

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

4609 *Resolución de 7 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto de Barcelona-El Prat.*

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 de Barcelona-El Prat se encuentra encuadrado en el apartado k del Grupo 9, del referido anexo II.

La zona de actuación no se encuentra en ningún espacio protegido de la Red Natura 2000. Si bien, a ambos lados del límite de la Zona de Servicio Aeroportuaria, se encuentran el Lugar de Importancia Comunitaria y Zona de Especial Protección para las Aves (LIC y ZEPA) Delta del Llobregat (ES0000146).

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

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

El objeto del proyecto es habilitar una zona del aeropuerto de Barcelona-El Prat para la operativa regular de vuelos comerciales de helicópteros.

Las actuaciones que desarrolla el proyecto son las siguientes:

Establecer un área de aproximación final y despegue (FATO), un área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF) y un área de seguridad y sus correspondientes ayudas visuales.

Instalar un sistema de iluminación y un APAPI.

Habilitar dos puestos de estacionamiento de helicópteros y sus correspondientes ayudas visuales.

Acondicionar la señalización horizontal y las ayudas luminosas de las calles de rodaje U5 para enlazar los puestos de estacionamiento con la FATO.

Con carácter general, el modelo de helicópteros a utilizar será el Super Puma Cougar, con capacidad para 8-24 pasajeros, con una masa máxima certificada de despegue (MTOM) equivalente a 11.000 kg.

La previsión de operaciones, una vez en funcionamiento, es de 2.520 al año (entre entradas y salidas y movimientos en tierra).

Físicamente, la plataforma del helipuerto se situará en el interior del aeropuerto de Barcelona; en la rampa 31 de la actual plataforma de estacionamiento de aeronaves que se habilitará como FATO y la posición 900 de la rampa 32 se utilizará como estacionamiento de helicópteros. El aeropuerto de Barcelona-El Prat, se sitúa a 10 km al sudoeste del centro urbano de la ciudad de Barcelona, en la provincia homónima, entre los términos municipales de El Prat de Llobregat, Viladecans y Sant Boi de Llobregat, en la Comunidad Autónoma de Cataluña.

El promotor del proyecto es Aena Aeropuertos, S.A., y el órgano sustantivo Aena E.P.E., ambos del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con fecha 20 de mayo de 2013. Posteriormente, con fecha de 31 de mayo de 2013, se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
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	—
Subdelegación del Gobierno en Barcelona	—
Dirección General del Medio Natural y Biodiversidad del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña	X*
Secretaría General de Territorio y Sostenibilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	—
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Políticas Ambientales del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	X**
Agencia Catalana del Agua del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	X—
Dirección General de Transporte y Movilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña	—
Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Protección Civil del Departamento de Interior de la Generalitat de Cataluña	—
Diputación Provincial de Barcelona	X
Ayuntamiento de Barcelona	—
Ayuntamiento de Castelldefels (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Gavá (Barcelona)	X
Ayuntamiento de El Prat de Llobregat (Barcelona)	X
Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat (Barcelona)	X
Ayuntamiento de Viladecans (Barcelona)	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife)	—
Ecologistas en Acción de Cataluña. Centre Civic Can Basté	—

(*) Responde el Área de Medio Natural de los Servicios Territoriales de Barcelona del citado Departamento.

(**) Adjunta, a su vez, informe del Consorcio para la Protección y la Gestión de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas se resume a continuación:

El Área de Medio Natural de los Servicios Territoriales de Barcelona del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Natural de la Generalidad de Cataluña considera que en lo que respecta estrictamente al medio natural el proyecto no conllevará cambios significativos en relación con aspectos relativos a la biodiversidad territorial, la conectividad ecológica y el patrimonio natural presente en el ámbito del proyecto, puesto que el helipuerto se ubica en el interior de la Zona de Servicio del Aeropuerto (urbanísticamente calificado como de sistema aeroportuario). Además, señala

que el emplazamiento objeto del proyecto no afecta directamente al sistema de espacios naturales protegidos, integrado por los espacios de interés natural, incluidos en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN), los de la Red Natura 2000, ni los espacios naturales de protección especial, así como espacios catalogados por ese departamento como zona húmeda o aéreas de interés faunístico y florístico, y otros lugares de interés específico, como son los montes catalogados de utilidad pública, los hábitats de interés comunitario o la vías pecuarias clasificadas.

Sin embargo, hay que tener en cuenta las posibles afecciones indirectas que se pueden producir por la proximidad del helipuerto a ciertos enclaves naturales protegidos y a áreas de interés natural catalogadas presentes en el Delta del Llobregat, y descritos de manera adecuada en el documento ambiental presentado.

Por lo anterior, se solicita que, en la fase de operación del futuro helipuerto, se configuren las rutas/las operaciones de entrada y salida de los helicópteros de manera que se evite sobrevolar los espacios naturales protegidos y las áreas de interés natural, con el fin de minimizar las posibles molestias producidas por las aeronaves (impactos acústicos) sobre los valores naturales (especies de fauna y flora, hábitats,...) que han motivado la aplicación de las diferentes figuras de protección autonómica, estatal y europea, que reúnen los sistemas naturales del Delta del Llobregat.

La Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Políticas Ambientales de la Generalidad de Cataluña, indica que ha solicitado informe al Consorcio para Protección y Gestión de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat, puesto que no figuraba en la relación de entidades consultadas, y que ha integrado en su informe las consideraciones realizadas por el citado organismo. Además, adjunta un informe del Servicio para la Prevención de la Contaminación Acústica y Luminosa y otro del Servicio de Vigilancia y Control del Aire, ambos de la Dirección General de Calidad Ambiental.

La Subdirección General de Evaluación Ambiental informa, en relación con la hidrología, que el proyecto se desarrolla dentro del área del acuífero de la Vail Baixa y Delta del Llobregat, protegido mediante el Decreto 328/1988, de 11 de octubre, por el cual se establecen normas de protección y adicionales en materia de procedimiento en relación con diversos acuíferos de Cataluña; además, se encuentran situadas en una zona potencialmente inundable según criterios geomorfológicos, diferenciándose formas lacustres y litorales y elementos geomorfológicos.

En cuanto a la gestión de residuos y suelos contaminados, informa que la Agencia de Residuos de Cataluña (ARC) tiene establecidos unos criterios desde 2009; y que el promotor tiene la obligación de informar previamente al órgano ambiental encargado del seguimiento y vigilancia de la gestión a efectuar de los residuos que se prevé generar durante la ejecución del proyecto.

Sobre la calidad del aire, señala que el municipio de El Prat del Llobregat, se emplaza dentro del ámbito declarado como zona de protección especial del ambiente atmosférico por dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras (PM₁₀). Sin embargo, el informe del Servicio de Vigilancia y Control del Aire, que remite adjunto, concluye que, en vista de los resultados del estudio de emisiones atmosféricas presentado en el documento ambiental, la afección del helipuerto sobre la calidad del aire en su entorno será muy reducida, por lo que cree conveniente no someter el proyecto al trámite de evaluación de impacto ambiental.

En cuanto a los espacios protegidos, el informe señala que el proyecto se desarrolla dentro del ámbito de la zona de servicio aeroportuaria, por lo que no afecta a espacios naturales protegidos, aunque se encuentra próximo a varios de ellos, el más cercano es el LIC y ZEPA Delta del Llobregat; también se encuentra aproximadamente a unos 700 m de las áreas más próximas delimitadas como de Interés Faunístico y Florístico, por la Dirección General del Medio Natural y Biodiversidad del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca, Alimentación y el Medio Natural.

Añade que los espacios incluidos en Red Natura 2000 están delimitados como área de reproducción potencial de la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), declarada en peligro de extinción por el Decreto 259/2004, de 13 de abril, y que a una distancia de unos 2 km

de la actuación, cerca de la desembocadura del río Llobregat, existe una zona de cría de esta especie protegida. También incluye un listado de las especies de aves incluidas en los anexos de la Directiva de Hábitats presentes en la ZEPA.

Por otra parte, informa de que el documento ambiental incluye un borrador de carta para la operación de helicópteros en el que se detallan posibles rutas de salida y entrada de las aeronaves, que a priori, no sobrevuelan las zonas protegidas ni el tramo final del río Llobregat, entre el puente de Mercabarna y el inicio de Ca l'Arana, donde se encuentra la colonia de gaviotas de Audouin. Considera este punto de crucial importancia para decidir si el proyecto debe someterse a evaluación de impacto ambiental, ya que en caso de que se utilizaran rutas de entrada y salida distintas a las presentadas en el borrador, que sobrevolaran espacios de la Red Natura y el tramo final del Llobregat, se podrían producir impactos significativos sobre los valores naturales de estos espacios y sobre la avifauna.

En este sentido cabe señalar que el informe del Consorcio para la Protección y la Gestión de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat, del que se remitió copia a este Ministerio, señala, entre otras cosas, que se debería considerar la obligatoriedad de utilizar siempre las rutas propuestas y la de no realizar vuelos por encima de las zonas de la Red Natura 2000 ni sobre el río. Igualmente, considera que no queda claro si las medidas de control de la avifauna propuestas por el promotor se realizarán fuera del recinto aeroportuario y que en tal caso se debería evaluar cómo ello podría afectar a las aves de las zonas protegidas, incluidas las declaradas IBA.

Por otra parte, el informe del Servicio para la Protección Acústica y Luminosa señala que, de acuerdo con las prescripciones de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno, en la iluminación de señalización nocturna, se deben tener en cuenta las siguientes condiciones:

Utilización de la iluminación mínima imprescindible para garantizar la seguridad aérea en las operaciones de los helicópteros.

La iluminación de señalización para seguridad aérea deberá permanecer apagada cuando no se utilice el helipuerto; ésta se accionará cuando los helicópteros realicen operaciones de aterrizaje o despegue.

Utilización de lámparas que emitan preferentemente en la zona del espectro visible de longitud de onda larga, siempre que ello no sea incompatible con la normativa sobre seguridad aérea, y se evitará siempre que sea posible la instalación de lámparas de vapor de mercurio.

