

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO

**19748** *Resolución de 30 de noviembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Helipuerto elevado de la Torre Iberdrola, Bilbao (Bizkaia).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado d) del Grupo 7 del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos por decisión de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 1 de julio de 2010, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden ARM/939/2011, de 13 de abril, sobre delegación de competencias en el ámbito del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular, por delegación de la Ministra, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización*

El promotor del proyecto es Torre Iberdrola AIE, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la instalación, sobre la cubierta del edificio Torre Iberdrola, de una plataforma para el aterrizaje de helicópteros en situaciones de emergencia o accidente, no teniendo lugar en el helipuerto ninguna actividad de carácter comercial o de transporte.

El emplazamiento del helipuerto es sobre la planta 39 de la Torre Iberdrola, en un entorno urbano de la ciudad de Bilbao, provincia de Bizkaia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, concretamente en la Plaza de Euskadi, n.º 5 del barrio de Abandoibarra.

El helipuerto proyectado tiene las siguientes coordenadas geográficas (WGS-84), UTM (ED 50, huso 30N) y cota:

Latitud	Longitud	X	Y	Z (m)
43°16'4,89"N	2°56'19,19"W	504.977,50	4.790.581,108	178,30

La plataforma consiste en una losa circular de hormigón de 18,29 m de diámetro como área de aproximación final y despegue (FATO), y una corona de seguridad de 3,05 m. El diseño de la FATO está condicionado por las Normas de Aviación Civil. La solución propuesta cumple con las normas y recomendaciones del Anexo 14 al Convenio de la Aviación Civil Internacional y se integra en la solución arquitectónica desarrollada. La zona pavimentada corresponderá a una porción de la totalidad de la cubierta, manteniéndose la holgura precisa para el movimiento de la grúa de limpieza del edificio. Además, se instalarán las señales de tipo visual y lumínico reglamentarias. El helipuerto dispondrá de cuatro puntos de amarre para helicópteros, que serían de utilidad en el caso de que el helicóptero deba permanecer cierto tiempo estacionado en el mismo.

El helipuerto se encuentra en la categoría H1, definida para helicópteros de longitud máxima hasta 15 m. Dado que en el helipuerto no va a existir un helicóptero permanente, el diseño de la plataforma se ha realizado en base a un helicóptero de diseño, el modelo Eurocopter EC-135, que es uno de los más utilizados por los cuerpos de seguridad y emergencia (entre ellos, la policía autónoma vasca o Ertzaintza), que tiene una velocidad de crucero de 260 km/h.

La trayectoria de aproximación/despegue de helicópteros está equiparada, aproximadamente, a la orientación de la pista principal del aeropuerto de Loiu (Bilbao), siguiendo los criterios del servicio de helicópteros de la Ertzaintza.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

En el ámbito de estudio, el desarrollo de áreas industriales, asentamientos urbanos e infraestructuras de comunicación ha supuesto la desaparición de las formaciones vegetales naturales. Los animales presentes en la zona son los habituales de un entorno urbano. La parcela ocupada por el helipuerto elevado de Torre Iberdrola se ubica sobre el hábitat EUNIS (European Nature Information System) «Construcciones de pueblos y ciudades de alta densidad», por lo que no se puede hablar de la existencia de hábitats naturales de valor ecológico significativo. Respecto a la hidrología, el curso de agua más cercano, a escasos 100 m de la Torre Iberdrola, es la ría del Nervión.

Según el Mapa de Ruido del Ayuntamiento de Bilbao, la concentración de tráfico en la zona centro de Bilbao-Abando (distrito en el que se encuentra el helipuerto) origina el mayor porcentaje de población expuesta a niveles >65 dB(A) de toda la ciudad. El ambiente sonoro en sus inmediaciones podrá verse afectado puntualmente en los momentos de aterrizaje y despegue; si bien el helipuerto no va a contar con vuelos regulares y únicamente será empleado en situaciones de emergencia, de modo que el promotor considera la afección poco significativa, siendo mucho más notables los ruidos ya existentes debidos al tráfico de Abandoibarra. El promotor ha realizado un estudio acústico, según el cual la actividad del helipuerto no superaría el nivel de ruido equivalente diario, ni el promedio anual, para el período noche (que es el más restrictivo).

La zona de ubicación del helipuerto no coincide con ningún hábitat de interés comunitario incluido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, ni con áreas naturales protegidas o espacios incluidos en la red Natura 2000. Los Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) más cercanos se encuentran a más de 15 km de distancia: al noroeste se ubica el LIC con código ES2130003 Barbadungo Itsadarra/ Ría del Barbadún, al sureste el LIC ES2130009 Urkiola, al sur el LIC ES2110009 Gorbeia y al noreste los LICs ES2130008 Urdaibaiko Artadi Kantauriarrak/Encinares Cantábricos de Urdaibai y ES2130006 Urdaibaiko Ibai Sarea/ Red Fluvial del Urdaibai. La Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000144 Urdaibaiko Itsadarra/ Ría de Urdaibai se encuentra también a más de 15 km, por lo que el promotor considera que está lo suficientemente alejada de las superficies de aproximación y despegue del helipuerto como para considerar que éste no provocará ninguna afección significativa.

## 3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Entrada de la documentación inicial. Con fecha 16 de septiembre de 2009 tuvo entrada en el Departamento el documento ambiental del proyecto Helipuerto elevado de la Torre Iberdrola, Bilbao. Con fecha 5 de octubre de 2009 se comunicó a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como órgano sustantivo, que solicitara al promotor del proyecto la remisión de copias para realizar las preceptivas consultas, y que informara sobre las instalaciones aeronáuticas cercanas a la localización prevista del helipuerto. Las copias del documento ambiental se recibieron el 09/12/2009.

