

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 1597** *Resolución de 26 de enero de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Carta visual de aproximación para helicópteros, aeropuerto de Barcelona-El Prat.*

Antecedentes de hecho

En el Aeropuerto de Barcelona no se realizan operaciones con helicópteros de forma regular y no dispone en la actualidad de una carta de aproximación visual para helicópteros aprobada y publicada en el servicio de Publicación de Información Aeronáutica (AIP), si bien para los eventos especiales (ferias, campeonatos de Fórmula 1 y motociclismo) hay establecidos unos procedimientos especiales para que puedan operar los helicópteros.

El helipuerto del que dispone el aeropuerto de Barcelona se creó a partir del proyecto técnico Helipuerto de Barcelona-El Prat y, con fecha 30 de abril de 2014, se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» la 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, en la que además se aprobaban la propuesta de trayectorias incluidas en la misma y que se reflejan en la figura 1. Sin embargo, nunca se han llegado a utilizar estas trayectorias.

Las obras se ejecutaron con posterioridad, según los requisitos ambientales que se desprenden de la citada Resolución, en una zona habilitada en el aeropuerto de Barcelona para la operativa regular de helicópteros, localizada en el entorno nororiental de la zona de servicio (rampa 31, con menos de un 1% de pendiente transversal).

El promotor, Ente Público Empresarial Enaire, plantea ahora una nueva carta visual de aproximación para uso exclusivo de helicópteros autorizados, como mejor opción para la totalidad del tráfico de entrada y salida al helipuerto del aeropuerto de Barcelona. Por ello con fecha 20 de enero de 2017 remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, el documento ambiental del proyecto de nueva carta visual junto con la solicitud de inicio de la evaluación ambiental simplificada por entender que el proyecto es una modificación y que podría cumplir lo dispuesto en el artículo 7.2, apartado c) de la Ley de evaluación ambiental.

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

El objeto del proyecto es la definición de una carta de aproximación visual (VAC) para helicópteros que recoja los procedimientos de aproximación (rutas de llegadas y salidas) para operaciones de forma regular.

Una VAC es un documento cuya finalidad es la de ayudar al piloto cuando éste realiza una aproximación exclusivamente visual por lo que muestran el entorno del aeropuerto y, en particular, los obstáculos que el piloto debe tener en cuenta en su aproximación al mismo. Desde el punto de vista de la operativa, los helicópteros utilizan reglas visuales de vuelo, conocidas por sus siglas en inglés, Visual Flight Rules (VFR), siendo necesario observar el exterior para poder navegar y evitar los obstáculos y a otras aeronaves.

Para poder realizar este tipo de vuelos, más allá de que las condiciones meteorológicas sean adecuadas, es necesario que el piloto tenga contacto visual con el terreno, ya que usará como referencias, para conocer su posición, determinados puntos identificables sobre la tierra. No obstante, si la visibilidad no es adecuada, la aeronave requerirá de medios técnicos y operacionales adicionales.

Las trayectorias incluidas en la nueva propuesta de carta visual de aproximación, para uso exclusivo de helicópteros autorizados, planteada por Enaire como mejor opción para la totalidad del tráfico de entrada y salida al helipuerto del aeropuerto de Barcelona, se han diseñado siguiendo las premisas que ya primaron en las trayectorias propuestas en la 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:

Mínima afección a espacios incluidos en la Red Natura 2000, así como otros espacios protegidos (Espacios Naturales de Protección Especial –ENPE–, Plan de Espacios de Interés Natural –PEIN–).

Mínima afección al tramo final del río Llobregat, entre el puente de Mercabarna y el inicio de Ca l'Arana.

Mínimo impacto a zonas residenciales, desde el punto de vista acústico.

Así, la nueva propuesta, que se detalla más adelante, pretende reordenar el tráfico de llegadas y salidas de helicópteros autorizados del aeropuerto de Barcelona en un único pasillo, que concentre todas las operaciones VFR y permita conectar el aeropuerto con la entrada/salida de la zona de control Controlled Traffic Region, conocida por sus siglas en inglés (CTR).

Las trayectorias visuales de aproximación propuestas, de salidas y llegadas, para el helipuerto de Barcelona discurren por los términos municipales de El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Cornellá de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Feliú de Llobregat, Molins de Rei, El Papiol, Pallejá, Sant Vicenç del Horts y Santa Coloma de Cervelló, provincia de Barcelona (Cataluña).

