

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

3872 *Resolución de 25 de marzo de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Helipuerto privado en Port Adriano, término municipal de Calviá (Mallorca).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado d), grupo 9, del anexo I del 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), por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa, se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo a formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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

1. Información del proyecto.

1.1 Promotor y órgano sustantivo.—El promotor del proyecto es el grupo Mercantil Ocibar, S.A. Hasta la fecha la Comunidad Autónoma de las Illes Balears no ha asumido las competencias en materia aeronáutica que le corresponde estatutariamente, por lo que actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

1.2 Objeto y justificación.—El objeto del proyecto es la puesta en actividad de un helipuerto de 598 m², en la zona de dominio portuario de Port Adriano, elevado 10,5 m sobre la cota del puerto, para uso privado de los clientes del mismo. Se clasifica como helipuerto secundario al preverse un bajo número de operaciones, dos operaciones semanales, siendo el 100 % diurna.

El estudio de impacto ambiental destaca que, en su caso, es posible un uso eventual en operaciones antiincendios o de emergencias. El promotor informa que no se pretende el transporte de pasajeros ni de mercancías, ni desplazamientos previstos entre distintas infraestructuras como origen/destino, como pueden ser: vuelos turísticos entre distintos puertos, taxis, etc.

El helipuerto incluirá únicamente la zona de toma y despegue y las instalaciones mínimas necesarias para operar, como un sistema de extinción de incendios y la instalación de drenaje. En el proyecto no se prevé la instalación de sistemas de almacenamiento o abastecimiento de combustible, ni la construcción de hangares ni edificaciones anexas.

1.3 Localización.—La actuación se localiza en el interior del recinto del puerto deportivo de Port Adriano, en el término municipal de Calviá en Mallorca, en la urbanización de El Toro. El puerto está situado al Noroeste de la urbanización, con acceso por la Carretera Magaluf-Santa Ponsa.

1.4 Descripción del proyecto.—Se proyecta un helipuerto elevado que ocupará una superficie de 598 m², con un diámetro de TLOF de 25 m y un diámetro de FATO de 25 m.

El helipuerto se situará en la esquina sur del dique del puerto de Port Adriano, sin sobrepasar la altura de este, a 10,5 m sobre la cota del puerto. Se proyecta sobre una estructura de apoyo, calculada según OACI, que pueda soportar las operaciones de aterrizaje y despegue para la aeronave más crítica que hará uso de la infraestructura. El diseño del proyecto junto con su estructura de apoyo se realizará en la línea de diseño del propio puerto deportivo.

El helicóptero usuario previsto para el helipuerto proyectado será el Agusta A-139, si bien podrá utilizar el helipuerto cualquier otro helicóptero sanitario con capacidad para operar en este.

Concretamente, las actuaciones para la ejecución del helipuerto son: ejecución de zapatas, ejecución de estructura metálica sobre la que va situado el helipuerto, anclaje de la misma al dique y la ejecución de la losa de hormigón armado.

El proyecto incluirá, además de la zona de toma y despegue, instalaciones anexas necesarias para operar, las cuales consisten en:

Un sistema de abastecimiento de agua para la extinción de incendios que, para cumplir con la normativa aeronáutica según la OACI, requerirá la instalación de depósitos de agua y de grupos de presión o bombas, que se ubicarán en la parte baja de la infraestructura, así como la instalación de dos monitores de extinción contra incendios de agua más espuma, abastecidos por la Red hidrante del propio puerto, más 6 extintores portátiles de 9 kg de polvo ABC.

Un sistema de abastecimiento de red eléctrica consistente en un grupo de presión de 75 CV y diversas arquetas conectadas a la red del puerto, para cubrir el suministro de la baliza de la manga de viento, y el suministro de electricidad de los grupos de presión y de los monitores de extinción de incendios.

Se proyecta un sistema de recogida y tratamiento de aguas residuales mediante una canalización alrededor del helipuerto para recoger las posibles aguas sucias procedentes de posibles vertidos de fluidos de las aeronaves y lluvias que serán recogidas en un imbornal, situado alrededor de la plataforma de aterrizaje, y posteriormente conducidas a un separador de hidrocarburos, que eliminará las aguas negras, dejando correr solo el agua limpia, que serán evacuadas a la red de residuales del propio puerto.

Y por último, se proyecta un sistema de señalización y balizamiento que incluirá las marcas de la helisuperficie y la manga de viento.

Como ya se ha comentado anteriormente, el proyecto no incluye sistemas de almacenamiento o abastecimiento de combustible, hangares ni edificaciones anexas. Además, al situarse en la urbanización del propio puerto, la red viaria interior será la encargada de dar servicio al helipuerto.

El rumbo propuesto para las aproximaciones y despegues sería:

Trayectoria principal: configuración oeste-suroeste, aproximación 08/despegue 26.

Trayectoria secundaria 1: configuración sur, aproximación 36/despegue 18.

Trayectoria secundaria 2: configuración noroeste, aproximación 15/despegue 33.