Con fecha 24/11/2009 se recibe oficio de la AESA, en el que informa que el emplazamiento propuesto se encuentra situado dentro del CTR (zona de control) del Aeropuerto de Loiu (Bilbao), situado a unos 4 km al nordeste de la ciudad, y es necesaria una Carta Operacional ATS (Servicio de Tránsito Aéreo) entre el helipuerto y la torre de control del aeropuerto en cuestión. En una distancia de 40 km de la ubicación propuesta, no existen aeródromos privados, autorizados ni en tramitación; y existen dos helipuertos privados autorizados (Iurrieta y Campo Gaviota), y otro en tramitación en ese momento (Hospital de Cruces).

3.1.2 Consultas previas. Con fecha de 4 de enero de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Cambio Climático estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una "X" aquéllos que emitieron informe:

Organismos	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	-
Agencia Estatal de Meteorología del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio de Interior.....	-
Autoridad Portuaria de Bilbao del Ministerio de Fomento.....	X
Delegación del Gobierno en el País Vasco.....	X
Subdelegación del Gobierno en Vizcaya.....	-
Viceconsejería de Ordenación del Territorio y Aguas del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.....	-
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.....	-
Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.....	-
Agencia Vasca del Agua del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.....	-
Viceconsejería de Transportes y Obras Públicas del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.....	-
Dirección de Atención de Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Interior del Gobierno Vasco.....	X
Dirección del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco...	X
Diputación Foral de Vizcaya.....	-
Ayuntamiento de Bilbao.....	X
Ecologistas en Acción del País Vasco-Ekologistak Martxan Bizkaia.....	-
SEO/BirdLife.....	-
Sociedad Ornitológica Lanius.....	-
Asociación Ecologista Lur Maitea.....	X

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La Agencia Estatal de Meteorología del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera que el impacto ambiental del proyecto sobre el medio atmosférico, tanto en construcción como posteriormente, en su funcionamiento, no es significativo. Por ello, y en lo que respecta a la afección al medio atmosférico, considera que no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

La Autoridad Portuaria de Bilbao manifiesta que no tiene nada que alegar acerca de la construcción que se pretende, ni de impactos que deban ser tenidos en cuenta.

La Dirección del Patrimonio Cultural/Centro de Patrimonio Cultural Vasco del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco comunica que no consta en ese Departamento la existencia de ningún elemento de interés cultural que pueda verse afectado por el proyecto.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco envía dos contestaciones. En la primera indica que considera aceptables las definiciones sobre la dimensión de la plataforma operativa, luces, balizamiento, indicadores eólicos y modelo de helicóptero de utilización. Sin embargo, señala que, en la documentación aportada, no se hace mención de la finalidad y necesidad de esta infraestructura ni del número de vuelos o periodicidad de los mismos. También informa que ha remitido oficios sobre la determinación de sometimiento o no al procedimiento, a los Departamentos de Medio Ambiente del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Vizcaya, y al Ayuntamiento de Bilbao. En la segunda contestación, informa que ha recibido escritos de diversos servicios del Ayuntamiento de Bilbao en los que, en resumen, señala que deberán tenerse en cuenta los siguientes extremos:

La instalación necesita licencia de obras e inscripción en el Planeamiento del Municipio.

Valoración de huella sonora y calidad acústica de edificaciones adyacentes.  
Se garantizará el servicio público en caso de emergencias.

La Dirección de Atención de Emergencias y Protección Civil del Departamento de Interior del Gobierno Vasco comunica, desde el punto de vista de la atención de emergencias y protección civil y analizando los riesgos naturales y antrópicos, que la zona en que se localizará el helipuerto elevado en el centro de la capital es una zona densamente poblada, por lo que se deberían extremar, particularmente, las medidas de seguridad.

El Ayuntamiento de Bilbao informa que la ordenación urbanística de las plataformas de aterrizaje queda regulada en los artículos 6.3.8 y 9.2.18 del Plan General. Así mismo, el Plan Especial de Abandoibarra regula su implantación en los artículos 3.4 y 3.5 de su normativa urbanística. Sin perjuicio de lo determinado en la legislación sectorial (Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, que dictaminará si el correspondiente proyecto debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª de su capítulo II), la utilización del helipuerto deberá garantizar el servicio público en caso de emergencias. También considera que deben tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

La instalación está sujeta a autorización urbanística, soportada por la correspondiente Licencia de Obras y la modificación del Planeamiento para acomodar esta infraestructura.

Deberá valorarse la huella sonora que genere el helipuerto, teniendo en cuenta además el Mapa Estratégico del Ruido y el Plan de Acción consiguiente ya aportados al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Deberán garantizarse los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, para nuevas infraestructuras aeroportuarias y para el interior del espacio habitable de edificaciones destinadas a vivienda, usos sociales, hospitalarios, educativos o culturales.