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es el Ente Público Empresarial Enaire, del Ministerio de Fomento.

Con fecha, 20 de enero de 2017, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 2 de marzo de 2017, se solicitan al promotor modificaciones del documento ambiental desde esta Dirección General. El documento ambiental subsanado tiene entrada en el órgano ambiental el 10 de mayo de 2017. El 21 de junio de 2017, se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas previas sobre el proyecto.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Consultado	Respuesta a consulta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	No
Oficina Española del Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	Si
Subdelegación del Gobierno en Barcelona.	No
Secretaría General de Territorio y Sostenibilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.	No
Dirección General de Políticas Ambientales del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.	No
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.	No
Dirección General de Transportes y Movilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.	Si
Diputación Provincial de Barcelona.	No
Dirección General de Protección Civil del Departamento de Interior de la Generalitat de Cataluña.	Si
Ayuntamiento de Barcelona.	Si

Consultado	Respuesta a consulta
Ayuntamiento de Castelldefels (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Gavá (Barcelona).	No
Ayuntamiento de El Prat de Llobregat (Barcelona).	Si
Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Viladecans (Barcelona).	No
SEO/BirdLife.	No
Ecologistas en Acción de Cataluña Centre Civic Can Basté.	No
Consortio para la Protección y la Gestión de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat.	No

Los aspectos más destacables de los informes recibidos en esta fase, se resumen a continuación:

La Oficina Española del Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente señala que, debido a su condición de infraestructura de Interés General del Estado, por ubicarse en Dominio Público Portuario Estatal, por sus dimensiones (lo que reduce las actuaciones del terreno, que además, ya existen) y tipo de actividad que soporta, la afección sobre alguna incidencia relacionada con el cambio climático es nula.

La información documental contiene, además, un plan de medidas de protección y corrección redactado al efecto y específicamente en materia de Cambio Climático. Se ha renovado su certificación en el programa Airport Carbon Accreditation. Asimismo, informa que no se afecta a ninguna figura de especial protección. Por este motivo, esa oficina, dentro de sus competencias y en lo que se refiere al Cambio Climático, no tiene nada que aportar.

La Dirección General de Transportes y Movilidad. Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, concluye en su informe que la propuesta estimada es la opción más favorable desde el punto de vista aeronáutico y permitirá corregir un conjunto de deficiencias en el procedimiento actual, incrementando la funcionalidad, operatividad y eficiencia del tráfico de helicópteros en el aeropuerto de Barcelona; en consecuencia, emite informe favorable.

El Ayuntamiento de El Prat señala que, de acuerdo al informe emitido por el jefe de Ámbito de Infraestructuras, Redes y Servicios, no se prevén impactos ambientales significativos al respecto del proyecto evaluado

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

El proyecto consiste en la definición de una VAC (carta de aproximación visual) para helicópteros que recoja los procedimientos de aproximación (rutas de llegadas y salidas) para operaciones de forma regular, ya que en la actualidad no existe ninguna carta oficial publicada al respecto.

Se pretende modificar las trayectorias de la carta VAC, validada en la Resolución de 7 de abril de 2014, que fue concebida para dar servicio a los eventos realizados en el circuito de Barcelona, en la localidad de Montmeló, pero no resulta funcional en la planificación operativa de la totalidad de tráfico visual de helicópteros previstos en el aeropuerto.



LLEGADAS

Los helicópteros en llegada a Barcelona/El Prat por las rutas establecidas contactarán con Barcelona TWR antes de alcanzar el punto de notificación N-A1 (CRUCE DE AUTOPISTAS), manteniendo una altura mínima de 500 ft AGL y máxima de 1000 ft AGL, y esperarán autorización e instrucciones.

Procederán en rumbo Sur al punto N-A2 (ESTACION RENFE) sin sobrevolar los núcleos habitados de la ciudad de El Prat y posteriormente dirigirse a H (HELIPUERTO).