La definición de los rumbos se ha realizado en función de las coordenadas y altitud del helipuerto, las cuales figuran en la tabla siguiente:

Coordenadas UTM	
X12	454.900,95
Y	4.370.905,39
Z	12 M

1.5 Alternativas.—El promotor, tras proceder al estudio de las maniobras de aproximación y despegue en aplicación de la normativa de obligado cumplimiento de la OACI, presenta tres alternativas al proyecto (ver figura: alternativas de proyecto):

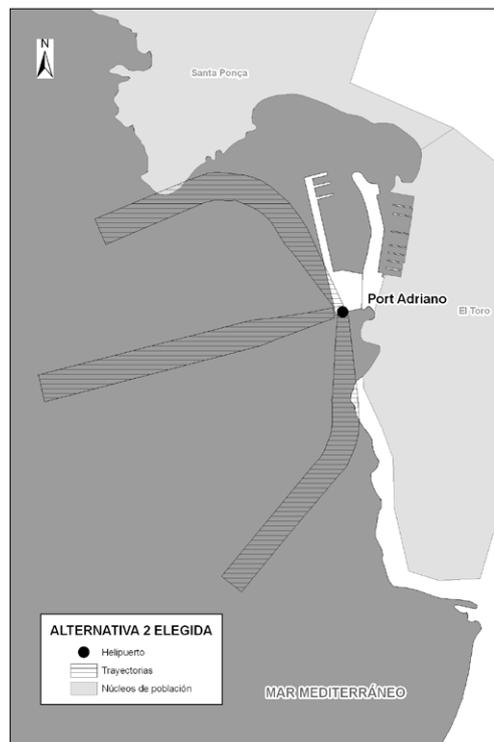


Figura: Alternativas de proyecto

Alternativa 1: Ubicada en la explanada destinada al mantenimiento de barcos y marketing. Esta alternativa se descarta por su complejidad a la hora de plantear las trayectorias de aproximación libres de obstáculos. Por la zona norte aparecen las interferencias de los mástiles de las embarcaciones amarradas en el muelle así como de las posibles embarcaciones que acceden al puerto y la salida suroeste también es compleja tanto por el paso de un viario interior del puerto como por la existencia de un muro-escollera, obstáculo imposible de evitar.

Alternativa 2: Emplaza el helipuerto en una zona elevada, completamente libre de obstáculos y con salida directa al mar. Se sitúa al Suroeste del puerto sobre una plataforma elevada. Se han proyectado tres trayectorias, dos secundarias separadas y una trayectoria principal. Las tres trayectorias cumplen con todas las restricciones y recomendaciones de la OACI. Sin embargo, se pretende que la totalidad de las operaciones se realicen por la trayectoria principal para evitar los vuelos cerca de la costa, alejándose, lo máximo posible de las zonas pobladas y del espacio natural protegido, LIC y ZEPA, Cap de Cala Figuera.

Alternativa 3: De no actuación, la cual se descarta por las implicaciones negativas sobre el aspecto social y económico del puerto.

Al no existir ubicación dentro del puerto donde se pueda proyectar un helipuerto de superficie, puesto que no se cumple con las restricciones de obligado cumplimiento por la normativa aeronáutica OACI, la única ubicación posible es la alternativa 2.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El helipuerto proyectado se ubicará sobre el espigón artificial existente en el puerto deportivo de Port Adriano al oeste de la isla de Mallorca. A continuación se detallan los elementos ambientales significativos del entorno de la actividad.

2.1 Fauna: De la fauna presente en la zona de estudio, en el municipio de Calviá, destacan distintas especies por el grado de protección que poseen. Por un lado, se encuentra la lagartija balear (*Podarcis lilfordi*), incluida en el listado de especies silvestres de régimen de protección especial en los islotes del municipio de Calviá. La presencia de la población más importante de tortuga mora (*Testudo graeca*) en Mallorca, incluida como vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y por la amplia representación de especies de avifauna que va desde el buitre negro (*Aegypius monachus*), el águila calzada (*Hieraetus pennatus*), el autillo (*Otus scops*) y el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), hasta aves de litoral de las cuales destacan las especies incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas: en peligro de extinción la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*); vulnerables el buitre negro (*Aegypius monachus*), la pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*), el águila pescadora (*Pandion haliaetus*) y el cormorán (*Phalacrocorax aristotelis desmarestii*); y dentro del listado de especies silvestres de régimen de protección especial el halcón de Eleanora (*Falco eleonora*).

2.2 Flora: La vegetación característica de la zona de actuación cuenta con sabinares y pinares de litoral en la zona de Cala Figuera y matorrales de cojinetes espinosos y vegetación rupícola en la zona de s'Esclop y el Puig de Galatzó. Paisajísticamente, en Calviá domina la presencia de acebuchales con pino de Alepo (*Pinus halepensis*) y de matorrales calcícolas. Dentro de la flora subacuática mencionar la presencia de importantes praderas de *Posidonia oceanica* presentes en el municipio.

2.3 Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000. Los espacios naturales protegidos, más cercanos a la zona de actuación, son el Parque Natural Sa Dragonera, a unos 2,5 km, y a 53 km al sureste, el Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera.

