

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE**

7047 *Resolución de 18 de junio de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto en la finca Es Canons, término municipal de Artà (Mallorca).*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su Anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Helipuerto en la finca Es Canons, término municipal de Artà (Mallorca) se encuentra encuadrado en el apartado k, del grupo 9, del referido anexo II.

El proyecto consiste en la adecuación de una plataforma ya preexistente, para la autorización como helipuerto de uso restringido. Anteriormente fue empleada por el servicio de vigilancia y extinción de incendios forestales de la Comunidad Autónoma, para la realización de servicios de extinción de incendios forestales en la zona, como helipuerto eventual y la legislación permitía su uso bajo esta denominación sin autorización expresa.

Tras la entrada en vigor del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, donde en su artículo 2, punto b, se indica lo siguiente:

Aeródromo eventual, la superficie apta para el uso por una o varias aeronaves, cuya utilización está limitada en el tiempo a un máximo de 30 días al año y que no dispone de infraestructuras permanentes para la operación de aeronaves. Cuando el uso del aeródromo sea por un tiempo superior será considerado, a los efectos de este real decreto, como aeródromo de uso restringido.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto*

El proyecto consiste en la adecuación de una plataforma de helipuerto para la autorización del mismo en uso restringido. La plataforma ya está construida y se ejecutó para la realización de servicios de extinción de incendios forestales en la zona.

El uso del helipuerto es privado para dar servicio a una vivienda ubicada en la finca y podría ser también utilizado cuando se requiera por los servicios de emergencia y extinción de incendios forestales de la Comunidad Autónoma.

Las instalaciones utilizadas por los residentes de la propia finca, su uso está limitado al horario diurno, y con un número de operaciones de aterrizaje y despegue de unas 25 operaciones al año.

El helipuerto se encuentra en el término municipal de Artà (Mallorca) y las coordenadas del centro de la plataforma son:

Geográficas (WGS 84)

| Latitud | Longitud | Elevación FATO |
|------------------|-----------------|----------------|
| 39°44'48,5798" N | 3°18'55,0968" E | 63,94 m |

El promotor del proyecto es Cala Veya S. L. CIF B07057300, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento y, en consecuencia, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente como órgano ambiental.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 7 junio de 2013 se recibe en el Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA la documentación ambiental del proyecto, elaborada por GEACAM, gestor ambiental designado por el promotor.

Con fecha 07 de septiembre de 2013, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente inició un periodo de consultas sobre posibles impactos significativos del proyecto, a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas. A la vista de la naturaleza y características del proyecto, se procedió a consultar específicamente sobre el mismo a las entidades recogidas en la tabla siguiente, con indicación de las que han emitido informe de respuesta:

| Organismo | Respuesta |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. | |
| Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares. | X |
| Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares. | |
| Dirección General de Salud Pública y Consumo de la Consejería de Salud, Familia y Bienestar Social del Gobierno de las Islas Baleares. | X |
| Dirección General de Transportes de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares. | X |
| Dirección General de Protección Civil y Emergencia del Ministerio del Interior. | |
| Dirección General de Puertos y Aeropuerto de la Consejería de Turismo y Deporte del Gobierno de las Islas Baleares. | |
| Delegación del Gobierno en Baleares. | X |
| Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca. | X |
| Ayuntamiento de Artà. | |
| Instituto Balear de la Naturaleza (IBANAT) de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares. | |
| Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (IMEDEA-CSIC). | X |
| WWF/Adena. | |

La Dirección General de Medio Natural Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Baleares, señala que teniendo en cuenta que no se van a construir nuevas instalaciones, que el Servicio de Protección de Especies de la Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático considera que el proyecto es compatible con la conservación de las aves protegidas y que no se produce ninguna alteración de los hábitats de interés comunitario, se considera que la ejecución del proyecto no va a causar impactos ambientales significativos siempre que los vuelos se realicen a más de 1.000 pies de altura en la zona de los acantilados marinos y las zonas húmedas, evitando así interferencias con la avifauna, hecho que se recoge en el informe que emitieron el 28/10/2013 en el que se indica que los helicópteros tienen una elevada autonomía de vuelo, de forma que, en poco tiempo, pueden llegar a cualquier lugar de las Islas. Hay que evitar que se aproximen mucho a los acantilados de la península de Llevant y a otros lugares, afectando las áreas de cría y alimentación de diferentes especies de aves. Tampoco es conveniente que durante los vuelos recreativos se sobrevuelen las zonas húmedas de Mallorca a baja altura. En consecuencia, el Servicio de Protección de Especies propone que, durante la fase de explotación, los vuelos se realicen a más de 1.000 pies de altura en la zona de los acantilados marinos y las zonas húmedas, evitando así interferencias con la avifauna. En conclusión, el Servicio de Protección de Especies considera que el Proyecto de helipuerto den la finca es Canons (TM de Artà) no ha de tener una incidencia negativa sobre las especies catalogadas y amenazadas siempre y cuando se cumpla la condición sobre la altura a la que deben producirse los vuelos indicada en el presente informe».