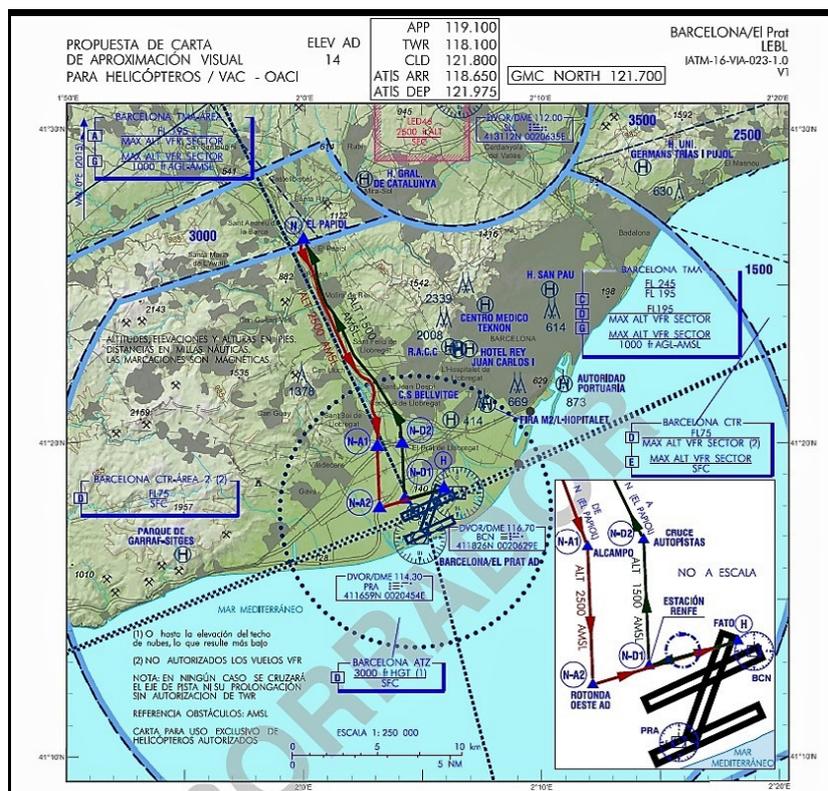
Figura 1.- Propuesta de Carta Visual año 2014. Fuente: documento ambiental

La nueva propuesta de trayectorias consta de unas trayectorias de vuelo visual hacia el norte-noroeste, que serán utilizadas para el tránsito exclusivo de salida y llegada de helicópteros a dicho aeropuerto, tomando como referencia el cauce del río Llobregat, y el corredor conformado por la autovía A-2, la carretera B-23 y la vía férrea del AVE Castellbisbal-Barcelona-Morrot, sobrevolando un ancho de banda fisiográfica que oscila entre 0,5 y 2 km, hasta el término municipal de El Papiol, donde finaliza, recorriendo unos 21 km de longitud.

Las rutas se han diseñado, desde el punto de vista técnico y ambiental, evitando el sobrevuelo de espacios de la Red Natura 2000, así como poblaciones y núcleos residenciales, y fuera y alejado del tramo final del río Llobregat entre el puente de Mercabarna y el inicio de Ca l'Arana, sobre un eje viario/ferroviario terrestre de gran capacidad, de tal manera que el ruido generado por los helicópteros quede enmarcado dentro del ruido ambiental generado por las ciudades infraestructuras.

Las trayectorias propuestas para la aproximación de helicópteros diferencian la entrada de la salida, si bien ambas discurren paralelas al río Llobregat sin sobrevolar núcleos urbanos. La trayectoria de salida tiene una longitud aproximada de 19,3 km desde el propio helipuerto de Barcelona hasta el término municipal de El Papiol, mientras que la maniobra inversa, la trayectoria de llegada al aeropuerto, tiene una longitud aproximada de 20,8 km.

La nueva propuesta de carta visual se expone a continuación:



LLEGADAS

Los helicópteros en llegada a Barcelona/El Prat por las rutas establecidas contactarán con Barcelona APP antes de alcanzar el punto de notificación N (El PAPIOL), manteniendo 2500ft A MSL y esperarán autorización e instrucciones. Procederán rumbo Sur siguiendo el río Llobregat dejando el río a la derecha y evitando el sobrevuelo de núcleos urbanos, hasta alcanzar el punto de notificación N-A1 (ALCAMPO), dejando a la derecha la población de Sant Boi de Llobregat. Procederán, previa autorización TWR, rumbo Sur al punto N-A2 (ROTONDA OESTE AD) para posteriormente dirigirse a H (HELIPUERTO) o a la espera sobre el parking de la Terminal 2 del AD según autorización de TWR.