En cuanto a los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 destaca el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000074 Cap de Cala Figuera, situado a menos de 1 km al sur del helipuerto. Dentro de este espacio se encuentran a unos 2,5 km al Sudeste de la actuación la Isla del Toro y

a unos 2,5 km al Norte las Islas de Malgrats. Este LIC se caracteriza por la presencia de seis hábitats incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y por la presencia de *Diplotaxis ibicensis*, una especie de planta recogida en el Anexo II. En lo que a fauna se refiere destacan la presencia de ocho especies de aves incluidas en la Directiva 79/409/CEE, destacando la elevada densidad de *Burhinus oediconemus*, de 3 parejas reproductoras de *Falco peregrinus*, de una colonia reproductora de *Phalacrocorax aristotelis desmarestii* cercana a las 50 parejas y de la elevada densidad de la subespecie endémica *Sylvia sarda balearica*. Respecto a la presencia de *Larus audouinii*, esta especie nidifica irregularmente en la zona. La Pardela Balear (*Puffinus puffinus mauretanicus*) mantiene una importante colonia en la zona. Entre las numerosas especies de aves, no incluidas en la Directiva 49/709/CEE, cabe destacar la presencia de *Apus pallidus*, *Columba livia*, de una gran colonia de *Larus cachinans* y de *Petronia petronia*, todas ellas reproduciéndose en los acantilados del litoral. Además en este lugar se habitan dos reptiles del Anexo II de la Directiva 92/43/CEE, entre los que se encuentra una subespecie de *Podarcis lilfordi* exclusiva de la isla del Toro, la subespecie toronis y una importante población de *Testudo graeca*. Otra especie que se encuentra en el lugar es la subespecie endémica *Bufo viridis balearica*.

Añadir que muy próxima al futuro helipuerto se encuentra el área importante para la conservación de las aves (IBA) n° 323 Acantilados costeros entre las islas Malgrats y Cala Figuera, a unos 700 m al Noroeste y 260 m al Sureste.

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 documentación inicial. La tramitación se inició el 20 de febrero de 2012, al recibirse en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el documento inicial del proyecto Helipuerto privado en Port Adriano, T.M. Calviá (Mallorca, Illes Balears).

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 13 de abril de 2012, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una X aquellos que han emitido informe en relación con el documento inicial del proyecto:

Organismos consultados	Respuestas a consultas previas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	
División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Subdirección General de Dominio Público Marítimo Terrestre de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	
Demarcación de Costas de Baleares del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	
Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento.	X
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	
Demarcación de Costas de Baleares del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	
Autoridad Portuaria de Baleares del Ministerio de Fomento.	
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Illes Balears de la Secretaría de Estado de Administraciones Públicas del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.	X

Organismos consultados	Respuestas a consultas previas
Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears.	X
Espais de Natura Balear de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears.	X
Instituto Balear de la Naturaleza (IBANAT) de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears.	
Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears.	X
Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears.	
Dirección General de Medio Rural y Marino de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears.	X
Dirección General de Cultura y Juventud de la Consejería de Educación, Cultura y Universidades del Gobierno de las Illes Balears.	X
Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca.	X
Departamento de Cultura y Patrimonio del Consell de Mallorca de la Dirección Insular de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Universidades del Gobierno de las Illes Balears.	X
Ayuntamiento de Calviá.	X
Ayuntamiento de Andratx.	X
Ecologistas en Acción.	
SEO/BirdLife.	
Grupo Ornitológico Balear (GOB).	

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

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente indicó que se deberán tomar las medidas necesarias a fin de evitar afecciones a la fauna presente en el LIC Cap de Cala Figuera, manteniendo fuera del mismo las trayectorias de aproximación y despegue. No es de prever ninguna otra afección negativa significativa sobre el medio marino ni sobre la costa.

La Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento informó que por parte de esa Dirección no había inconvenientes a la documentación ambiental del proyecto presentado.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Illes Balears comunicó que no existía inconveniente para la realización del proyecto siempre y cuando se realizasen las consultas oportunas.

La Comisión Balear de Medio Ambiente del Gobierno de las Illes Balears indicó que se debían clarar una serie de datos, tales como si se preveía la construcción de algún edificio auxiliar; el motivo por el que se elige un helipuerto elevado; la necesidad de realizar un estudio de la afección paisajística generada al tratarse de una estructura elevada sobre la superficie del puerto; etc.

Espais de Natura Balear del Gobierno de las Illes Balears informó que el proyecto se ubica fuera de los espacios naturales protegidos gestionados por este organismo, en consecuencia fuera de su ámbito competencial.

La Dirección General de Medio Rural y Marino del Gobierno de las Illes Balears respondió que echaba en falta alguna medida correctora del medio marino adyacente, como colectores de aguas con separadores de hidrocarburos que se pudieran desprender con el normal uso de los aparatos y pudieran llegar al medio marino próximo, afectando a especies marinas tales como la *Posidonia oceanica* sobre la que se asienta el malecón.

La Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de las Illes Balears informó que no tenía objeciones al proyecto, no obstante hace una serie de recomendaciones con respecto a las medidas a adoptar para minimizar las afecciones sobre la avifauna.

La Dirección General de Recursos Hídricos del Gobierno de las Illes Balears informa favorablemente con una serie de condiciones referentes al mantenimiento de la maquinaria y los vertidos accidentales de sustancias contaminantes.

La Dirección General de Cultura y Juventud del Gobierno de las Illes Balears no tiene observaciones que hacer al no tratarse de materia de su competencia.

El Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca expuso una serie de medidas a tomar en consideración para la realización del proyecto a fin de minimizar al máximo los impactos sobre el entorno: reduciendo las emisiones de ruido y polvo, llevando a cabo una correcta gestión de los residuos. Así mismo insta a cumplir el programa de vigilancia ambiental durante el funcionamiento y que se cumplan las medidas de seguridad impuestas por los organismos competentes. Por último, recomienda prestar especial atención a la posible afección a la red natura próxima.

El Departamento de Cultura y Patrimonio del Consell de Mallorca informó que al tratarse de un helipuerto que se construye sobre estructuras ya existentes, no se aprecia impacto sobre bienes patrimoniales.

El Ayuntamiento de Calviá planteó una serie de indicaciones con respecto al documento inicial presentado. Durante la fase de construcción se deberá dar cumplimiento a una serie de normas, entre ellas el Plan Director Sectorial para la gestión de los residuos de construcción-demolición, voluminosos y neumáticos fuera de uso en la isla de Mallorca. Además, el Plan General de Ordenación urbana de Calviá incluye la zona de actuación como un área de prevención de riesgos en suelo urbano (PRU) de erosión. Según el artículo 4.31.bis del citado Plan General, cualquier nueva construcción que se ubique en un área de posible riesgo en suelo urbano (PRU), sea cual sea la calificación urbanística, deberá incorporar las medidas técnicas y correctoras necesarias para minimizar dicho riesgo. En este caso se trata de un potencial peligro de erosión cuando el helicóptero se encuentre posicionado sobre la superficie con el rotor girando, y el ayuntamiento insta a que se garantice que dicho riesgo es asumible para la actividad que se desarrolle en ella. Con respecto a la fase de funcionamiento se deberá analizar el posible impacto de la aproximación o alejamiento de las aeronaves sobre la ZEPA (ES0000074) Cap de Cala Figuera y la fauna que contiene, así como sobre la fauna marina. Por último, se puntualiza que el documento presentado no menciona las actuaciones susceptibles de producir impactos en el medio ambiente en la fase de clausura.

El Ayuntamiento de Andratx expuso que la zona de afección por niveles de ruido elevado no se aproxima a las zonas sensibles de este municipio (zonas residenciales y espacios naturales protegidos).

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 contestación a las consultas realizadas sobre el proyecto, con fecha 18 de diciembre de 2012, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural notifico al promotor la decisión de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental según el procedimiento previsto en la sección 1.^a del Capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyecto, a la vez que dio traslado de las copias de las respuestas a las consultas, e indicó los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental. Simultáneamente se remitió al órgano sustantivo una copia del escrito enviado al promotor del proyecto.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

3.2.1 Información pública y consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado.

El estudio de impacto ambiental se sometió al trámite de información pública mediante anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el Boletín Oficial del Estado (BOE) número 193, de 13 de agosto de 2013. Por otro lado se realizaron sendas consultas a las administraciones afectadas, que fueron previamente consultadas en la fase de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, en virtud del artículo 9.3 de la «Ley de Evaluación de Impacto Ambiental».

Con fecha 13 de febrero de 2014 tuvo entrada en esta Dirección General el expediente de información pública, que comprendía el estudio de impacto ambiental del conjunto de las actuaciones, así como las alegaciones y los informes de las administraciones públicas consultadas durante ese periodo.

Los aspectos ambientales más significativos incluidos en las alegaciones e informes recibidos durante el proceso de participación pública son:

La Comisión de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares no presenta ninguna observación al proyecto, siempre y cuando se cumpla con las medidas correctoras propuestas por el estudio de impacto ambiental.

El promotor responde que se responsabilizará de que se lleven a cabo todas las medidas previstas.

La Dirección General de Medio Rural y Marino del Gobierno de las Islas Baleares considera que la afección a la pesca y a los recursos marinos es escasa o nula y las medidas correctoras propuestas para evitar los posibles vertidos de hidrocarburos procedentes de los aparatos son adecuadas e informa favorablemente.

El promotor responde que se responsabilizará de que se lleven a cabo todas las medidas previstas.

El Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca da una serie de indicaciones sobre la gestión de los residuos, indica que se deberá cumplir con el programa de vigilancia ambiental previsto teniendo especialmente en cuenta las posibles afecciones sobre el LIC y ZEPA (ES0000074) Cap de Cala Figuera.

El promotor responde que todos estos puntos están tratados en el estudio de impacto ambiental y se responsabilizará de que se lleven a cabo todas las medidas previstas.