En relación con el ruido considera que debido a la incidencia que supondrá el proyecto deberá realizarse un estudio de impacto acústico, según lo que establece el anexo 11 de la Ley 16/2002, de 28 de junio, de Protección contra la Contaminación Acústica.

La Agencia Catalana del Agua señala que la rampa 31 en la que se ubicará el helipuerto ya está asfaltada por lo que no generará nuevas afecciones sobre la infiltración del agua y el consecuente drenaje superficial. Así mismo esta rampa se sitúa a 1.500 m del río Llobregat, por lo que no afecta al dominio público hidráulico y se sitúa también fuera de los periodos de retorno de 10 y 100 años, por lo que no se establece ninguna medida estructural para la prevención de inundaciones. En cualquier caso se considera oportuno incluir esta nueva actividad aeronáutica en el plan de autoprotección del aeropuerto.

En cuanto a la calidad de las aguas, señala que el proyecto no generará nuevas aguas residuales que deban someterse a tratamiento específico. Aun así, las actuaciones que se lleven a cabo en el proyecto (limpieza de maquinaria, fabricación de mortero y hormigón, etc.) deberán tener en cuenta todas las medidas preventivas necesarias para minimizar la generación de aguas residuales. El agua que se recoge del drenaje de la plataforma en que se localiza el helipuerto pasa por una planta separadora de hidrocarburos ya existente debido al uso anterior que tenía ese espacio, por lo que no deberá someterse a un nuevo tratamiento.

Además, considera que la afección sobre el consumo de agua es mínima puesto que las actuaciones son de poca entidad. Por todo lo anterior, concluye que no se valoran afecciones significativas sobre el vector agua.

La Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña, considera que se han recogido correctamente los posibles impactos del proyecto sobre los bienes de patrimonio cultural. Informa de que no existe ningún yacimiento arqueológico ni bien de patrimonio arquitectónico documentado en los inventarios de la Dirección General del Patrimonio Cultural, que se vea afectado directamente por las obras.

Asimismo, no se considera necesario el seguimiento arqueológico de las obras de construcción del helipuerto. Teniendo en cuenta el tipo de proyecto se estima que no es necesario aplicar ningún tipo de medida correctora, si bien, en el caso de que durante la realización de las obras se localicen evidencias de restos arqueológicos que puedan verse afectados por las obras, se estará a lo que dispone la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán, y el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de Protección del Patrimonio Arqueológico y Arquitectónico, antes mencionadas.

Por lo anterior, concluye que no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental e informa favorablemente.

La Diputación Provincial de Barcelona indica que una vez analizada la documentación se ha constatado que los terrenos donde se emplaza el proyecto se sitúan fuera del ámbito normativo del Parque Agrario del Baix Llobregat que, por su posición geográfica, es el más próximo de los espacios naturales en cuya gestión participa esa Diputación. En consecuencia, la actuación proyectada no está sujeta al cumplimiento de las determinaciones normativas fijadas por el plan especial que lo regula. Además, a pesar de la proximidad de la actuación a dicho espacio natural, no comporta ninguna afección ambiental adicional a las que se producen en el marco de la actividad aeroportuaria existente.

El Ayuntamiento de El Prat de Llobregat realiza las mismas consideraciones en cuanto a la afección acústica y lumínica que se han resumido anteriormente. Por otra parte, informa de que, de acuerdo con las prescripciones de la normativa sobre protección del ambiente atmosférico, el municipio de El Prat de Llobregat está declarado de protección especial para el contaminante dióxido de nitrógeno, de acuerdo con el Decreto 226/2006, de 23 de mayo, de la Generalitat de Catalunya. La actividad del Helipuerto, con el aumento de vuelos que supone sobre una zona calificada como contaminada, hace que sea necesaria la elaboración de un estudio de impacto atmosférico.

Por último, señala que dado el emplazamiento del helipuerto, tan cercano al núcleo urbano del Prat de Llobregat, es relevante que el estudio de impacto acústico incluya no sólo el ámbito estricto del punto de aterrizaje y despegue de las aeronaves sino que además es preciso analizar el impacto de las rutas de llegada y de salida definidas en el borrador de carta para la operación de helicópteros del helipuerto de Barcelona-El Prat incluido en el proyecto.

El Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat indica que, según la información facilitada en las reuniones periódicas del Grupo de Trabajo Técnico del Ruido del Aeropuerto de Barcelona, del que es miembro, está previsto que la ruta aérea de los helicópteros transcurra por su municipio. Considera que este hecho puede generar un importante impacto acústico que no queda reflejado en el documento ambiental, y que, en consecuencia, no incluye ninguna medida para prevenirlo y minimizarlo. Únicamente se especifican las afecciones y medidas preventivas de contaminación acústica durante la fase de obra y la fase de operación dentro del ámbito de servicio actual del aeropuerto, no se hace referencia a las rutas que se seguirán durante la fase de operación del helipuerto, ni al impacto que estas comportarán.