SALIDAS:

Los helicópteros establecerán contacto radio con Barcelona TWR informando de sus intenciones y esperarán autorización para el despegue. Despegarán rumbo Oeste hacia el punto N-D1 (ESTACION RENFE AEROPUERTO), donde virarán rumbo Norte directo a N-D2 (CRUCE AUTOPISTAS) evitando sobrevolar la población del Prat de Llobregat, seguirán rumbo Norte para seguir el cauce del río Llobregat dejando el río a la izquierda, hasta alcanzar el punto N (EL PAPIOL), evitando el sobrevuelo de núcleos urbanos y manteniendo 1500ft AMSL, desde dónde se incorporarán a una de las rutas establecidas.

FALLO DE COMUNICACIONES

Los helicópteros con fallo de comunicaciones seguirán las rutas establecidas y se situarán en modo estacionario sobre el parking de la Terminal 2 del AD, o a la espera de señales luminosas.

Figura 2 Propuesta de carta visual VAC

Como se ha indicado, las actuaciones tendrán lugar en el helipuerto del Aeropuerto de Barcelona El Prat, que se encuentra situado al suroeste de la ciudad de Barcelona (a unos 10 km), entre los términos municipales de El Prat de Llobregat, Viladecans y Sant Boi, en la provincia de Barcelona (Cataluña).

Es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI «4-E», y aeródromo de letra clave «A». El punto de referencia del aeródromo (ARP) se localiza en la pista 07L-25R (consta de 3 pistas) a 650 m del umbral 07L, en las coordenadas 41° 17' 49" N y 02° 04' 42" E y su elevación es de 4 m sobre el nivel del mar.

Las trayectorias visuales de aproximación propuestas, de salidas y llegadas, para el helipuerto de Barcelona discurren por los términos municipales de El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Cornellá de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Feliú de Llobregat, Molins de Rei, El Papiol, Pallejá, Sant Vicenç del Horts y Santa Coloma de Cervelló, provincia de Barcelona (Cataluña). El trazado de las trayectorias propuestas discurre en su mayoría por Suelo No Urbanizable.

El helipuerto para el que se pretende elaborar la carta visual está ya construido y ocupa una superficie de menos de 1 km².

Todas las operaciones de helicópteros se realizan bajo reglas de vuelo visual (VFR) y en horario de orto a ocaso. Por ello, se considera que todas las operaciones se desarrollan durante el periodo día (7:00-19:00 horas). En cuanto al tráfico, los datos de demanda utilizados para la evaluación ambiental del proyecto Helipuerto de Barcelona-El Prat establecía una operativa de máximos, de 2.520 operaciones anuales, lo que supone que en un día medio se realizan, aproximadamente, 3,4 aterrizajes y 3,4 despegues y se estima, en las condiciones más desfavorables, un total de 7 operaciones diarias.

b) Ubicación del proyecto:

El helipuerto se ubica en el interior del aeropuerto de Barcelona, sito en el suroeste de la mencionada ciudad (a unos 10 km), entre los términos municipales de El Prat de Llobregat, Viladecans y Sant Boi de Llobregat, en la provincia de Barcelona (Cataluña).

El aeropuerto no se encuentra ubicado en ningún espacio protegido, pero alrededor del mismo, se presenta el sistema deltaico del río Llobregat que está situado a ambos lados de la infraestructura, y que está incluido en la Red Natura 2000. En esta zona se han delimitado la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES0000146 Delta del Llobregat y la ZEPA del mismo nombre, código y distribución que el anterior. Colindante con el anterior espacio, en la parte marina, se sitúa la ZEPA ES0000513 Espacio Marino del Baix Llobregat-Garraf.

Por otra parte, y en un ámbito más alejado, se localiza la ZEC ES5110024 Serra de Collserola, a 8 km de distancia al noreste del aeropuerto que también está declarado como Parque Natural de la Serra de Collserola e incluido dentro del Plan de Espacios de Interés Natural.

La ZEC y ZEPA ES5110013 Serres del litoral Central se ubica a 6,5 km al oeste del aeropuerto, quedando incluidas dentro del Plan de Espacios de Interés Natural (Massís del Garraf). Por último, se distingue la ZEC ES5110020 Costes del Garraf, a 2 km al suroeste del aeropuerto y en el ámbito marino.