La asociación ecologista Lur Maitea expresa la negativa más categórica a la ejecución del helipuerto, alegando que es del todo innecesaria, dado que en línea recta dista menos de 7 km del helipuerto y tráfico de helicópteros del aeropuerto de Bilbao. Además, estaría ubicado a menos de 5 km del helipuerto del BEC, y otro tanto (5 km) del helipuerto del Hospital de Cruces, que dista del anterior 500 m. Califica el proyecto de megalómano y carente de sentido común, y entiende que su ejecución ocasionaría graves perjuicios a la ciudadanía, con el único objetivo de que personalidades paseen en helicóptero. Se incrementaría el ruido que por el tráfico aéreo padecen tanto los vecinos del Txorierrri como los de Bilbao. Solicita la desestimación íntegra del proyecto y la paralización inmediata de su construcción, o como mínimo se obligue a la realización de un estudio de

impacto ambiental, redactado por empresa no condicionada exclusivamente por intereses económicos, que contemple la afección del Txorierrri y de la ciudadanía de Bilbao, con graves repercusiones al medio ambiente y salud de las personas.

3.1.3 Comunicación del órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental. Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, con fecha 1 de julio 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino notifica al promotor la decisión de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto ambiental de Proyectos, a la vez que traslada las respuestas a las consultas, e indica los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental. En la misma comunicación, se informa al promotor que deberá abstenerse de realizar actuaciones relacionadas con el proyecto, en tanto no se formule la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Con fecha 23 de agosto de 2011, se recibe en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el estudio de impacto ambiental, realizado por ONDOAN, Ingeniería, Instalaciones y Medio Ambiente, así como el resultado del trámite de información pública y de consulta a entidades interesadas.

3.2.1 Información pública. El estudio de impacto ambiental del proyecto fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 26, de 31 de enero de 2011. Durante el proceso de información pública no se recibieron alegaciones.

3.2.2 Consultas a las administraciones afectadas. Con fecha 19 de enero de 2011, el estudio de impacto ambiental fue enviado a los organismos que fueron consultados en la fase de consultas previas, tal y como se establece en el artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

Los aspectos más destacables de las contestaciones recibidas y de las respuestas dadas por el promotor en cumplimiento del artículo 9.5 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, son:

La Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, la Agencia Estatal de Meteorología del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y la Delegación del Gobierno en el País Vasco contestan que no tienen observaciones o alegaciones que formular.

El Ayuntamiento de Bilbao declara la necesidad de que el helipuerto sea utilizado únicamente en operaciones de emergencia y salvamento, y establece el deber de poner en conocimiento de la Dirección de Seguridad Ciudadana, con la suficiente antelación y siempre que fuera posible, su utilización.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino estima que los impactos potenciales sobre el medio natural se pueden considerar como no significativos, al ubicarse el proyecto en el centro de la ciudad de Bilbao, urbe de gran extensión que cuenta con más de 300.000 habitantes (con el área metropolitana asciende a casi un millón), siendo el entorno de las actuaciones netamente urbano. Considera que el estudio de impacto ambiental realizado por el promotor resulta suficiente para la estimación de los posibles impactos sobre la red Natura 2000. Los espacios naturales protegidos más cercanos a la zona de actuación se encuentran muy alejados de ésta o de las rutas de aproximación y despegue del helipuerto. No obstante, podría producirse afección por colisión sobre las aves presentes en el entorno urbano; si bien no existen especies incluidas ni en el Catálogo Español de Especies Amenazadas ni en el correspondiente Catálogo Regional, así como especies de interés comunitario o que requieran protección estricta incluidas en los anexos II y IV de



la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad que puedan verse previsiblemente afectadas. Las especies presentes en el área metropolitana presentan unos requerimientos ecológicos generalistas y en cuanto a especies migratorias cabe destacar que las principales rutas migratorias discurren alejadas del helipuerto, lo que reduce significativamente el impacto sobre la avifauna. Aún así, debería realizarse un seguimiento del número de colisiones que ocurran en la fase de explotación.

Para el tipo de helicóptero seleccionado, las operaciones de aproximación y despegue superan los límites de ruido establecidos para viviendas (85 dB), si bien, dado el carácter esporádico de las operaciones, el impacto sonoro será puntual.

La citada Dirección General concluye, en función del análisis realizado a partir de la información disponible, que el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de la red Natura 2000, siempre y cuando se cumplan por parte del promotor, además de lo recogido en la documentación facilitada, las siguientes recomendaciones y medidas ambientales:

Se colocarán elementos disuasorios en estructuras susceptibles de servir de posadero u oteadero para las aves.

En la fase de explotación deberá realizarse un seguimiento de la posible afección a la avifauna por colisión, redefiniéndose las rutas de acceso/despegue del helipuerto si fuera necesario.

El programa de vigilancia ambiental incluirá un protocolo de actuación en caso de vertidos o incendios accidentales, y un programa de seguimiento y protección de la fauna.

El promotor, en respuesta a esta alegación, incluye como Anexo al estudio de impacto ambiental, un programa de seguimiento y protección de la fauna, así como información sobre los sistemas para vertidos o de incendios accidentales.

Como aspectos a controlar en el Programa de Vigilancia Ambiental, en relación con la fauna, el promotor ha previsto:

Verificación del registro de las rutas empleadas por los helicópteros que hayan usado el helipuerto, para garantizar que no existan afecciones significativas a las rutas de migración de la avifauna.

Revisión de la documentación técnica del helicóptero, en relación con las emisiones y ruido generables por los mismos.

Verificación del estado de las arquetas de la red de drenaje.

Determinar la necesidad de colocar sistemas para evitar que los ejemplares de avifauna que pudieran merodear por las inmediaciones de Torre Iberdrola utilicen el helipuerto como oteadero o posadero.

Control de posibles afecciones a la avifauna por colisión. En caso de que se produjesen, dotar de los datos necesarios para redefinir las rutas de aterrizaje/despegue.