Además, indica que se hace referencia a zonas forestales y húmedas del Delta del Llobregat o de Barcelona, pero en ningún apartado se incluyen la Muntanya de Montbaig de Sant Boi de Llobregat (que tiene la Ermita de Sant Ramón en la cima situada a 289

metros), ni la zona húmeda de les Basses de Can Dimoni, declarada Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y Lugar de Importancia Comunitaria (LIC).

Por todo ello solicita que se facilite toda la información de detalle sobre las rutas de vuelo previstas que afecten al municipio, los niveles de ruido que se generarán y las medidas preventivas previstas para minimizarlos.

El informe del Ayuntamiento de Gavá es muy similar al del Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, y señala los mismos aspectos.

Tramitación posterior a las consultas previas. Como consecuencia de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha 5 de noviembre de 2013, se indicó al promotor que los posibles impactos ambientales significativos detectados consistentes en la afección indirecta a espacios naturales protegidos, fauna y población por la emisión de ruidos y otras molestias derivadas del sobrevuelo de los helicópteros, podían ser fácilmente evitados mediante las siguientes modificaciones al proyecto:

Fijar la trayectoria nominal de entrada y salida de los helicópteros de manera que se evite sobrevolar las zonas protegidas de la Red Natura 2000 y el tramo final del río Llobregat entre el puente de Mercabarna y el inicio de Ca l'Arana para evitar impactos sobre los elementos de la Red Natura, así como sobre las colonias de aves y especialmente sobre las colonias de gaviota de Adouin.

Fijar la trayectoria nominal de entrada y salida de los helicópteros de manera que se aleje lo máximo posible de las zonas residenciales y que, en la medida de lo posible, discurra por la zona industrial de El Prat, para evitar molestias a la población.

Establecer los mecanismos y procedimientos de vigilancia y control que se aplicarán a los helicópteros para garantizar que cumplen las trayectorias nominales establecidas y para minimizar en la medida de lo posible las dispersiones en la ruta nominal que se establezca.

El promotor ha aceptado estas modificaciones expresa e íntegramente según acredita su escrito de fecha 13 de enero de 2014, junto al que se presenta la propuesta final de trayectorias nominales de aproximación y salida de las aeronaves en el helipuerto, las cuales cumplen con los requisitos solicitados.

Según informa Aena aeropuertos, esta propuesta ha sido presentada al Grupo de Trabajo Técnico de Ruido, dependiente de la Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de Barcelona, en la reunión celebrada con fecha 11 de diciembre de 2013, y en ella, tanto los representantes de los ayuntamientos, como los de la Generalitat de Cataluña presentes, se mostraron de acuerdo con la propuesta. Aena aeropuertos adjunta a su escrito el borrador del acta de la reunión.

Por lo que respecta al control y seguimiento de las operaciones de los helicópteros, Aena aeropuertos informa de que se realizará mediante en Sistema de Ruidos del Aeropuerto de Barcelona y los helicópteros se tratarán igual que el resto de aeronaves que operan en el aeropuerto en relación con los procedimientos de vigilancia y control.

Estas modificaciones pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

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, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, 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.

A. Características del proyecto.

El objetivo del proyecto es habilitar una zona del aeropuerto de Barcelona-El Prat para la operativa regular de vuelos comerciales de helicópteros. Hasta ahora, sólo se han desarrollado ocasionalmente operaciones de Estado, militares, de salvamento y ambulancias.

El proyecto establece la rampa 31 de la actual plataforma de estacionamiento de aeronaves como FATO para helicópteros que operen en performance 2 y 3, y el uso de la posición 900 de la rampa 32, como estacionamiento para helicópteros.

Las actuaciones previstas son:

Establecer una FATO de 75,4 × 58,8 metros; una TLOF circular de 27 metros de diámetro; y un área de seguridad (rectángulo de 93,4 × 76,8 metros que queda englobado en la plataforma de hormigón de la rampa 31) y sus correspondientes ayudas visuales. La superficie del área de seguridad es continuación de la FATO y será objeto de un tratamiento especial para evitar que la corriente descendente del rotor levante detritos. La pendiente máxima media longitudinal y transversal de la rampa 31 no supera el 1%.

Instalar un sistema de iluminación de aproximación y un APAPI (sistema indicador visual de pendiente de aproximación).

Habilitar 2 puestos de estacionamiento de helicópteros y sus correspondientes ayudas visuales. La plataforma de estacionamiento de helicópteros contará con 2 puestos simultáneos: uno para helicópteros de dimensión total de 19,5 m y otro para dimensión total del helicóptero de 16 m. Su pendiente transversal es inferior al 1%.

Acondicionar la señalización horizontal y las ayudas visuales. Aunque, en principio, el proyecto plantea vuelos en condiciones meteorológicas visuales (VCM), se han considerado necesarias las siguientes ayudas visuales: indicador de dirección de viento y señalización horizontal (señal de identificación, señal de FATO y señal de TLOF). Además, se propone el acondicionamiento de la señalización horizontal y de las ayudas luminosas de la calle de rodaje U5 para enlazar los puestos de estacionamiento con la FATO.