El Ayuntamiento de Calviá informa favorablemente y considera que la elección de la alternativa 2 es la mejor desde el punto ambiental. Así mismo detalla en su escrito los puntos que considera críticos y ve adecuado la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental y la emisión de informes sobre el cumplimiento de las medidas a adoptar.

El promotor responde que se responsabilizará de que se lleven a cabo todas las medidas previstas.

Con fecha 3 de octubre de 2014 la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se dirigió a OCIBAR, S.A., promotor del proyecto, solicitando información complementaria a fin de concretar, tanto el número de operaciones como en la franja horaria prevista para el funcionamiento del Helipuerto proyectado en el Port Adriano, así como aspectos poco estudiados sobre las posibles amenazas y peligros que el tráfico de helicópteros podría suponer para las especies de aves nidificantes, especialmente para las especies migratorias que frecuentan los acantilados marinos.

El 3 de noviembre de 2014 se recibe en este Ministerio respuesta del promotor, a la solicitud de información complementaria, en donde se especifica que se prevé un máximo de 2 operaciones a la semana las cuales se realizan por la trayectoria principal prevista, que al tratarse de un pasillo corredor que se adentra rápidamente en el mar y evita la línea del litoral, tendrán un impacto mínimo sobre las especies de aves migratorias y residentes en la zona.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El promotor ha barajado distintas alternativas de localización y de trayectorias y ha descartado la alternativa de no actuación, por las implicaciones negativas sobre el aspecto social y económico del puerto.

4.1.1 Alternativas de localización. En la alternativa 1 se estudio la posibilidad de ubicar el helipuerto en la explanada destinada al mantenimiento de barcos y marketing. A pesar de su menor impacto visual, al quedar integrada dentro de las líneas de viario y aparcamiento de la zona, se descartó por su complejidad a la hora de plantear las trayectorias de aproximación ya que al estar rodeada de obstáculos es imposible que cumpla con las normas de la OACI (Organización Internacional de Aviación Civil). Asimismo en esta ubicación, debido al efecto descendente de los rotores de las aeronaves en las distintas operaciones, existiría la obligación de despejar las zonas afectadas, cortando el tránsito de vehículos y debiendo desalojar a las personas por las zonas comerciales afectadas. También afectaría a la zona de amarre de las embarcaciones.

La alternativa 2, propuesta por el promotor, se sitúa al suroeste del puerto sobre una plataforma elevada, libre de obstáculos y con salida directa al mar. Esta alternativa produce un mayor impacto visual al ir elevada a la altura del dique, no obstante queda completamente integrada al mantener la línea y diseño del puerto deportivo. En la alternativa 2 y por la trayectoria secundaria NW, el efecto de la corriente de los rotores, produce una afección mínima en la zona del aparcamiento. En las otras dos trayectorias no hay afección ninguna debido a la salida directa al mar.

4.1.2 Alternativas respecto a las trayectorias. De acuerdo con las normas de la OACI «Los helipuertos de superficie tendrán por lo menos dos superficies de ascenso en el despegue y de aproximación, separadas por 150° como mínimo». En el caso de la alternativa 1 es imposible la proyección de dos trayectorias separadas 150° libres de obstáculos. A esta circunstancia se añade el hecho de que la huella acústica afectaría al recinto portuario y a parte de las urbanizaciones a su alrededor (Urbanización El Toro y Santa Ponsa).

Para la alternativa 2 el promotor ha proyectado tres trayectorias: las dos obligadas por la OACI separadas 150° entre sí, que serían las trayectorias S y NW, y una trayectoria principal (WNW) con salida directa al mar. Estas rutas secundarias se han estudiado y diseñado para que las maniobras de aproximación y de salida de los helicópteros eviten afectar a las posibles zonas de cría, de campeo o de invernada de especies de aves de interés, áreas sensibles para la avifauna o zonas importantes de paso migratorio ubicadas en los acantilados costeros. Por esta razón, la trayectoria secundaria Sur se ha proyectado con trayectorias curvas, saliendo dirección al mar para evitar acercarse a la costa de El Toro y la ZEPA Cap de Cala Figuera.

Sin embargo, aunque se han proyectado dos trayectorias secundarias separadas 150°, (de obligado cumplimiento por la normativa OACI para cumplir con las restricciones de seguridad para la operación), el promotor informa de que la totalidad de las operaciones de despegue y aproximación se realizarán, en lo que el promotor denomina trayectoria principal WNW (Aterrizaje 077°, despegue 257°), a fin de evitar los vuelos cerca de la costa alejándose, lo máximo posible, de zonas pobladas y del espacio natural protegido, LIC y ZEPA, Cap de Cala Figuera y en cualquier caso las operaciones serán exclusivamente de carácter diurno.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental.

4.2.1 Atmósfera. Según el Estudio de Impacto Ambiental, durante la fase de funcionamiento del helipuerto se podrían producir los principales impactos los cuales en condiciones normales de uso serán: la emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas de gas de las aeronaves y la emisión de ruido por parte de las turbinas de gas y de los rotores instalados en las aeronaves. Y en condiciones de fallo, los impactos

potenciales sobre el medio serán la emisión de compuestos orgánicos volátiles fuera de los límites establecidos en la normativa en vigor.