La Dirección General de Salud Pública y Consumo de la Consejería de Salud, Familia y Bienestar Social del Gobierno de las Islas Baleares establece que se realice un estudio detallado de las afecciones por ruido en las viviendas o zonas urbanas más cercanas, teniendo en cuenta las condiciones más desfavorables. El estudio se debería hacer de acuerdo con los criterios y procedimientos descritos en la ley 37/2003 de 17 de noviembre, el RD 1513/2005 de evaluación y gestión del ruido ambiental, así como el RD 1367/2007 sobre zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Como fuentes de ruido se deberá tener en cuenta las maniobras de despegue-aterizaje propias de la actividad. Todo esto con la finalidad de proponer, si resulta necesario, medidas para minimizar las afecciones a las viviendas o edificaciones más cercanas.

La Dirección General de Transportes de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares, consideran que en la descripción del proyecto debería especificarse si para dar cumplimiento a la normativa en materia aeronáutica de la Organización Aviación Civil Internacional (OACI) es necesaria instalación de abastecimiento de agua, suministro eléctrico y recogida de aguas de lluvia y además se debería especificar si se debe dar cumplimiento o no al RD 1367/2007 en el que se establece que se deben delimitar las zonas de servidumbre acústicas. En cuanto a las alternativas, sería necesario explicar porque sólo existen las dos indicadas en el documento ambiental. Faltaría por estudiar en los impactos sobre las aves como les afecta el movimiento de las aeronaves, emisiones contaminantes, ruido y el riesgo de colisión, así como amenazas sobre especies que nidifiquen en los acantilados y las especies incluidas en Directiva Aves. Indican la necesidad de realizar un estudio acústico (huella acústica) y determinar el impacto que puede provocar la acción y plantear alternativas. Realizar una valoración cuantitativa y cualitativa de los impactos (se realiza por lo general en compatible, moderado, severo o crítico basado en la caracterización del efecto de cada impacto, obtenida mediante atributos definidos y establecidos en el anejo I del RD 1131/1998 teniendo en cuenta la intensidad, extensión, momento, persistencia, reversibilidad, sinergias, acumulación, relación causa-efecto, periodicidad y recuperabilidad. Consideren conveniente establecer medidas correctoras respecto al ruido y la protección de los hábitats y las especies incluidas en la Directiva Hábitat.

El área de Agricultura y Pesca de la Delegación del Gobierno en Baleares, como representante de la administración General del Estado en la Comisión Balear de Medio

Ambiente y a través del Subcomité Técnico de Evaluación de Impacto Ambiental, dice que no hay inconveniente en realizar el proyecto siempre que se tenga en cuenta las decisiones de la Comisión.

El Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca indica que las obras de adecuación que sean necesarias realizar, se llevarán a cabo minimizando al máximo, los impactos sobre el entorno, reduciendo las emisiones de ruido y polvo, se deberán por tanto extremar las medidas preventivas y/o correctoras durante las diferentes fases de implantación del proyecto. La gestión de los residuos generados deberá realizarse de acuerdo con la planificación sectorial insular, prestando especial atención a los residuos de construcción y demolición y a los que tengan la consideración de peligrosos. Establecer un Plan de Vigilancia Ambiental en la fase de explotación del helipuerto. Durante la fase de funcionamiento cumplir con la normativa de seguridad así como las prescripciones técnicas impuestas por los organismos y administraciones competentes. Adoptar medidas preventivas en materia de incendios forestales y de vertidos accidentales de combustibles y lubricantes. Especial atención a la afección de la zona próxima al helipuerto denominada Muntanyes d'Artà con código ES0000227 y que forma parte de la red Natura 2000 de las islas Baleares como LIC y ZEPA.