En el entorno aeroportuario se han definido dos figuras de protección, ambas con la categoría de Reserva Natural Parcial: se trata de espacios naturales de pequeña extensión y de considerable interés científico. Una es la Reserva de La Ricarda-Ca l'Arana y la otra la Reserva del Remolar-Filipines. En ambos casos, la gestión está realizada por el Consorcio de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat.

Asimismo, colindantes con el aeropuerto, se encuentran las siguientes Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma de Cataluña: al sur del aeropuerto, la Laguna de la Roberta (Código ZH 08001117); al este, la Laguna de la Ricarda-Estanque de la Magarola (código ZH 08001111) y el Remolar-Filipines (código ZH08001104), al oeste.

Respecto a los hábitats naturales de la Directiva 92/43/CEE, se ha identificado la presencia de algunas teselas en el ámbito próximo de actuación; sin embargo,

considerando la naturaleza de la actuación el promotor no ha realizado un análisis exhaustivo de las mismas.

Además, una considerable zona del Delta es Área Importante para las Aves (IBA), Delta del Llobregat, n.º 140. Gran parte del aeropuerto de Barcelona se localiza en el interior de esta zona. En sus proximidades, y en ámbito totalmente marino, se localiza la IBA n.º 410 Aguas del Baix Llobregat-Garraf, que bordea al aeropuerto por su extremo sur.

Según indica el promotor, las trayectorias propuestas en la nueva carta visual interfieren con enclaves de la Red Natura 2000 tanto en salidas como en las llegadas. La ruta de salida discurre próxima a la ZEC ES5110024 Serra de Collserola, en una zona localizada en la margen derecha de la B-23, comprendida entre Molins de Rei y El Papiol, sobrevolando por el extremo occidental de la misma durante unos 590 m de longitud. La ruta de llegada al helipuerto se proyecta próxima al borde oriental de la ZEC y ZEPA ES0000146 Delta del Llobregat, en las inmediaciones septentrionales del aeropuerto, previamente a su llegada, sobrevolando unos 190 m.

El entorno de proyecto sobrevuela terrenos de la demarcación hidrográfica de las Cuencas Internas de Cataluña o Distrito de Cuenca Hidrográfica o Fluvial de Cataluña. El principal eje vertebrador del territorio se corresponde con el río Llobregat. El aeropuerto de Barcelona está ubicado en la margen izquierda del Delta del Llobregat, por lo que se encuentra rodeado de numerosos cursos y masas de agua embalsada.

Debido a la proximidad al litoral, las aves son el grupo de vertebrados con mayor presencia en el ámbito de las actuaciones, aunque también se han observado otros vertebrados, tales como jabalí (*Sus scrofa*) y zorro (*Vulpes vulpes*). Como las aves constituyen el grupo faunístico más representativo y de mayor interés, se ha realizado un análisis más exhaustivo de este grupo en el documento ambiental, y se han recogido en un anexo específico del mismo. De entre todas las especies inventariadas, la gran mayoría de ellas se localizan al sur del aeropuerto, en el propio humedal, fuera del ámbito de las trayectorias propuestas, las cuales se han diseñado fuera, y en sentido norte, alejándose de las mismas. Además, no todas las especies identificadas son reproductoras, sino que muchas de ellas son migratorias, invernantes y de paso, visualizándose en determinados periodos temporales.

En cualquier caso, según el promotor, las más abundantes en el recinto aeroportuario y sus inmediaciones se corresponden con estorninos, gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*), gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), gaviota reidora (*Chroicocephalus ridibundus*), gaviota cabecinegra (*Ichthyophaga melanocephala*), vencejo común (*Apus apus*) y real (*Tachymarpis melba*), paloma torcaz (*Columba palumbus*), golondrina común (*Hirundo rustica*), paloma bravía (*Columba livia*) y garcillas. Todas ellas son de carácter migratorio, fundamentalmente en la ruta migratoria Mediterránea Occidental, destacando la familia de los láridos (gaviotas), y concretamente la gaviota de Audouin o gaviota corsa (*Larus audouinii*), por la colonia nidificante existente en el delta del Llobregat.

Según estudios recientes realizados por la SEO BirdLife (2016), los flujos de migración son realizados, con carácter general, por la línea de costa o por el mar, sin adentrarse en tierra salvo para alimentarse en los arrozales, desde el noreste (Barcelona) hacia el sureste (África). Las alturas medias de vuelo de aves migratorias oscilan entre los 300 y los 700 metros sobre el nivel del mar en las zonas templadas, siendo las alturas medias de campeo, para búsqueda de alimento, inferiores.