En relación con los vertidos accidentales, el promotor informa que la plataforma de hormigón que contiene la FATO se diseña con una pendiente del 1%, para asegurar la evacuación inmediata de cualquier fluido derramado en la misma. El drenaje proyectado para la plataforma consta de una canaleta perimetral, cubierta con una rejilla cortafuegos que recoge las aguas encaminándolas a un sumidero, realizado mediante arqueta cortafuegos, con material filtrante (grava) bajo rejilla. La tubería que saldrá de la arqueta cortafuegos conduce a un depósito separador de hidrocarburos con un volumen de no menos de 1.250 litros. Éste será de tipo lamelar, con dispositivo de evacuación de los hidrocarburos («skimmer») hacia una cuba de retención. Una vez tratadas, se verterán las aguas al sistema de desagüe del edificio. El sistema contará con alarma óptica y sonora, detectora de nivel.

La estrategia de extinción de incendios accidentales se basa en una instalación de espumógeno, con manguera de 30 m y un alcance desde punta de lanza de 7 m, abarcando sobradamente el espacio del helipuerto.

La asociación ecologista Lur Maitea reitera su negativa a ejecutar el helipuerto, alegando las mismas razones que ya indicara en su respuesta a las consultas previas.

Contrapone la información que figura en el estudio de impacto ambiental (sólo habrá dos vuelos anuales, de promedio) con su alto coste económico de ejecución y mantenimiento. Recoge que el estudio de impacto ambiental presentado señala la zona de Abando, lugar donde se ubica la Torre de Iberdrola, como el más contaminado acústicamente de Bilbao, y que el vuelo de los helicópteros supera los 80 y 90 LA max, y dado que sería una nueva infraestructura, debe atenerse íntegramente a lo dispuesto en la Ley del Ruido y los reglamentos que la desarrollan. Finalmente, señala que el helipuerto ya está realizado, por lo que solicita la desestimación íntegra del proyecto.

El promotor presenta contraalegación, sobre la base de las siguientes consideraciones:

El helipuerto elevado de la Torre Iberdrola ha sido diseñado para dar respuesta a situaciones de emergencia, siendo por tanto irrelevante la distancia entre el mismo y otros posibles helipuertos existentes en la zona.

Dado que sólo va a ser utilizado para situaciones de emergencia, parece poco probable que se puedan generar molestias significativas a la población de las inmediaciones. El helipuerto no ha sido concebido para el uso de personalidades.

Torre Iberdrola ha realizado un estudio de ruido específico en el que, para poder llevar a cabo la simulación pertinente, se han utilizado como parámetros de cálculo dos vuelos de emergencia al año, si bien lo más probable es que ni siquiera se lleguen a realizar dichos vuelos, por lo que el ruido potencialmente generable sería mucho menor.

No va a haber incremento de tráfico de helicópteros por motivo del nuevo helipuerto de Torre Iberdrola, ya que éste no va a ser utilizado para usos comerciales y, por tanto, el incremento de ruido o de riesgo de accidentes químicos es despreciable.

Lo que está construido es la propia Torre Iberdrola, incluyendo lógicamente la cubierta del edificio que es la que realizará la función de plataforma, en caso de que las Autoridades competentes autorizasen la utilización de dicha cubierta como helipuerto elevado.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El promotor ha planteado la alternativa 0, que supone la no instalación del helipuerto para emergencias y salvamento sobre la cubierta del edificio de Torre Iberdrola. El promotor finalmente opta por dicha ubicación del helipuerto, por considerarla idónea para el cumplimiento de su cometido (emergencias/accidentes), dado que puede proporcionar dos direcciones de aterrizaje/despegue al helipuerto (recomendable desde el punto de vista operativo y exigible por la OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, en su Anexo 14-Helipuertos), que formarían entre sí un ángulo de más de 150°. Además, la ubicación de la Torre Iberdrola en el margen del río y cerca de un edificio tan singular como el museo Guggenheim facilitará la orientación de los helicópteros en operación de emergencia y/o salvamento. La iluminación del citado museo puede actuar como señalización de la ruta a seguir, si bien al estar la superficie del helipuerto mucho más alta que las farolas, su luz no producirá deslumbramientos a los pilotos de las aeronaves.

En el estudio de impacto ambiental se han estudiado las siguientes trayectorias de aproximación y despegue:

Orientación de las direcciones de aproximación		Orientación de las direcciones de despegue	
Geográficas	Magnéticas	Geográficas	Magnéticas
52° 09'	54° 09'	72° 09'	74° 09'
252° 09'	254° 09'	232° 09'	234° 09'

Finalmente, en el estudio de impacto ambiental se ha optado por seguir la recomendación de la Ertzaintza de equiparar, aproximadamente, las trayectorias a la orientación de la pista principal del aeropuerto de Loiu, formando un ángulo de 34,76° con el eje del edificio, con orientación preferente 30 y orientación secundaria 12. Las sendas

de aproximación afectan lo menos posible al entorno urbano del helipuerto, de acuerdo con el promotor: en concreto, y prestando especial atención al ruido generado por los helicópteros, las rutas están aproximadamente alineadas con la autopista de circunvalación de Bilbao.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y/o correctoras. El promotor, en el estudio de impacto ambiental, indica que el acondicionamiento de la cubierta de la Torre Iberdrola como plataforma del helipuerto se realizará al mismo tiempo que las obras de construcción del edificio, lo cual minimiza los impactos y las molestias, teniendo en cuenta además la escasa relevancia de las obras del helipuerto, en relación con las del conjunto del edificio. Por tanto, los posibles impactos producidos específicamente por el helipuerto se derivan básicamente de su utilización en fase de explotación.