El desarrollo de los trabajos se acometerá en tres zonas diferenciadas del aeropuerto: la rampa 31, la calle de rodaje U5 y la posición de estacionamiento 900. El proyecto no contempla el desarrollo de trabajos en horario nocturno, aunque será necesario cerrar cada una de las zonas convenientemente cuando se realicen actuaciones en ellas.

Se precisará el desbroce en la zona donde se instalará el sistema de iluminación de aproximación a la FATO para evitar la ocultación de las luces de aproximación. Este desbroce se efectuará en una superficie de 1.200 m² (240 × 5 m).

En cuanto a las demoliciones y desmontajes, se procederá a inhabilitar el enlace de la FATO hacia la calle de rodaje U4, por lo que se desmontarán las luces de eje de calle de rodaje en esta zona y se procederá a eliminar la señalización horizontal mediante un granallado. Del mismo modo, se eliminará la señalización horizontal que deja de ser operativa en la rampa 31 y en la calle U5 o que tiene que ser sustituida por nueva señalización. La superficie asfaltada sobre la que se realizará este granallado asciende a 564 m².

Por otro lado, será necesario desmontar 12 balizas de eje de la calle de rodaje para su posterior reutilización y cambiar los circuitos de estas luces. Las acciones que se llevarán a cabo para la instalación del balizamiento del helipuerto consisten en el establecimiento de las arquetas-depósito para alojar los transformadores de aislamiento, canalizaciones en peine y bancos de tubos. A continuación, se instalarán las luces y los transformadores de aislamiento, realizándose el cableado para conectar estos últimos y el resto de elementos y, por último, efectuar la puesta a punto de la instalación.

En cuanto a las canalizaciones, todos los nuevos sistemas se alimentarán de circuitos primarios de balizamiento ya existentes. Para ello, se interconectará el nuevo cableado desde las arquetas ya existentes.

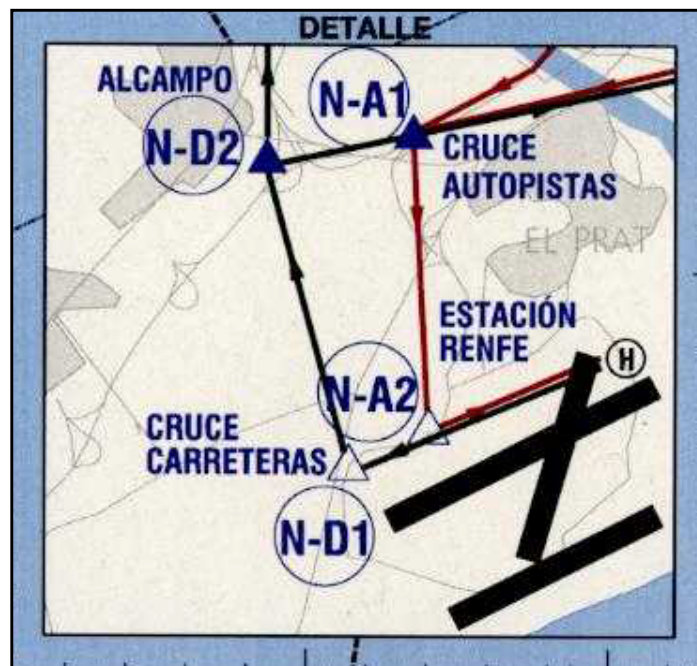
Durante la ejecución del proyecto se generarán residuos domésticos producidos en las instalaciones auxiliares, como oficinas y vestuarios (papel, cartón, restos de embalajes, restos de alimentación, etc.) y otros residuos no peligrosos tales como chatarra, escombros, resto de cableados, etc. También se generarán algunos residuos peligrosos resultantes de los trabajos de pintura de la helisuperficie y la zona de estacionamiento (restos de pinturas y disolventes) y de la ejecución de obras de fábrica, cimentaciones y estructuras. Todos ellos serán gestionados a través de gestor autorizado por la comunidad autónoma.

No se contempla que se realicen tareas de mantenimiento de maquinaria en la zona de obras, puesto que, con carácter general, está prohibido que se realicen estas tareas en el aeropuerto, por lo que se realizarán en talleres autorizados.

Durante la fase de obras, las actuaciones proyectadas no supondrán la generación de cantidades significativas de aguas residuales. Durante el funcionamiento de la infraestructura, las aguas residuales generadas en los edificios e instalaciones, se gestionarán mediante sistemas colectores que van a la red municipal de aguas residuales, con tratamiento final en la EDAR de Depurbaix, en El Prat de Llobregat.

En cuanto a la fase de funcionamiento, todas las operaciones de helicópteros se realizarán bajo reglas de vuelo visual (VFR) y en horario de orto a ocaso. Se ha estimado que en el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones se realizarán 2.520 operaciones anuales, lo que supone que en un día medio se realizarán, aproximadamente, 3,4 aterrizajes y 3,4 despegues y 7 movimientos de rodadura/taxi.