La avifauna existente en el ámbito de las trayectorias (más alejado del aeropuerto) es de carácter más forestal y está asociada a las sierras del litoral central, localizadas al oeste del río Llobregat. Sobrevuelan este espacio especies como bisbita campestre (*Anthus campestris*), curruca rabilarga (*Sylvia undata*), Collalba gris (*Oenanthe leucura*), totovía (*Lullula arborea*), águila culebrera (*Circaetus gallicus*) halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y chotacabras gris (*Caprimulgus europaeus*), entre otros.

En este contexto, el ámbito de actuación se trata de un entorno urbanizado y antropizado localizado en las inmediaciones del río Llobregat, donde la variedad de avifauna es considerablemente inferior a la indicada anteriormente.

c) Características del potencial impacto:

Las trayectorias propuestas han definido un pasillo aéreo con disposición sur-norte, que se aleja del entorno emblemático del Delta del Llobregat, y sobre un entorno transformado y antropizado, vertebrado por numerosas infraestructuras lineales, paralelas al río.

El promotor ha comparado la nueva trayectoria con la carta VAC inicialmente aprobada. El análisis concluye que, si bien las dos opciones son totalmente viables, la nueva propuesta es más favorable desde el punto de vista operativo, funcional y ambiental, al generar menores afecciones sobre los espacios protegidos.

Red Natura 2000.

El documento ambiental señala que las nuevas trayectorias sobrevuelan perimetralmente los límites de la ZEC Serra de Collserola y la ZEPA y ZEC Delta del Llobregat a lo largo de escasos 600 m y 190 m respectivamente, por un territorio que actualmente se encuentra alterado y transformado. La implantación de los procedimientos no altera la configuración natural de los mismos, ni genera afecciones apreciables ni significativas.

Avifauna.

En cuanto a la incidencia sobre la fauna, el promotor señala que, considerando el número de operaciones diarias previstas (7 en el caso más desfavorable), la reducida velocidad de vuelo, y las rutas visuales definidas, fuera de la costa y en sentido contrario a las zonas de mayor concentración de aves, alejándose de las mismas, y teniendo en cuenta el elevado número de vuelos instrumentales que despegan y aterrizan diariamente en el aeropuerto de Barcelona, se concluye que el impacto esperado sobre la avifauna al implantar la nueva VAC no es apreciable.

El promotor propone realizar un seguimiento de las notificaciones de incidentes con aves reportadas por el tráfico de helicópteros, al objeto de controlar posibles afecciones sobre la fauna y los espacios protegidos.

Ruido.

En el documento ambiental se indica que la contaminación acústica producida por el aeropuerto es la suma de las actividades que se realizan en él, tanto en tierra como en sus operaciones en el aire. Las principales fuentes generadoras de ruido son las operaciones de aeronaves, quedando incluidas entre ellas, y en menor medida, los helicópteros.

El promotor ha llevado a cabo un estudio acústico utilizando el programa de simulación INM (Integrated Noise Model) en su versión 7.0c. Por otro lado, para analizar el grado de exposición al ruido actual, como consecuencia de la operación del helipuerto, sobre los sectores del territorio cercanos a la infraestructura, se evalúan los niveles sonoros en las áreas acústicas propuestas, conforme a la definición que de éstas establece 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.

En el estudio presentado se concluye que el impacto acústico producido por los niveles sonoros generados por el tráfico en la nueva propuesta de trayectorias en el helipuerto (huellas acústicas en superficie correspondientes a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica aplicables a los tipos de usos más sensibles) abarca únicamente terrenos comprendidos dentro del límite de la Zona de Servicio del aeropuerto.



Figura 3, Mapa de isófonas del índice acústico Ld y la zona de servicio del aeropuerto

En este sentido, además de no producirse un incremento significativo de la superficie total expuesta, tampoco se superan los objetivos de calidad fijados en ninguno de los tipos de áreas acústicas incluidas en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007 y en ninguno de los dos supuestos de la VAC. Por lo tanto, no existen diferencias entre ambas propuestas en lo referente a la superación de niveles sonoros de inmisión en las áreas receptoras más sensibles (residencial, sanitario, docente,...), que es nulo.