Por otro lado, el promotor señala que el helipuerto no será utilizado como base permanente de helicópteros, sino tan sólo como punto de parada en situaciones de emergencia y accidente, por tanto no se prevé la permanencia de helicópteros, regresando éstos a sus bases una vez realizadas las operaciones de emergencia. Por dicho motivo, no se realizarán operaciones de repostaje, ni se prevé infraestructura para ello, considerándose poco probable, por tanto, el vertido o derrame de grasas, lubricantes o combustibles, salvo en situación de accidente de la propia aeronave.

Para estas situaciones excepcionales, se ha diseñado la plataforma con una pendiente del 1% hacia el exterior, para la evacuación del agua de lluvia y de cualquier derrame accidental, mediante una canaleta perimetral, cubierta con rejilla cortafuegos, que recoge las aguas conduciéndolas a una arqueta cortafuegos, y posteriormente a un separador de hidrocarburos (que cumple con las normas europeas UNE-EN 858-1 y UNE-EN-858-2). Una vez tratadas, se verterán las aguas al sistema de desagüe del edificio.

Se dispondrá de instalaciones separativas, con arquetas terminales de recogida, independientes para las aguas fecales y para las pluviales. Las aguas generadas se tratarán de acuerdo a su origen y su naturaleza, y el vertido de las mismas se realizará a través de los desagües existentes. Se evitará acumular residuos sólidos, escombros o sustancias que constituyan o puedan constituir un peligro potencial de contaminación de las aguas. En el programa de vigilancia ambiental del proyecto se ha previsto un seguimiento y control de la red de drenaje, para garantizar que continúa siendo efectiva.

Puesto que no se prevé la realización de operaciones de mantenimiento de las aeronaves en el recinto del helipuerto, el volumen de residuos generados será muy reducido, salvo en situaciones puntuales y excepcionales. Los residuos asociados al funcionamiento del helipuerto serán, principalmente, los recogidos de manera puntual en el separador de hidrocarburos, en caso de derrame accidental. Se dispondrá de un plan de emergencia con procedimientos de actuación (contención y absorción) frente a derrames y vertidos de productos químicos y/o residuos (incluidas las aguas de extinción de incendios). La gestión de todos los residuos derivados del mantenimiento de la plataforma o de las aeronaves se realizará mediante gestor autorizado. Todas las actividades relacionadas con el helipuerto que impliquen la generación de residuos tóxicos y peligrosos dispondrán de los elementos necesarios para su correcta gestión, en función de la legislación aplicable en cada caso.

El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Gestión de Residuos en fase de explotación del helipuerto (los residuos de la obra de ejecución del helipuerto se incluyen en el Plan de Gestión de Residuos en Obra de la Torre). Dicho Plan incluye las pautas para la gestión de los residuos, la separación de residuos, la documentación a generar, normativa aplicable, así como el etiquetado de los residuos generables en el helipuerto, y el registro de residuos peligrosos. Además, tal y como se refleja en el programa de vigilancia ambiental, se realizará un seguimiento y control de dicho Plan.

El sistema de prevención y extinción de incendios, además de las citadas canaleta y arqueta cortafuegos, con material filtrante bajo rejilla, para el caso de combustible inflamado, consta de dos lanzas de espuma, depósito de espuma, extintores portátiles de polvo seco y armario conteniendo equipo de salvamento.



El helipuerto se encuentra ubicado en un paisaje típicamente urbano, por lo que su presencia no va a suponer una modificación del paisaje preexistente. Las instalaciones se encuentran en la cubierta del edificio, a una altura en torno a los 178 m, superior a la de los edificios cercanos, por lo que no suponen una modificación visual para un potencial espectador; a lo que se suma el que, en condiciones normales, el tráfico aéreo asociado al aeropuerto es nulo, existiendo solamente en casos de emergencia o accidente. Asimismo, el promotor manifiesta que los elementos indicadores y luces señalizadoras del helipuerto ofrecerán escaso impacto lumínico, ya que la seguridad en las operaciones de aproximación y despegue de las aeronaves exige elementos de baja luminancia, con objeto de evitar posibles deslumbramientos de los pilotos de los helicópteros.

La afección a la población solo se considera posible en caso de que se produzca un accidente.

Igualmente, debido a la ubicación y características del proyecto, el promotor no prevé que se produzcan impactos relevantes sobre espacios protegidos ni comunidades vegetales, ya que el entorno del edificio es urbano. Respecto a la fauna, los animales presentes en la zona son los habituales de un entorno urbano y, por lo tanto, acostumbrados a la presencia humana y actividades asociadas a ésta. Dado el reducido número de vuelos previstos, el promotor considera de poca entidad las posibles molestias, debidas al ruido asociado al movimiento de las aeronaves, sobre las especies que habitan en ese entorno.