Señalan que entre los usos del entorno próximo, se encuentra el camino de acceso a la Ermita de Betlem. Se trata de un viario privado de uso público, por el que transita una considerable cantidad de población en dirección a la Ermita u otras rutas senderistas. Dicho camino se incluye en el trazado de una etapa de la Ruta Artà Lluc promovida por el Consell de Mallorca. Por estos motivos habrá que extremar las precauciones durante las operaciones de vuelo de acuerdo con la hipótesis de uso previsto en el proyecto.

El Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (IMEDEA-CSIC), constata que la infraestructura pretende levantarse en una zona que aparece catalogada como área natural de especial interés ANEI en la normativa autonómica, lugar de interés comunitario (LIC) y zona de especial protección para las aves (ZEPA) y dado el vacío legal existente actualmente en cuanto a normativa de uso del espacio aéreo en zonas LIC y ZEPA en Baleares, y la abusiva y reiterada intromisión por parte de ultraligeros, helicópteros, avionetas y globos aerostáticos particulares en dichas áreas, recomendamos que la construcción de dicho helipuerto no se tome en consideración hasta que la comunidad autónoma de las islas baleares no cuente con un marco normativo legal sobre uso del espacio aéreo en zonas protegidas por parte de particulares.

El 24 de marzo de 2014, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se dirige al promotor del proyecto, solicitándole en base a las respuestas realizadas por las administraciones consultadas, estudio detallado de las afecciones del ruido y realizar un análisis de la interacción de la explotación de la infraestructura con el camino de acceso a la ermita Betlem. Asimismo se dio traslado de la condición establecida por la D. G. de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares, en base al informe del Servicio de Protección de Especies, en el que se proponía que durante la fase de explotación del proyecto, los vuelos se realicen a más de 1.000 pies de altura en la zona de los acantilados marinos y las zonas húmedas, evitando así interferencias con la avifauna.

El 22 de mayo tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, la información complementaria solicita.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y demás documentación contenida en el

expediente, se realiza el siguiente análisis, para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. El proyecto consiste en la adecuación para su autorización, de una plataforma de helipuerto, ya construida de 15 m de diámetro y que ocupa una superficie de 177 m², que ha venido siendo utilizada por los servicios de extinción de incendios forestales en la zona.

Las actuaciones principales que se llevarán a cabo para la adaptación de la base a normativa se reducen a una adecuación de la plataforma, de las superficies de aproximación y despegue e implantación de una instalación auxiliar que consiste en un pequeño armario a pie de plataforma, para almacén de agentes extintores y de material absorbente para derrames accidentales de aceites/combustibles.

El uso previsto es privado, para uso de los residentes de la propia finca. Puntualmente, podría ser utilizado por servicios de emergencia y de prevención de incendios. Se suponen unas 25 operaciones al año, en horario diurno por lo que no dispondrá de señales luminosas.

En el documento ambiental se señala que no se ha planteado alternativas en cuanto al emplazamiento, dado que la plataforma se encuentra ejecutada y se encuentra en un espacio adecuado, en términos ambientales y de navegación aérea, además se ha descartado por protección ambiental y de minimización de efectos la implantación de instalaciones complementarias, como serían iluminación o dotación de suministro energético. Para las alternativas a la zona de aproximación, el documento señala que teniendo en cuenta la proximidad de un núcleo urbano y la zona montañosa inmediata, se han seleccionado como zonas de aproximación las únicas posibles.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se encuentra en el término municipal de Artà (Mallorca), dónde hay tres ámbitos que forman parte de la Red Natura 2000: LIC-ZEPA ES0000227 Muntanyes d'Artà, LIC ES5310029 Na Borges y LIC ES5310005 Badies de Pollença i Alcúdia.

El municipio es accidentado, destacando el Torrent de Na Borges y las montañas de Artà que forman alineaciones suroeste-noreste.

Artà tiene una gran superficie cultivada dedicada mayoritariamente al cultivo de secano con cereales, almendros y olivos. Hay algunas zonas de maquias, pinares y encinares.

No se ha identificado otros proyectos con los que pudiera existir acumulación de defectos ambientales.

3.3 Características del potencial impacto. La ubicación de la infraestructura y las áreas de aproximación se encuentra en el espacio que forma parte de la Red Natura 2000, LIC-ZEPA ES0000227 Muntanyes d'Artà, señalando el documento ambiental que se descarta cualquier disminución de la calidad de los recursos biológicos y de la calidad y de los valores del espacio protegido por la actuación a desarrollar.