El promotor señala que las trayectorias actuales sobrevuelan un ámbito de gran amplitud (de 38 km de longitud y 11 km de anchura máxima), que concentra una gran cantidad de zonas urbanas y pobladas, entre los que destacan Sant Joan Despí, Sant Feliú de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola del Vallès, Ripollet, Santa Perpètua de Mogoda, Lliçà de Vall, Lliçà d'Amunt, Barcelona, Sant Adrià de Besòs, Montcada i Reixac, Montmeló y l'Hospitalet de Llobregat. Este ámbito es muy superior a la zona sobrevolada con las nuevas trayectorias propuestas, diseñadas en un ámbito más reducido (de 21 km de longitud y un ancho de banda que oscila entre los 0,2 y 1,5 km), y donde los núcleos de población se localizan a ambos lados del pasillo visual definido y algo más alejadas del mismo.

Puede por tanto concluirse que los niveles de inmisión generados, por las nuevas trayectorias, serán menores que lo que generan las trayectorias actuales e inferiores a los valores límite establecidos por la legislación vigente.

No obstante, el promotor prevé realizar el control y seguimiento de las operaciones de helicópteros mediante el actual Sistema de Ruidos del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, sito en el propio aeródromo, que aplicará a los helicópteros los mismos procedimientos de vigilancia y control que se llevan a cabo para el resto de aeronaves. Se comprobará, asimismo, que las operaciones de vuelo quedan restringidas a horario diurno, excepto en situaciones de emergencia justificadas. En fase operacional, se propone mantener el control y seguimiento de las mediciones resultantes de la red de sonómetros que el aeropuerto de Barcelona-El Prat dispone en las poblaciones del entorno del aeropuerto (ubicación acordada con los municipios, que fue aprobada en la Comisión de Seguimiento

Ambiental de la Obra de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona y cuyo seguimiento se lleva a cabo periódicamente en el Grupo Técnico de Trabajo del Ruido).