En cuanto a la posible afección a la avifauna migratoria, tomando como información de partida la recogida en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), documento LE-ENR-5.6-1 Migraciones y Concentraciones de Aves, el promotor ha estudiado la situación del helipuerto y las trayectorias de aproximación y despegue del helicóptero en relación con las áreas de concentración de aves y con las rutas migratorias, concretamente de las grullas y de los gansos, ya que las rutas migratorias de estas dos especies pasan por el País Vasco. De acuerdo con dicho documento, no existen zonas de fauna sensible, para las que se establezca una restricción permanente al vuelo de aeronaves. El promotor considera que las rutas migratorias de ambas especies quedan muy alejadas de la situación del helipuerto (al este la de las grullas, y al sur la de los gansos), y por tanto no se producirán interferencias con las mismas. En cuanto a las áreas de concentración de aves, Urdaibai, en la provincia de Bizkaia, es zona de invernada de espátulas y otras aves acuáticas, pero se encuentra alejada de la instalación (a más de 20 km de la misma) y las rutas de aproximación y despegue de helicópteros no entran en conflicto con dicho espacio. Sin embargo, a petición de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en el programa de vigilancia ambiental del proyecto, el promotor ha previsto un registro de las rutas de aproximación y despegue, y un seguimiento y control de las posibles afecciones que dichas trayectorias puedan producir en la ruta de migración de las aves, para, en caso necesario, poder redefinir las rutas de aproximación y despegue.

En relación con posibles modificaciones de la calidad atmosférica, el promotor considera mínimas las afecciones por los gases emitidos por los helicópteros en funcionamiento, ya que el helipuerto únicamente va a ser utilizado en situaciones de emergencia o accidente, pudiendo considerarse despreciables debido el carácter urbano del emplazamiento y la fuerte densidad de tráfico que registra la zona.

En cuanto al ruido generado por la actividad del helipuerto, será de carácter esporádico y puntual, ya que el helipuerto únicamente será utilizado en situaciones de emergencia, y el número de aterrizajes y despegues será muy reducido. El estudio de impacto ambiental incluye un estudio de impacto acústico, realizado por AAC, Centro de Acústica Aplicada, S.L. Dicho estudio se ha realizado para el uso previsto del helipuerto, es decir, para situaciones de emergencia, por lo que no hay un número establecido de operaciones aéreas. En el estudio acústico se indica que, debido a la configuración del helipuerto, su ubicación elevada sobre un edificio de gran altura y su afección en un medio urbano, para determinar los niveles de inmisión en las edificaciones cercanas del entorno promedio anuales y los valores diarios, no sería aplicable el método de cálculo establecido para ruido de aeronaves en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y

gestión del ruido ambiental. Por ello, se ha empleado como método de cálculo la norma ISO 9613-2 Propagación del sonido en exteriores, método establecido para la evaluación de ruido ambiental de origen industrial por el Real Decreto 1513/2005 citado.

Los niveles de ruido se han valorado según la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y los Objetivos de Calidad Acústica y valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras aeroportuarias que aparecen en los Anexos del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Se ha utilizado el modelo SoundPlan®, evaluando tanto niveles equivalentes como niveles de ruido máximos. Para la simulación del ruido producido es necesario estimar un número de operaciones concretas: según el promotor, dos anuales. Debido a que la legislación exige cumplir los Objetivos de Calidad Acústica no sólo para el promedio anual sino también el 97% de los promedios diarios, se ha supuesto que se realiza una operación de vuelo diaria. Debido a que el período nocturno (entre las 23:00 y las 7:00 h) es el más restrictivo desde el punto de vista acústico, se ha supuesto que la operación aérea transcurre durante dicho período, por lo que como nivel equivalente se evalúa el índice nocturno  $L_n$ .

Los niveles de ruido equivalentes debidos a una operación en período nocturno,  $L_n$ , superan ligeramente los 30 dB(A) en el punto más afectado, ubicado en la propia Torre Iberdrola. Dichos niveles de ruido equivalentes debidos a esta operación aérea, en las viviendas próximas, no superan el Objetivo de Calidad Acústica establecido, por lo que el promotor entiende que la creación del nuevo helipuerto no supone superar el nivel de ruido equivalente diario ni el promedio anual para el periodo noche, que es el más restrictivo.

Sin embargo, para el tipo de helicóptero modelizado, cada operación supone la superación de los niveles de ruido máximo establecidos ( $L_{max}=85$  dB(A) para viviendas y  $L_{max}=80$  dB(A) para edificios educativos y sanitarios), en una determinada zona de viviendas, situadas cerca de la trayectoria de dicha operación. Estos niveles tienen una corta duración temporal, y en ningún momento los niveles más altos de los valores máximos se obtienen a la vez en todas las viviendas cercanas al helipuerto de la Torre Iberdrola.

Las operaciones que generan niveles máximos más altos son las de despegue y aterrizaje, en las que los valores más altos de ruido se alcanzan en la propia Torre Iberdrola; mientras que en los edificios de viviendas se darían superaciones, durante estas operaciones, en varios edificios próximos. Las operaciones correspondientes a los vuelos de aproximación y ascenso no generan niveles de ruido tan altos, aunque sí suponen superaciones en las viviendas cercanas a la trayectoria del helicóptero, afectando a un amplio «buffer» alrededor de la trayectoria del helicóptero y durante todo su trayecto de aproximación y ascenso, por lo que el estudio acústico considera que el estudio de alternativas de trayectorias no conseguiría reducir la población afectada. Durante el posado del helicóptero en el helipuerto, los niveles máximos tanto en las viviendas como en la Torre no superan los valores límite máximos establecidos.

En el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se considera que se respetan los valores límite de inmisión de ruido establecidos para nuevas infraestructuras aeroportuarias, cuando los valores de los índices acústicos cumplan, para el período de un año, que:

Ningún valor promedio del año supera los valores fijados en la tabla A1 del anexo III.

Ningún valor diario supera en 3 dB los valores fijados en la tabla A1 del anexo III.