Se descarta la presencia de hábitats de la Directiva Hábitats, y se señala que se encuentra en área de distribución de la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) taxón de la Directiva Hábitats. En relación a la presencia de aves, al ejecutarse en proyecto en un entorno de viviendas relativamente alterado, la probabilidad de encontrarse poblaciones de aves en densidades altas es relativamente baja.

El documento ambiental señala que se ha descartado cualquier afección sobre hábitats o taxones de la Directiva derivados de la adecuación de la plataforma ya que la misma ya se encuentra implantada y no es necesaria ninguna actuación de desbroce y se trata de una zona antropizada.

Respecto a los posibles impactos de la explotación, se señala que la navegación aérea se realizará exclusivamente a través de las zonas de aproximación. La ruta principal corresponde a la definida por el eje Este-Oeste, previéndose una ruta secundaria en caso de que no poderse emplear la otra por condiciones meteorológicas adversas.

En la ruta de aproximación principal, no se han identificado puntos de nidificación de aves sensibles en la inmediaciones y en cuanto a la secundaria, se ha estimado que las

distancias entre la ruta y los cantiles que sirven para nidificación de rapaces, es de aproximadamente 1 km lo suficientemente distanciado para no generar molestias que pudieran incidir sobre las pautas de alimentación o reproducción.

No obstante, el promotor en el documento de información complementaria solicitada por la Subdirección General de Evaluación Ambiental, en previsión de una posible afección a las aves que nidifican en los acantilados, recoge dentro de las medidas preventivas la prescripción de realizar los vuelos a más de 1000 pies de altura en la zona de acantilados marinos y las zonas húmedas, señaladas por la Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares apoyadas por el informe emitido por el Servicio de Protección de Especies.

Asimismo la Subdirección General de Evaluación Ambiental, instó al promotor a realizar un análisis de la interacción de la explotación de la infraestructura con el camino de acceso a la Ermita de Betlem, dado que el Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca señaló que dicha ruta dispone de un Plan Especial de Ordenación y Protección.

En la información complementaria del documento ambiental, se señala que la finca Es Canons se sitúa colindante al camino de acceso a la Ermita de Betlem, el cual se incluye en el trazado de una etapa de la ruta Artà-Lluc promovida por el Consell de Mallorca. Entre el punto más cercano a la plataforma del helipuerto y el borde del camino hay unos 33 m.

Las trayectorias de aproximación y despegue del eje preferente sobrevuelan el camino en la fase final de aproximación y en la fase inicial de despegue. El sobrevuelo del helicóptero sobre el camino se estima que se realizará a una altura que irá entre los 12 y los 15 metros. Las posibles afecciones a los senderistas pueden ser interrupción de la marcha y molestias de ruido y polvo. Como la afluencia de senderista es baja y el número de operaciones anuales previstas es de 25 operaciones, la afección prevista será baja.

En un anillo circular de 10 m de alrededor de la plataforma aparece vegetación básicamente herbácea, correspondiente a cultivos abandonados o con aprovechamiento ganadero. La existente en el entorno no supone ningún problema para la operatividad del helipuerto, por lo que no se precisa ninguna acción de desbroce ni aclareo, por lo tanto no se producen impactos sobre la vegetación de interés.

Al no implicar nueva actuaciones de transformación del territorio, los impactos sobre el suelo tanto en la fase de ejecución como explotación son descartables.

El documento ambiental indica que no hay efectos sobre la escorrentía superficial por modificación de la misma y el riesgo de contaminación, por fugas accidentales de operaciones eventuales de carga de combustible, tanto en las aguas superficiales como las aguas subterráneas es bajo.

En cuanto al impacto del ruido sobre la avifauna y los núcleos urbanos de Betlem y la Colonia de Sant Pere, el promotor realizó a petición de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, un estudio detallado. Las conclusiones se recogen en el documento de información complementaria y son las siguientes:

En la fase de construcción el impacto acústico será nulo puesto que la plataforma ya existe.

En la fase de explotación contempla un tráfico anual de 25 operaciones, de las cuales el 75% se realizará sobre el eje de aproximación principal (STD) y el 25% sobre el eje de aproximación secundario (ALT). La configuración STD presenta un impacto acústico sensiblemente inferior.

