 1-2 m, pudiendo superar en ocasiones los 5 m. Respecto a mareas, la variación registrada del nivel del mar medio anual es de 36 cm y la variación media anual del nivel máximo es de 98 cm. La dirección predominante del régimen de corrientes tiene

componente Este, siendo la velocidad media de la misma de entre 15 y 20 cm/s y la máxima 83 cm/s.

En lo tocante a geología regional, la zona de estudio se encuentra situada en el margen cantábrico del Golfo de Vizcaya, que se extiende en dirección este-oeste y constituye su límite sur. Está flanqueado al sur por la Cordillera Cantábrica. La plataforma continental externa (zona de estudio), apenas tiene influencia continental, por lo que su sedimentación procede del medio marino.

No consta ningún resto de interés histórico-arqueológico en el área de la helisuperficies de la plataforma Gaviota. Sin embargo, según el Centro de Patrimonio Cultural Vasco, han sido identificados una serie de restos arqueológicos subacuáticos que se concentran en los alrededores de la plataforma y que no se ven afectados por la helisuperficie.

Por último, a una distancia de 10 km al noreste y 12 km al norte, se localizan los sondeos de Fulmar y Pelicano respectivamente; se trata de dos proyectos de investigación gasista promovidos por Repsol.

3.3 Características del potencial impacto: El promotor ha identificado los principales impactos de la helisuperficie.

Así, considera que la presencia física de la misma puede tener repercusiones tanto sobre el tráfico marítimo como sobre la pesca (caladeros a distancia relativamente pequeña); la generación de emisiones luminosas puede disminuir la calidad atmosférica (contaminación lumínica) y repercutir sobre las aves de las proximidades.

Los desplazamientos del helicóptero pueden interceptar especies orníticas en vuelo (aunque considera que la mayor parte de las especies se localizan en la línea de costa, a más de 8 km) y ocasionar alteraciones sobre el espacio aéreo (aunque el número de vuelos es muy reducido); las emisiones atmosféricas del helicóptero pueden reducir la calidad del aire (aunque de forma no significativa); por último, la elevación de los niveles sonoros pueden producir molestias sobre población humana y fauna, ocasionando cambios en su comportamiento.

3.4 Medidas protectoras, correctoras y compensatorias para el medio ambiente previstas en el documento ambiental.

El promotor ha previsto ajustar el número de vuelos a lo estrictamente necesario, optimizando el aprovechamiento de cada vuelo de manera que el ratio del número de pasajeros por vuelo sea máximo, con el fin de paliar los efectos producidos por el desplazamiento de los helicópteros.

Para reducir la afección sobre las aves en vuelo, se prevé realizar los desplazamientos a unos 300-600 m de altura. Para afectar mínimamente al tráfico aéreo, se coordinarán con el CTR del aeropuerto de Bilbao.

Para minimizar la afección a la calidad del aire, además de mantener el correcto estado de los aparatos y de ajustar el número de vuelos de los helicópteros entre tierra y plataforma, se aplicarán las medidas pautadas por la OACI para la reducción del consumo de carburantes.

En lo tocante a niveles sonoros, el promotor considera que no hay afecciones significativas al ubicarse lejos de población y de espacios protegidos. Tras explicar el método de cálculo utilizado, el promotor señala que los niveles máximos son en el entorno de 50 m alrededor de la heliplataforma y quedan a más de 2 km del espacio natural más cercano (ZEPA marina ría de Mundaka-Cabo de Ogoño).

Además, se mantendrán registros que permitan asegurar que la empresa de servicios aéreos posee y mantiene las certificaciones de industria correspondiente y cumplen con los requisitos de mantenimiento estipulados para el helicóptero. Asimismo, se respetarán las rutas y el número de vuelos establecido.

El promotor ha previsto la realización de un programa de vigilancia ambiental para verificar el cumplimiento de las medidas anteriores, controlar la evolución de los impactos y proporcionar información sobre la calidad y oportunidad de las medidas tomadas. Se prevé la emisión de informes para situaciones especiales así como informes anuales de seguimiento.

4. *Prescripciones del órgano ambiental*

Conforme a lo señalado por la Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, para minimizar la presencia de aves en la plataforma, se recomienda la instalación de elementos que por sus características cromáticas o movimiento sirvan para ahuyentarlas.

Asimismo el Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir un registro de maniobras de aproximación y despegue, y un seguimiento y control de las posibles afecciones a las aves, para en caso de ser necesario, poder redefinir las mismas. Todos los aspectos del Programa de Vigilancia Ambiental sean recogidos en informes periódicos, remitiéndose al órgano gestor de la ZEPA y si se detectasen incidencias anómalas en relación con las aves, se emitirán informes especiales.

Considerando que la helisuperficie Gaviota se encuentra operativa desde el año 1985, se debería utilizar dicha experiencia para optimizar los procedimientos operativos de las aeronaves desde el punto de vista ambiental.

En este sentido, y dado que las aéreas más sensibles son las zonas de entrada y salida a la costa del helicóptero, se procurará reducir el impacto ambiental empleando rutas cuyos procedimientos eviten el sobrevuelo de los espacios naturales protegidos y núcleos de población. En concreto, se debe desplazar, en la medida en que los condicionantes técnicos lo permitan, hacia el oeste la trayectoria de vuelo del helicóptero indicada en el documento ambiental como la más próxima a las zonas de acantilado y roquedos litorales de Gaztelugatxe y cabo Matxitxaco, así como a las islas de Iزارo e islotes de Bakio y Aquetx y a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Espacio marino de la ría de Mundaka-Cabo de Ogoño a fin de minimizar los posibles impactos sobre estos espacios y sobre núcleos de población como Bakio, evitando los vuelos a baja altura en las áreas sensibles al ruido, (tanto núcleos de población como espacios protegidos), e incluyendo la utilización de virajes para apartar a los helicópteros de estas áreas o de las zonas contiguas a ellas.

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 simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Heliplataforma de gaviota en Bermeo (Bizkaia), vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título 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.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 16 octubre de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Pablo Saavedra Inaraja.