El 97% de todos los valores diarios no superan los valores fijados en la tabla A2 del anexo III.

De acuerdo con los resultados que aparecen en el estudio de impacto ambiental y su estudio acústico, se cumplirían los valores promedios diario y anual, en relación con los valores límite de inmisión de ruido referidos a los tipos de áreas acústicas (tabla A1). Respecto a los valores límite de inmisión máximos (tabla A2), el dato obtenido por el

promotor en la modelización realizada, se considera que respetaría la normativa si se cumple la previsión de 2 vuelos anuales, puesto que no habría superaciones en más del 97% de los valores diarios.

Se ha comprobado que la zona de implantación del helipuerto está fuera de las zonas de afección del aeropuerto de Bilbao, mediante consulta de su Mapa Estratégico de Ruido, a través del SICA, Sistema de Información sobre Contaminación Acústica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en:

[http://sicaweb.cedex.es/docs/mapas/fase1/aeropuerto/Bilbao/Aeropuerto\\_Bilbao\\_SICA\\_afeccion.pdf](http://sicaweb.cedex.es/docs/mapas/fase1/aeropuerto/Bilbao/Aeropuerto_Bilbao_SICA_afeccion.pdf)

Dado que el helipuerto de Torre Iberdrola sólo va a ser utilizado en situaciones de emergencia o accidente, se considera que su impacto será mínimo. Al situarse en una zona densamente poblada, donde puede ser de utilidad como vía de evacuación en dichas operaciones de emergencia y salvamento, el beneficio social obtenido compensaría las posibles afecciones. Por lo tanto, queda excluido su uso comercial, corporativo o de transporte de ejecutivos. En este sentido también se ha manifestado el Ayuntamiento de Bilbao, en consonancia con los planteamientos del propio promotor.

#### 5. Condiciones al proyecto

Se deberán cumplir las siguientes medidas preventivas, protectoras y correctoras, para la minimización de los impactos potencialmente generables por la instalación:

5.1 Seguridad. El helipuerto será utilizado única y exclusivamente en operaciones de emergencia y salvamento. Su utilización se deberá poner en conocimiento del Ayuntamiento de Bilbao y del Departamento de Interior del Gobierno Vasco, con antelación siempre que ésta sea posible.

Antes de que comience la actividad del helipuerto, se deberá elaborar un Plan de Emergencias para situaciones de accidente, que se pondrá en conocimiento del Ayuntamiento de Bilbao y del Departamento de Interior del Gobierno Vasco.

Para el correcto seguimiento y vigilancia se establecerá un registro documental de las operaciones efectuadas.

5.2 Fauna. Las operaciones de helicópteros que tengan como base o destino el helipuerto evitarán el sobrevuelo de áreas protegidas o zonas de nidificación de aves o sus rutas migratorias, en la medida en que la naturaleza de la operación lo permita.

Se llevará un registro de las rutas empleadas por los helicópteros, para garantizar que no existan afecciones significativas a la avifauna y el control de posibles colisiones con las aves, durante la explotación del helipuerto. En caso de que se produjesen, se estudiará la posible redefinición de las rutas de aterrizaje y despegue, en coordinación con el órgano ambiental autonómico.

Se colocarán elementos disuasorios, cuyo color y/o movimiento ayuden a evitar que las aves utilicen el helipuerto como oteadero o posadero.

5.3 Ruido y atmósfera. Durante el primer año de funcionamiento del helipuerto, para analizar los niveles de ruido y las molestias asociadas al mismo, se confirmará la modelización acústica efectuada, mediante la realización de mediciones reales. Los resultados serán remitidos al Ayuntamiento de Bilbao y al órgano ambiental autonómico.

Los aparatos deberán cumplir con las especificaciones de nivel de ruido impuestas por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). Se procurará el correcto mantenimiento de los helicópteros que puedan utilizar el helipuerto, sobre todo en lo referente al motor y sistemas de escape, para minimizar las emisiones y ruido generables por aquéllos.

Las operaciones de los helicópteros se realizarán siempre conforme a la legislación vigente. En la medida en que la naturaleza de la operación lo permita, y para reducir el impacto acústico de la operación y la emisión de gases a baja altura, se limitarán los sobrevuelos a baja altura del casco urbano, y las operaciones de aproximación y despegue serán lo más verticales posible.

Se tendrán en cuenta posibles acciones de minimización de la contaminación lumínica, acordes con el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en las instalaciones de alumbrado exterior.

5.4 Vertidos y residuos. Para prevenir el posible derrame de combustible del helicóptero en caso de accidente, se deberá contar con un cubeto de retención o sistema similar que garantice la retención de la totalidad del combustible que pueda ser derramado.

Para todos los depósitos que pudieran existir asociados al helipuerto, se llevarán a cabo pruebas periódicas de estanqueidad, cuyos resultados deberán quedar convenientemente registrados.

Se comprobará el buen estado de las arquetas y de la red de drenaje.

5.5 Especificaciones para el seguimiento ambiental. Se mantendrá un registro de uso del helipuerto, y un registro de las rutas empleadas por los helicópteros que lo hayan usado, así como de su documentación técnica. Se verificará que se respetan, salvo causa justificada, las rutas y trayectorias recomendadas de aproximación y despegue.

A lo largo de toda la vida útil del helipuerto, se remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de Ministerio de Fomento un informe anual que incluya, al menos, el número de operaciones aéreas realizadas, y el motivo de las mismas, para garantizar que se respeta el uso previsto.