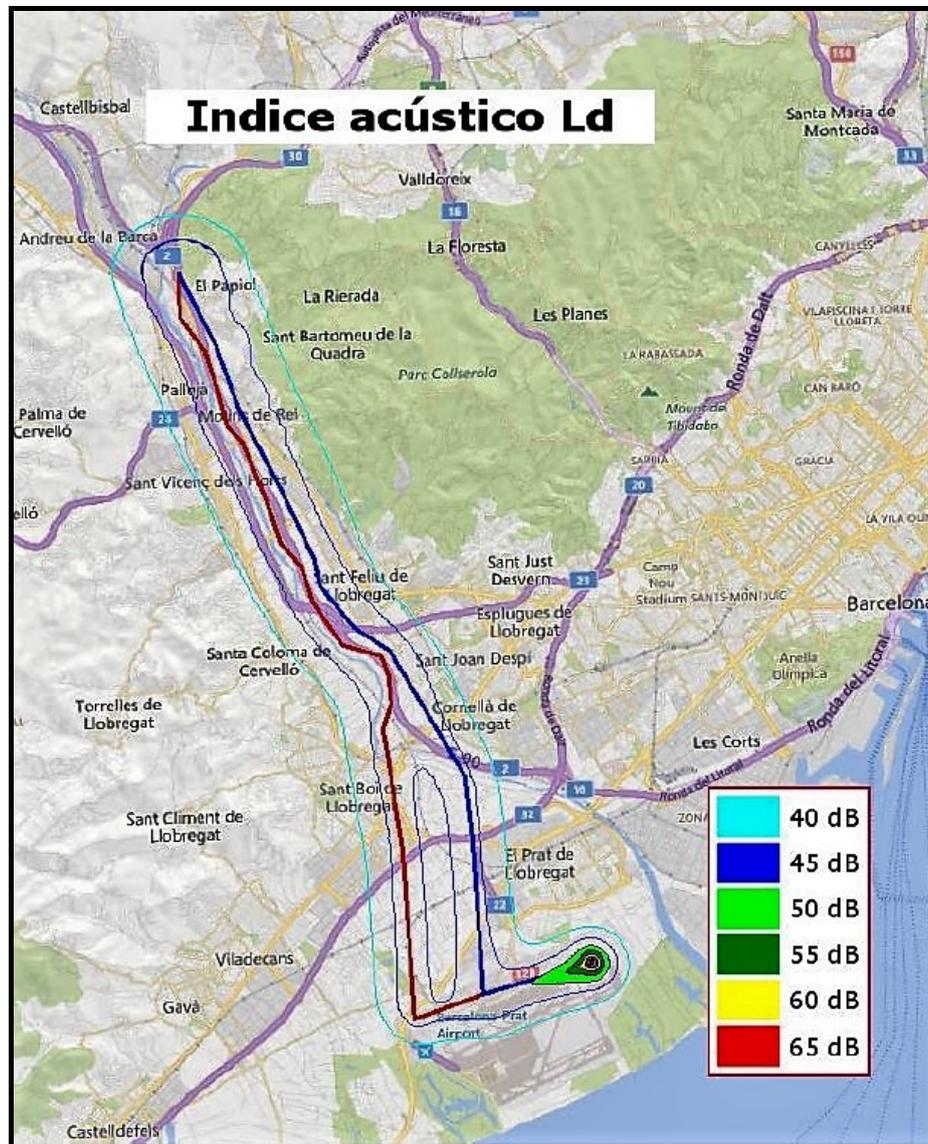


Figura 4.- Mapa de isófonas del índice acústico Ld sobre mapa de carreteras

Atmósfera.

Respecto a la contaminación atmosférica, producida por las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el promotor incluye una estimación de las emisiones de CO₂ potencialmente generadas por las trayectorias diseñadas en sendas cartas visuales de aproximación, la actual (año 2014) y la propuesta (año 2017), que permite identificar las diferencias entre ambas. Para ello, se ha calculado el consumo anual de combustible así como el inventario de emisiones anuales de los gases de efecto invernadero (GEI) emitidos a la atmósfera en la situación actual.

Considerando las fuentes de emisión (flota habitual de helicópteros), número de operaciones anuales y los datos meteorológicos así como las características superficiales del territorio, no es previsible una diferencia en el volumen de emisiones de contaminantes a la atmósfera, por alternativas. La única diferencia existente entre las opciones se

centraría en las trayectorias y longitudes de trazado recorridos. Así, las longitudes de las nuevas trayectorias propuestas oscilan entre 19,3 km (salidas) y 20,9 km (llegadas) frente a las trayectorias iniciales que varían entre 47,2 y 56,3 km (salidas, según ramal) y 40,7 y 44,5 km (llegadas, según ramal).

Con estos datos, los resultados obtenidos por trayectorias, tanto los relativos a consumo de combustible como las emisiones de GEI (gases de efecto invernadero), se recogen en la siguiente tabla y en las siguientes gráficas:

ton	Trayectorias actuales		Trayectorias propuestas	
	Llegadas	Salidas	Llegadas	Salidas
ton fuel	15,92	18,46	8,32	7,58
ton CO _{2eq}	113,42	131,43	59,28	53,98

Las diferencias existentes entre el escenario actual y el propuesto son directamente proporcionales a la diferencia de longitudes de trayectorias entre ambas opciones. Se observa que las trayectorias propuestas son más eficientes que las trayectorias actuales, en cuanto al consumo de combustible así como en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero. Esto es debido a que la distancia que recorrerán los helicópteros en la nueva propuesta, previamente a su distribución por el espacio aéreo general, será menor que la que recorren en las trayectorias actuales. Por tanto, el consumo de combustible se verá disminuido en el caso de la nueva propuesta y, con él, la emisión de gases de efecto invernadero.

No se esperan afecciones sobre otros elementos del medio.

d) Prescripciones del órgano ambiental:

De la evaluación practicada se desprenden las siguientes prescripciones que serán de cumplimiento obligado por el promotor, igual que todas las incluidas en la documentación que ha sido presentada por el mismo a lo largo del procedimiento de evaluación ambiental:

Una vez iniciada la operativa con la nueva carta de aproximación visual (VAC) para helicópteros, se realizará un estudio acústico con mediciones reales para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2003 de 19 de octubre.

Fundamentos de derecho.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta en resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto Carta visual de aproximación para helicópteros, Aeropuerto de Barcelona-El Prat, se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c), cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente (...) de la Ley de evaluación ambiental.

Según el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación

y Medio Ambiente y se modifica el Real Decreto 424/2016, de 11 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, resuelve

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto Carta visual de aproximación para helicópteros, Aeropuerto de Barcelona-El Prat, ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 26 de enero de 2018.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

Carta visual de aproximación para helicópteros, Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