El promotor expone que, a pesar de la ubicación del helipuerto en terrenos próximos a una zona residencial, la previsiblemente escasa operatividad, así como su acotación temporal y la elevada capacidad dispersante de la atmósfera local, garantizarán que se producirá un aumento inapreciable de la contaminación atmosférica. Además los helicópteros utilizados en estas operaciones serán revisados y reglados correctamente, realizando las oportunas revisiones periódicas. En cualquier caso, deberá asegurarse el cumplimiento de lo establecido en la normativa relativa a la mejora de la calidad del aire.

El factor más importante de explotación, desde el punto de vista ambiental, es el nivel de emisión de ruido. La huella acústica incluida en el estudio de impacto ambiental, para dos operaciones semanales, se extiende parcialmente sobre el puerto y en su mayoría sobre el mar. El promotor añade que la zona delimitada por la servidumbre acústica no afecta a ninguna de las dos poblaciones más próximas al helipuerto, dentro del término municipal de Calviá, que son El Toro, donde se encuentra enclavado el puerto, y Santa Ponsa. Atendiendo al planeamiento urbanístico vigente, la superficie de territorio expuesta, dentro del ámbito considerado para la delimitación de servidumbre acústica en el helipuerto de Port Adriano, es suelo urbanizado. Con respecto a la afección acústica sobre los acantilados el estudio de impacto ambiental dice que es nula.

Asimismo los aparatos cumplirán con la normativa aplicable, y serán revisados periódicamente, con el fin de mantener las emisiones y el nivel sonoro dentro de los niveles establecidos por la legislación vigente.

4.2.2 Medio hídrico marino: Dada la localización del proyecto, en la esquina Suroeste del puerto apoyado sobre el extremo del dique, durante la fase de obras puede producirse un incremento del volumen de sólidos en suspensión en la capa de agua debido a las partículas y el polvo generado por las obras. Al tratarse de una zona costera de alta calidad con importantes praderas de posidonia presentes en el municipio, en concreto la pradera sobre la que se asienta el malecón, como indica la Dirección General de Medio Rural y Marino del Gobierno de las Illes Balears en las consultas previas, para prevenir su afección se llevarán a cabo las medidas detalladas en las condiciones 5.1.4 y 5.1.5 de la presente resolución.

Durante la fase de funcionamiento es posible que se generen aguas sucias procedentes de vertidos de fluidos de las aeronaves y lluvias. El estudio de impacto ambiental informa que, para evitar su vertido al mar y aprovechando la pendiente proyectada del helipuerto, se ha proyectado una canalización alrededor de este para recoger las aguas negras que serán recogidas en un imbornal situado alrededor de la plataforma de aterrizaje y conducidas hacia un separador de hidrocarburos que las evacuará a la red de residuales del propio puerto, tal y como solicitó la Dirección General de Medio Rural y Marino del Gobierno de las Illes Balears en las consultas previas. El promotor expone que las aguas negras serán extraídas por empresas especializadas periódicamente. Dado que las aguas negras generadas en un separador de hidrocarburos se consideran residuos peligrosos, para prevenir posibles afecciones al medio, estas se deberán clasificar y gestionar a través de un gestor autorizado, cuya periodicidad de retirada se determinará según lo establecido por la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, tal y como se recoge en la condición 5.1.6 de la presente resolución.

4.2.3 Residuos y suelo. Durante la fase de construcción, el promotor informa que no se producirá afección sobre el suelo, al tratarse de una estructura ubicada sobre el puerto en una zona ya urbanizada. Los residuos generados se gestionarán en cumplimiento del «Plan Director Sectorial para la gestión de los residuos de construcción-demolición, voluminosos y neumáticos fuera de uso en la isla de Mallorca», tal y como indica el promotor y recuerda el Ayuntamiento de Calviá. Los residuos generados durante el funcionamiento serán trasladados a vertedero autorizado, punto limpio o gestor autorizado en el caso de tratarse de residuos peligrosos.

Según el Plan General de Ordenación Urbana de Calviá, el puerto se encuentra dentro de un área de prevención de riesgos en suelo urbano (PRU) de erosión, el estudio de impacto ambiental informa que esta circunstancia fue tenida en cuenta a la hora de diseñar el puerto, con las medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar la erosión. El helipuerto se situará encajado en una esquina del puerto rodeado en tres cuartas partes por el dique del puerto sin sobrepasar éste. El mayor efecto generado por los rotores en el aterrizaje y el despegue se producirá sobre la plataforma del propio helipuerto, diseñado con materiales resistentes. Por tanto el promotor indica que no producirá ningún efecto erosivo sobre el helipuerto y su entorno, teniendo en cuenta la escasa actividad del mismo.

4.2.4 Vegetación. Al ubicarse el helipuerto sobre zona urbanizada, no existe vegetación que pueda verse afectada tal y como expone el promotor en el estudio de impacto ambiental.