Se revisará la limpieza y conservación de los sistemas de recogida de aguas pluviales, para asegurarse que cumplen con su cometido. Se verificará que se cumple el límite de vertidos del edificio, para garantizar el buen funcionamiento del sistema separador de hidrocarburos previo a su incorporación al sistema general del edificio; y que se están llevando a cabo pruebas de estanqueidad de depósitos, si los hubiera.

Se verificará que se está llevando a cabo Plan de Gestión de Residuos, el control del estado del sistema de extinción de incendios, así como la existencia del Plan de Emergencia.

En el caso de que se detecte un impacto considerable sobre la avifauna en general, o sobre alguna especie o grupo en particular, se establecerá una campaña de control con el fin de obtener más datos y caracterizar lo mejor posible el impacto.

Todos los aspectos contemplados dentro del Programa de Vigilancia Ambiental deberán ser recogidos en informes, los cuales serán remitidos al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma con una periodicidad semestral durante los tres primeros años de actividad del aeródromo, pasando a ser anuales los dos siguientes. Si se detectaran deterioros ambientales, situaciones de riesgo o circunstancias anómalas que así lo aconsejaren (vertidos accidentales, accidentes de helicópteros, incidencias o colisiones con las aves, etc.), se emitirán informes especiales, con destino al órgano autonómico. En caso de que éste lo estimara conveniente, se realizarán las modificaciones del proyecto que procedieren.

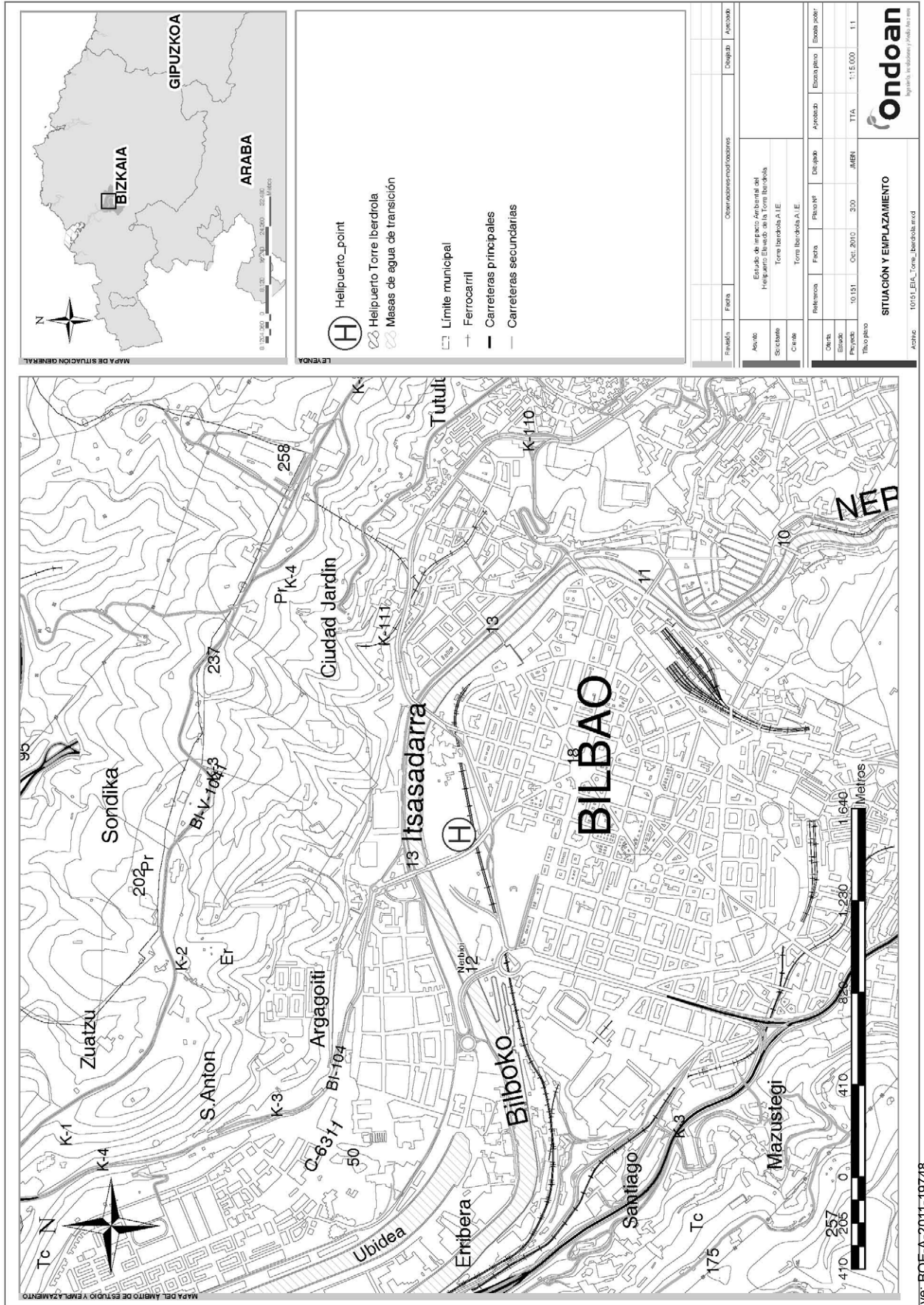
El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de helipuerto elevado de la Torre Iberdrola, en Bilbao (Bizkaia), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa elegida y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 30 de noviembre de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.





cve: BOE-A-2011-19748