La propuesta final de trayectorias nominales de entrada y salida de los helicópteros presentada por Aena aeropuertos, y que se seguirá salvo en situaciones de emergencia, es la que se muestra en el siguiente croquis::



Llegadas: Los helicópteros en llegada a Barcelona-El Prat por las rutas establecidas contactarán con Barcelona TWR antes de alcanzar el punto de notificación NA1 (cruce de autopistas), manteniendo una altura mínima de 500 ft AGL y máxima de 1000 ft AGL y esperarán autorización e instrucciones. Procederán rumbo sur al punto NA2 (estación Renfe) sin sobrevolar los núcleos habitados de la ciudad de El Prat y posteriormente se dirigirán al helipuerto.

Salidas: Los helicópteros establecerán contacto radio con Barcelona TWR informando de sus intenciones y esperarán autorización para el despegue. Despegarán en rumbo oeste hacia el punto N-D1 (cruce de carreteras), donde virarán a rumbo norte directo a N-D2 (Alcampo), desde donde se incorporarán a una de las rutas establecidas.

B. Ubicación del proyecto.

La plataforma del helipuerto se situará en el interior del aeropuerto de Barcelona. A su vez, el aeropuerto de Barcelona-El Prat, se sitúa entre los términos municipales de El Prat de Llobregat, Viladecans y Sant Boi de Llobregat, a 10 km al sudoeste del centro urbano de la ciudad de Barcelona, en la provincia homónima, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Cataluña.

El entorno del aeropuerto ha sido objeto de múltiples actividades humanas (agricultura, ganadería, urbanismo e industria) que han modificado y antropizado la zona, reduciendo la diversidad biológica que caracteriza a los sistemas naturales. No obstante, aún se identifican áreas que gozan de buen estado de conservación, y en el ámbito de estudio se encuentra una gran variedad de espacios naturales destinados a la protección y conservación de zonas de relevancia ambiental.

Así, las actuaciones no coinciden espacialmente con el sistema de espacios naturales protegidos (SENP), con los espacios de la Red Natura 2000, ni los espacios naturales de protección especial (ENPE), ni con espacios catalogados como Zona húmedas (ZH) o Áreas de interés faunístico y florístico (AIFF). El proyecto tampoco coincide espacialmente con hábitats de interés comunitario, montes de utilidad pública (MUP) ni vías pecuarias.

Sin embargo, se encuentra muy próximo a ciertos espacios naturales. Así, la actuación se emplaza a unos 900 m de la Reserva Natural Parcial de Ricarda Ca l'Arana (Delta del Llobregat), que está incluida en el LIC/ZEPA ES0000146 «Delta del Llobregat»; y a unos 1.500 m del margen del río Llobregat y dentro del Área de Importancia para las Aves (IBA) n.º 140, que recibe el mismo nombre que el LIC/ZEPA mencionado. Además, el emplazamiento se ubica a unos 700 m de las áreas más próximas delimitadas como de Interés Faunístico y Florístico, por la Dirección General del Medio Natural y Biodiversidad del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca, Alimentación y el Medio Natural; y a unos kilómetros de las obras, cerca de la desembocadura del río Llobregat, existe una zona de cría de la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), catalogada en peligro de extinción. El borrador de carta para la operación de helicópteros evita sobrevolar las zonas protegidas y las áreas en las que habita esta especie.

En relación con la atmósfera, el municipio de El Prat, se incluye en el ámbito declarado como zona de protección especial del ambiente atmosférico por dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras (PM₁₀). Además, el proyecto se llevará a cabo en una Zona E3, de protección moderada, según contaminación luminosa.

C. Características del potencial impacto.

Según el documento ambiental, las acciones del proyecto no producirán afecciones significativas sobre el medio ambiente.

En la fase de construcción del nuevo helipuerto, se tendrá que desbrozar un área de 1.200 m² para la instalación del sistema de luces de aproximación para la FATO; la vegetación es principalmente de porte herbáceo sin un valor botánico relevante. El resto del área que ocupará el helipuerto es una superficie ya asfaltada, por lo que su construcción no supondrá un impacto sobre la vegetación.

Según el documento ambiental, la vegetación de origen natural que se encuentra en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto de Barcelona está principalmente formada por caméfitos generalmente subfruticosos y graminoides, aunque existen también pequeñas zonas de matorrales y algún ejemplar arbóreo aislado. Entre las especies que se pueden encontrar dentro del recinto aeroportuario las más significativas son las siguientes: *Malva sylvestris*, *Cynodon dactylon*, *Plantago coronopus*, *Avena barbata*, *Anacyclus valentinus*, *Trifolium repens*, *Trifolium pratense*, *Convolvulus*

arvensis, *Inula viscosa*, *Ononis natrix subsp. ramosissima*, *Plantago crassifolia*, *Phragmites australis subsp. australis*, *Suaeda vera*, *Spergularia marina*, *Festuca arundinacea*, *Hyparrhenia hirta*, *Lolium rigidum* y *Medicago sativa*, entre otras.