4.2.5 Fauna. En el estudio de afecciones sobre la fauna, se tiene especialmente en cuenta las posibles afecciones a las aves protegidas por la Directiva 2009/147/CEE, del 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, en relación con las molestias por el movimiento de helicópteros, las emisiones acústicas y, en su caso, el riesgo de colisión.

La Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de las Illes Balears, menciona los peligros que el tráfico heliportuario puede suponer para las especies de aves nidificantes de la zona, dado que una parte importante de las aves más amenazadas de las Islas Baleares utilizan los acantilados marinos con este propósito. En el estudio de impacto se ha tenido en cuenta las posibles amenazas para la avifauna, especialmente para las especies migratorias que frecuentan los acantilados marinos. Los sobrevuelos pueden ocasionar molestias; afecciones acústicas, riesgos de colisión e intranquilidad tanto a las aves sedentarias como migratorias. Por esta razón, la trayectoria principal, por donde se realizará la totalidad de las operaciones, se adentra directamente al mar e impedirá el sobrevuelo de los acantilados marinos.

En el estudio de ruido, presentado por el promotor, calculado para dos operaciones semanales, se explica que dado el bajo número de operaciones, su área de afección es mínima y su efecto sobre las especies de aves migratorias y residentes en la zona es nula.

4.2.6 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000. Para evitar la afección de los espacios protegidos situados muy próximos al helipuerto, el promotor proyecta la trayectoria principal WSW, con salida sobre el mar. Además, tal y como se ha mencionado anteriormente, el helipuerto está obligado a proyectar como mínimo dos trayectorias separadas 150° libres de obstáculos, estas son la S y NW. Estas trayectorias secundarias se aproximan a los acantilados costeros entre las islas Malgrats y Cala Figuera. Para evitar el sobrevuelo de estas zonas, el promotor indica que por la trayectoria principal se realizaran la totalidad de las operaciones, evitando cualquier posible afección sobre estas áreas. Toma así en consideración lo especificado por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, respecto a tomar las medidas necesarias a fin de evitar afecciones a la fauna presente en el LIC-ZEPA «Cap de Cala Figuera», manteniendo fuera del mismo las trayectorias de aproximación y despegue.

4.2.7 Paisaje. El helipuerto elevado se diseña como una estructura integrada en el puerto con el mismo estilo de diseño y a la altura del dique, por tanto el promotor indica que no supondrá impacto sobre el paisaje existente.

4.2.8 Patrimonio cultural. El promotor expone que el Ayuntamiento de Calviá informó de la no existencia de bien cultural catalogado alguno, ni de yacimiento arqueológico en la zona, a lo cual se añade que en ningún caso la construcción del helipuerto implicará el dragado del fondo marino. Por tanto, no se aprecia impacto sobre bienes patrimoniales, tal y como indicó en las consultas previas el Departamento de Cultura y Patrimonio del Consell de Mallorca.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, que tiene por objeto garantizar la

correcta ejecución y cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor. En este seguimiento, el promotor establece una serie de controles sobre las áreas de actuación, por un lado durante la ejecución del proyecto verificando la delimitación de las mismas, el mantenimiento de la maquinaria empleada (controlar que únicamente se utilice maquinaria con la ITV actualizada para evitar emisiones de contaminantes y/o ruidos), el control del nivel de ruido, la gestión de los residuos generados (inspección de las zonas de almacenamiento de productos y residuos peligrosos, control de los partes de retirada de residuos de las empresas gestoras, recogidas periódicas), etc.

Por otro, durante la fase de funcionamiento, se llevará a cabo un control mensual de la documentación de los helicópteros en cumplimiento de la normativa de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI); así mismo se estudiara la adecuación de las medidas adoptadas para la protección de la fauna mediante un seguimiento, durante los cinco años primeros años, con objeto de evaluar la incidencia de las operaciones de los aparatos sobre las especies de aves migratorias y residentes en la zona; además, en caso de producirse, se informará al organismo competente de cualquier incidencia, choque o colisión que se produzca con aves indicando especie, altitud, envergadura, etc. Se remitirán informes especiales al órgano competente, en caso de producirse sobrevuelos injustificados de zonas de protección de la avifauna. Se llevará a cabo un control del cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa vigente para la gestión de los residuos generados. El seguimiento de las actuaciones se realizará mediante informes de seguimiento periódico.

5. Condiciones al proyecto.

5.1 Medidas preventivas y correctoras para la alternativa más adecuada ambientalmente:

5.1.1 Los residuos generados serán gestionados de acuerdo con la planificación sectorial insular, en función de su tipología y características específicas y el promotor debe cumplir con lo indicado en el «Plan Director Sectorial para la gestión de los residuos de construcción-demolición, voluminosos y neumáticos fuera de uso en la isla de Mallorca», de 8 de abril de 2002, publicado en el Boletín Oficial de las Islas Baleares núm. 141, de 23 de noviembre de 2002.

5.1.2 Todos los residuos, cualquiera que sea su topología (Peligrosos, No Peligrosos, Inertes, Urbanos), deberán ser debidamente gestionados por un gestor autorizado.