Tanto en términos de nivel sonoro equivalente diurno LAeq, D; de nivel sonoro equivalente vespertino LAeq, E; como el nivel sonoro máximo LA, MAX; se mantienen claramente por debajo de los umbrales máximos admitidos en la normativa vigente.

Los niveles sonoros previstos cumplen con los criterios legalmente establecidos para nuevas infraestructuras aeroportuarias.

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

En el documento ambiental originario, se descartaba la necesidad de medidas preventivas y correctoras, salvo la previsión de un sistema de recogida de líquidos vertidos de forma accidental en operaciones esporádicas de suministro del combustible y que los vuelos se realizasen a través de las zonas de aproximación definidas en el proyecto, evitando la aproximación al núcleo urbano y a los cantiles.

Tras la solicitud dirigida al promotor de dar respuesta a determinadas observaciones realizadas por los organismos consultados, el promotor en el documento de información complementaria señala como medidas preventivas y correctoras las siguientes:

Impacto sobre la avifauna: En cumplimiento del requerimiento del Servicio de Protección de Especies el promotor se compromete a volar a más de 1000 pies de altura sobre las zonas de acantilados marinos y zonas húmedas, incluyéndolo dicha condición en los procedimientos operativos del helipuerto y un mapa con las zonas de acantilados marinos y zonas húmedas de Mallorca sobre las que aplicar este requerimiento de manera que todo operador del helipuerto tenga una referencia clara y precisa de donde se debe cumplir. Dicho mapa se elaborará (y actualizará) con la colaboración o asesoramiento del Servicio de Protección de Especies.

Camino de acceso a la Ermita Betlem:

Se instalarán señales de peligro por sobrevuelo de aeronaves, una a cada lado de la intersección de manera que sirvan de aviso a los senderistas y delimite la zona afectada por la intersección.

Se instalará debajo de cada señal un cartel con el texto peligro. Sobrevuelo de helicópteros a baja altura en varios idiomas.

Se incluirá en los procedimientos operativos del helipuerto la obligatoriedad de extremar las precauciones con respecto a los senderistas a la hora de realizar el despegue o la aproximación, teniendo incluso que llegar a retrasar esas operaciones si se detectan senderistas en la zona comprendida entre las dos señales (zona de influencia de las operaciones del helipuerto sobre el camino) hasta que los mismos hayan abandonado la zona de influencia.

Impacto acústico: Como resultado del estudio de impacto acústico se deduce que es compatible la explotación de las futuras instalaciones con su entorno, por lo que no sería necesario establecer medidas correctoras. No obstante, con el fin de minimizar el impacto acústico, el promotor establece las siguientes medidas:

Los procedimientos de aproximación y despegue en cualquiera de las trayectorias se definirán lo más ajustados posible a los perfiles de vuelo usados en el estudio, de manera que el impacto acústico esté acotado a lo evaluado en el mismo.

Evitar, siempre que se pueda, la utilización del eje de aproximación secundario, el cual es el de mayor impacto acústico para las especies protegidas que nidifican en esa zona de la Serra de LLevánt.

3.5 Mecanismos de seguimiento para garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras correctoras del documento ambiental.

Al tratarse el proyecto de una adecuación de una plataforma ya ejecutada, el promotor no considera necesario Plan de Vigilancia Ambiental para la fase de ejecución y se establece uno para la fase de explotación del helipuerto, siendo la persona encargada de la gestión del helipuerto el responsable de dicho plan:

Cada tres meses cuando haya operaciones de vuelo, se deberá revisar la dotación de material absorbente para derrames accidentales de aceites/combustibles, tanto en cantidad como en estado de conservación.

Revisión anual del estado de los extintores, y asegurar su reposición en caso de caducidad.

En caso de material sobrante del repintado de las señales de la plataforma, se deberá llevar a un punto verde para su correcto tratamiento.

4. *Prescripciones del órgano ambiental*

Las medidas incluidas por el promotor, en los procedimientos operativos del helipuerto, relativos a las maniobras de aterrizaje y despegue, para atenuar las molestias a los posibles transeúntes presentes en la ruta que lleva a la Ermita Betlem, serán de aplicación para las operaciones ordinarias. En el caso de ser necesario el uso del aeródromo para una operación de emergencia, el protocolo a aplicar será el establecido al efecto para esa circunstancia.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.^a del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del Anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Helipuerto en la finca Es Canons, término municipal de Artà (Mallorca), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.^a del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer potestativamente recurso de reposición ante esta Secretaría de Estado, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 18 de junio de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