El promotor propone, como medida protectora de la vegetación, que el área donde se desarrollen las obras sea delimitada convenientemente para evitar la dispersión de los efectos de las mismas en el ámbito de actuación. Esta medida servirá también para paliar las afecciones que pueden producirse sobre el medio edáfico durante la fase de obras (eliminación de la capa de suelo, compactación, vertidos accidentales de sustancias contaminantes).

En el caso de que sea imprescindible la realización de tareas potencialmente contaminantes en la zona de obras, estas se llevarán a cabo en zonas acotadas con superficies impermeabilizadas mediante solera de hormigón, dispondrán de absorbentes y se situarán siempre lejos de las zonas de interés hidrológico. Todo ello para evitar afecciones tanto al suelo como a las aguas.

Para eliminar las posibles consecuencias del movimiento de maquinaria y tránsito de vehículos de transporte, se realizará un laboreo de todos los suelos que hayan resultado compactados por este trasiego.

Las áreas de especial protección, humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar o espacios protegidos de la Comunidad Autónoma de Cataluña, no se verán afectadas por la ejecución del proyecto. Sin embargo, el área de actuación se sitúa en la IBA n.º 140 «Delta del Llobregat» que, aunque no ostenta ninguna figura de protección legal, se considera como un área a destacar desde el punto de vista de la conservación de la fauna. Aun así el impacto en esta zona derivado de la ejecución del proyecto no se considera significativo, dadas las características de las actuaciones.

Para prevenir los posibles impactos indirectos sobre la fauna, antes del inicio de las obras, se realizará una batida de fauna en la zona en la que se va a llevar a cabo el desbroce para recuperar a las posibles especies que habiten allí, prestando atención a la existencia de nidos y madrigueras. Se espera, a priori, que el número de especies que se puedan encontrar en el área sea muy bajo. En el caso de que la batida se realice entre los meses coincidentes con el periodo de reproducción de la mayoría de las especies (de abril a julio) se prestará especial atención a posibles nidos de aves.

Durante la fase de operación, los principales impactos que podrían producirse sobre la fauna son los derivados del incremento en el número de operaciones aeronáuticas que pueden provocar un aumento del riesgo de colisión entre aves y helicópteros. Para paliar esta afección, se propone la adopción de medidas para el control de la avifauna por los servicios de control de fauna del aeropuerto, así como la supresión de zonas susceptibles de ser ocupadas por las aves. De todos modos el número estimado de operaciones diarias de helicópteros es muy bajo en comparación con el número total de operaciones del aeropuerto de El Prat.

Además, el promotor ha asumido las condiciones de adaptación de las rutas expuestas en los informes de los diversos organismos que han emitido respuesta en fase de consultas previas, con objeto de garantizar la protección de la avifauna y los espacios protegidos. De esta manera los tramos iniciales de las trayectorias nominales de salida y los tramos finales de las trayectorias de entrada evitan sobrevolar las zonas protegidas de la Red Natura 2000 y el tramo final del río Llobregat entre el puente de Mercabarna y el inicio de Ca l'Arana.

Tanto en la fase de construcción como de operación, el incremento de los niveles de presión sonora, vibraciones y emisiones atmosféricas en los alrededores es prácticamente nulo, según estima el promotor, basándose en el estudio de ruido realizado e incluido en el documento ambiental. Así, el efecto acústico durante la fase de ejecución se considera despreciable, y para la fase de funcionamiento se ha aplicado el modelo matemático Integrated Noise Model (INM). Como resultado, se han obtenido las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 60, 70, 75 y 80 dB (A) para el periodo día. La totalidad de las isófonas representativas de la graduación de niveles representados según las exigencias legales existentes se mantienen en el interior del límite de la zona de servicio del aeropuerto, sin que se afecte a ningún núcleo habitado próximo.

Además, el promotor recuerda en el documento ambiental que el aeropuerto de Barcelona-El Prat, ha estado desarrollando una política de gestión ante la contaminación acústica desde hace más de una década con la máxima de verificar los objetivos de calidad acústica establecidos según la legislación vigente. Así, durante el año 2011 se efectuó la delimitación de las servidumbres aeronáuticas acústicas exigidas por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. Los resultados obtenidos fueron sometidos al proceso de información pública durante el mes de julio de 2010, en los términos que establece tanto la Ley 5/2010 como la Ley 37/2003, obteniéndose su aprobación inicialmente mediante la Orden Ministerial 3320/2010, de 16 de noviembre, y ratificada, finalmente, por el Real Decreto 1002/2011, de 8 de julio.

Este proceso implica la aprobación de unos mapas de ruido que reflejan la afección acústica del aeropuerto tanto en la situación actual como en un horizonte futuro de desarrollo, con el propósito de salvaguardar la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en su zona de afección. De forma análoga, se aprueba el plan de acción asociado cuyo contenido responde totalmente a los requisitos establecidos por el anexo V del Real Decreto 1513/2005. Asimismo, el plan de acción se presenta como una constatación de la política vigente en materia de ruido que ha supuesto una mejora muy considerable en el entorno de los aeropuertos, así como el compromiso continuo de mejora mediante la definición de futuras medidas protectoras, correctoras y compensatorias para cumplir los objetivos perseguidos. Los efectos acústicos de la futura operación del helipuerto no se encuentran englobados totalmente en la delimitación aprobada que no contemplaba su implantación. Sin embargo, el promotor concluye que, a tenor de lo ya expuesto, su funcionamiento no ocasiona ningún impacto de relevancia en las inmediaciones que requieran introducir medidas adicionales en el correspondiente plan de acción.