5.1.3 Durante el tiempo que duren las obras se tomarán las medidas necesarias para evitar que durante las mismas se produzcan vertidos de sustancias contaminantes (aceite, hidrocarburos, etc.) y como medida preventiva no se realizarán trabajos de mantenimiento de las maquinarias susceptible de ser contaminantes.

5.1.4 Se extremarán las medidas destinadas a prevenir el vertido de sustancias peligrosas al dominio público marítimo terrestre, asegurando su integridad y calidad, dada la posibilidad de un episodio accidental de derrame de combustibles o aceites. Además, para evitar vertidos accidentales, se dispondrán barreras de contención para cercamiento de derrames de hidrocarburos y aceites.

5.1.5 Durante la realización de las obras, y para evitar la contaminación por partículas sólidas de la lámina de agua circundante, se instalará una cortina antiturbidez y filtros de geotextil en la zona exterior del dique alrededor del perímetro de obra.

5.1.6 Con respecto al separador de hidrocarburos, la gestión de las aguas negras que genere, se realizará siguiendo las indicaciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, tales como: clasificación del residuo, gestión a través de un gestor autorizado, periodicidad de retirada, etc.

5.1.7 Durante la fase de construcción y funcionamiento se garantizará el cumplimiento del Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y

emisiones acústicas. Se llevarán a cabo controles periódicos de la instalación y su funcionamiento. Estos controles se reflejarán en informes que se incluirán en el programa de vigilancia ambiental.

5.1.8 Dado que en la evaluación realizada se ha considerado una frecuencia de 2 vuelos semanales, si hubiera una modificación de dicha frecuencia (aumento de operaciones) debería actualizarse la huella acústica. Si del resultado de dicha actualización se detectase un aumento significativo de la afección acústica, deberá ponerse en conocimiento del órgano ambiental para que se analice si esta modificación de las condiciones iniciales debe someterse a alguno de los procedimientos establecidos en la legislación de evaluación ambiental vigente.

5.1.9 Los aparatos, visitantes y locales cumplirán con la normativa aplicable, y serán revisados periódicamente, con el fin de mantener las emisiones y el nivel sonoro dentro de los niveles establecidos por la legislación vigente.

5.1.10 La totalidad de las operaciones de aproximación y ascenso se deben realizar por la trayectoria principal (WSW), a fin de evitar los vuelos cerca de la costa, alejándose, lo máximo posible de zonas pobladas (Urbanización El Toro y Santa Ponsa, T.M. de Calviá) y del espacio natural protegido, LIC y ZEPA, Cap de Cala Figuera.

5.1.11 Para evitar cualquier tipo de afección a la avifauna (colisiones, molestias acústicas, etc.), y de acuerdo con la recomendación indicada por la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares, los sobrevuelos costeros de los helicópteros se llevarán a cabo a una altura superior a los 1000 pies, no permitiéndose aterrizar en los islotes.

5.1.12 Tal como ha expresado el propio promotor, el helipuerto será exclusivamente de uso diurno, con un máximo de dos operaciones semanales.

5.1.13 Durante las diferentes fases del proyecto, se cumplirá en todo momento con la normativa de seguridad, así como las prescripciones técnicas impuestas por los organismos y administraciones competentes por razón de la materia y que concurra en la actividad proyectada.

5.1.14 Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

5.2 Especificaciones para el seguimiento ambiental. Dentro del Programa de Vigilancia Ambiental, los principales aspectos a vigilar serán:

5.2.1 Durante los cinco primeros años desde la puesta en marcha del helipuerto y para verificar que la explotación de la infraestructura no produce efectos no deseados sobre las poblaciones de aves protegidas se realizarán controles de población siguiendo las indicaciones de la Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de las Illes Balears.

5.2.2 Una vez puesto en explotación, se establecerán controles periódicos de ruido para evitar que se sobrepasen los límites establecidos en la normativa vigente, sobre las poblaciones cercanas (Urbanización El Toro y Santa Ponsa), siguiendo las indicaciones que establezca el órgano competente.

5.2.3 El programa de vigilancia ambiental recogerá la comprobación y verificación de que las medidas correctoras propuestas son realmente eficaces y reducen la magnitud de los impactos detectados, y en el caso contrario la propuesta y diseño de medidas complementarias. Este plan describirá el tipo de informes de seguimiento que deben remitirse a los diversos organismos competentes a través del órgano sustantivo, y la frecuencia y periodicidad de los mismos.

5.2.4 En el presupuesto del proyecto se especificará el coste de las medidas correctoras y de las medidas incluidas en el programa de vigilancia ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Helipuerto privado en Port Adriano, T.M. Calviá (Mallorca, Illes Balears), al concluirse que no producirá impactos adversos significativos por quedar adecuadamente protegido el

medio ambiente y los recursos naturales, siempre y cuando se autorice la alternativa dos y en las condiciones anteriormente señaladas en la presente resolución con un uso máximo de dos operaciones semanales diurnas, que se han deducido del proceso de evaluación.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del 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, 25 de marzo de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