Por otra parte, el promotor ha asumido las condiciones de adaptación de las rutas expuestas en los informes de los diversos organismos que han emitido respuesta en fase de consultas previas, con objeto de garantizar la protección de la población frente al ruido. Así, las trayectorias nominales de entrada y salida propuestas por Aena aeropuertos se alejan de los núcleos residenciales y discurren por la zona industrial de El Prat, para evitar molestias a la población.

El control y seguimiento de las operaciones de los helicópteros se realizará mediante el Sistema de Ruidos del Aeropuerto de Barcelona instalado en el propio aeropuerto, que aplicará a los helicópteros los mismos procedimientos de vigilancia y control que al resto de aeronaves que operan en el aeropuerto.

En cuanto a contaminación atmosférica derivada de la actuación, el promotor ha realizado un estudio, que incluye como anexo en el documento ambiental, y que concluye que el riesgo de superaciones en el entorno del aeropuerto de Barcelona-El Prat debido al aumento de operaciones de helicópteros se puede considerar inexistente, ya que la contribución de este tipo de tráfico, en el conjunto del aeropuerto es mínima.

En relación con los residuos, el documento ambiental incluye un plan de gestión de residuos.

No se esperan afecciones sobre el patrimonio cultural conocido, puesto que, como informa el organismo competente en materia de patrimonio cultural de la Generalitat de Cataluña, no existen yacimientos arqueológicos ni bienes del patrimonio arquitectónico documentado en los inventarios, que coincida espacialmente con las obras.

4. *Prescripciones del órgano ambiental*

Además de las medidas preventivas y correctoras ya previstas por el promotor en el documento ambiental, y sin perjuicio del cumplimiento de la normativa que sea de aplicación, se deberán adoptar las siguientes prescripciones derivadas de las indicaciones dadas por los distintos organismos que han emitido informe en el periodo de consultas:

A. Protección frente el ruido: El estudio de ruido del documento ambiental se ha realizado bajo la hipótesis de que se realizarán 2.520 operaciones al año. Según informa Aena aeropuertos, este escenario es optimista y no se prevé sobrepasar ese número de operaciones en un futuro próximo. Sin embargo, si se produjera un posterior aumento de las operaciones que pueda suponer un incremento de los niveles de ruido en las zonas habitadas próximas, se deberá informar de este hecho al GTTR y a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MAGRAMA y se valorará la necesidad de calcular una nueva huella acústica y, en su caso, de adoptar medidas para minimizar los impactos.

B. Contaminación lumínica: de acuerdo con las prescripciones de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de Ordenación Ambiental del Alumbrado para la Protección del Medio Nocturno, en la iluminación de señalización nocturna:

Se utilizará solo la iluminación mínima imprescindible para garantizar la seguridad aérea en las operaciones de los helicópteros.

La iluminación de señalización para seguridad aérea deberá permanecer apagada cuando no se utilice el helipuerto; ésta se accionará cuando los helicópteros realicen operaciones de aterrizaje o despegue.

Se utilizarán lámparas que emitan preferentemente en la zona del espectro visible de longitud de onda larga, siempre que ello no sea incompatible con la normativa sobre seguridad aérea, y se evitará siempre que sea posible la instalación de lámparas de vapor de mercurio.

C. Protección de las aguas:

Se incluirán las instalaciones y la actividad del helipuerto en el plan de autoprotección del aeropuerto, según señala la Agencia Catalana del Agua.

Se adoptarán todas las medidas preventivas necesarias para minimizar la generación de aguas residuales.

D. Gestión de residuos y suelos contaminados:

En la gestión de residuos de obra, se tendrán en cuenta los criterios definidos por la Agencia de Residuos de Cataluña (ARC).

El promotor informará previamente al órgano ambiental encargado del seguimiento y vigilancia de la gestión a efectuar de los residuos que se prevé generar durante la ejecución del proyecto.

Protección de la fauna: La adopción de medidas de control de la avifauna sólo se realizará dentro del recinto aeroportuario. En caso de que se considere necesario adoptar alguna medida fuera del recinto, estas medidas deberán obtener la autorización del órgano competente en la gestión de la vida silvestre y los espacios naturales protegidos afectados.

Patrimonio cultural: En caso de descubrimiento de restos arqueológicos y/o paleontológicos, durante la fase de ejecución de las obras, se estará a lo que dispone la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán, y el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de Protección del Patrimonio Arqueológico y Arquitectónico.

De todo lo expuesto, se deduce que la ejecución del proyecto Helipuerto de Barcelona-El Prat no producirá en términos generales efectos ambientales significativos.

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 de Barcelona-El Prat, 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 1ª 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, 7 de abril de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

