

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 3276** *Resolución de 26 de febrero 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 Helipuerto privado Airnor-Guillade, en el término municipal de Ponteareas (Pontevedra).*

Antecedentes de hecho

Con fecha de 4 de julio de 2014 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, escrito de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el que se solicita el inicio del procedimiento de evaluación simplificada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

Una vez analizada la documentación, con fecha 7 de agosto de 2014, se solicita al promotor la subsanación de la documentación ambiental. La documentación subsanada se recibe con fecha 9 de septiembre de 2014.

Revisada la misma se detectó que algunos aspectos del proyecto no estaban suficientemente clarificados por lo que, con fecha 25 de noviembre de 2014, se solicita información complementaria sobre las infraestructuras contra incendios, los desbroces, el estudio de paisaje y la realización de un estudio del ruido que incluya la «huella de ruido del aeródromo». Con fecha 5 de junio de 2015, tiene entrada en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente la información completa solicitada.

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

El objeto del proyecto es la conversión de unas instalaciones industriales a helipuerto de utilización privada, que será usado como helipuerto base principal de la empresa AIRNOR y como helipuerto de servicio del centro de mantenimiento de la misma empresa. Anteriormente, estas instalaciones tenían un uso industrial de chapistería de automóviles y después como base de mantenimiento de helicópteros.

En estas instalaciones se encuentra, desde el año 1997, la sede central de la empresa AIRNOR y se dan tomas (aterrizajes) circunstanciales siempre atendiendo a lo que permite la normativa aeronáutica vigente en ese sentido. La mayor parte de las instalaciones ya están construidas, únicamente es necesario la mejora y acondicionamiento de algunas de ellas, así como la ampliación de una de las tres plataformas para helicópteros con que cuenta actualmente.

El Helipuerto Airnor-Guillade cuenta con tres plataformas (dos de aparcamiento y prueba en tierra y una de aterrizaje y despegue) y entre las actuaciones que se van a desarrollar, en la fase de obra, sólo destaca la ampliación de la plataforma de despegue y aterrizaje, necesaria para el tipo de aeronaves que se van a utilizar en los trabajos aéreos, como el modelo de helicóptero Alouette III. Esta ampliación será desde los 8 m de diámetro actual hasta los 13 m, resultando una plataforma de 132,73 m² de superficie (82,47 m² nuevos).

Además, las instalaciones cuentan con una nave o edificio para oficina y materiales, un pozo de agua, unos depósitos de combustible, una pista de acceso y una explanada cementada, que se utilizará como aparcamiento de vehículos para el personal y los usuarios del helipuerto.

El helipuerto estará operativo todos los días laborables del año, de lunes a viernes, con una media de 4 operaciones de despegue o aterrizaje por día y un máximo entre 8 y 10 operaciones, siempre en horario diurno y todas VFR (Reglas de Vuelo Visual). El promotor

señala que los fines de semana el helipuerto sólo podrá utilizarse eventualmente para operaciones de emergencia por motivos ajenos a la empresa.

Las operaciones de vuelos dispondrán de dos trayectorias de aproximación y ascenso a 250°, estando la de despegue principal orientada en sentido opuesto a los vientos dominantes y la de aproximación principal a 70°, formando entre sí un ángulo de 180°. Además, estas trayectorias de entrada y salida a las instalaciones están orientadas de manera que las aeronaves no tienen que pasar por zonas pobladas a baja altitud.

El helipuerto se encuentra en la zona conocida como Raimonde, perteneciente a la parroquia de Guillade del término municipal o concello de Pontearreas (Pontevedra). Las instalaciones se ubicarán en una parcela de 19.568 m², ocupando una superficie edificada de 7.410 m². Esta parcela está clasificada, según el Servicio de Montes de Pontevedra (Dirección General de Ordenación y Producción Forestal de la Xunta de Galicia) como Monte Vecinal en Mano Común (Parcela catastral: 36042A07901111), con una extensión de 2,6978 ha.

Se ubica en las coordenadas 42°10'13" N (latitud) y 8°26'12" W (longitud) y una altitud de 210 metros sobre el nivel del mar.

El acceso a las instalaciones se realiza desde la carretera local PO-9001 (Guillade-Pontearreas, barrio Reimonde-Abelle).

El promotor de la actuación es la empresa Aeronaves del Noroeste S.L. (AIRNOR) y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

Con fecha 15 de julio de 2015, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
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.	No.
Confederación Hidrográfica del Miño-Sil del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	Si.
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	No.
Subdelegación del Gobierno en Pontevedra.	No.
Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	Si.
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	Si.
Dirección General del Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia.	Si.
Dirección General de Ordenación y Producción Forestal de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.	Si.
Dirección General de Sostenibilidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia (a través del Instituto de Estudios del Territorio).	Si.
Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia.	No.
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	Si.
Diputación Provincial de Pontevedra.	No.
Ayuntamiento de A Cañiza (Pontevedra).	No.
Ayuntamiento de As Neves (Pontevedra).	No.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Mondariz (Pontevedra)	No.
Ayuntamiento de O Covelo (Pontevedra)	No.
Ayuntamiento de Pontearreas (Pontevedra)	No.
Ayuntamiento de Salvaterra de Miño (Pontevedra)	No.
Asociación Forestal de Galicia	Si.
Comunidad de Montes Vecinales en Mancomún de Guillade	Si.
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza – ADEGA	No.
Sociedad Galega de Ornitología	No.
WWF España	No.
SEO/BirdLife	No.
Ecologistas en Acción en Galicia	No.

A continuación se exponen las recomendaciones más importantes dadas por los organismos consultados que han enviado respuesta:

La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil en su informe de 21 de agosto de 2015 destaca que, para llevar a cabo la obra y la explotación del helipuerto, es necesario contar previamente con la concesión administrativa para el uso de aguas subterráneas, en relación al pozo que ya se encuentra en las instalaciones del promotor.

Indica que la parcela, donde se ubica el centro gestor, estaría afectada por la zona de policía de un arroyo innominado tributario del río Uma y que en la zona existen concesiones de aprovechamiento de agua/usos privativos de agua por disposición legal.

Señala que, en relación con los efluentes derivados del funcionamiento del proyecto, deberá obtenerse la autorización de vertido por parte del Organismo de Cuenca. Además, solicita que se incorporen las medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar la incorporación de fugas o derrames de aceites, combustibles u otros a la red de aguas pluviales o al dominio público hidráulico. En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua, por lo que se planificarán medidas para prever estas situaciones, especialmente por el funcionamiento del tanque de combustible del futuro helipuerto y por el mantenimiento y uso de las aeronaves o maquinarias auxiliares. Finalmente señala que, en el programa de vigilancia ambiental del proyecto, se debe incluir el control de la calidad de las aguas teniendo en cuenta los parámetros que se establecerán en la autorización de vertidos.

La Dirección General del Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia, en su informe de 14 de agosto de 2015 señala que, entre en los archivos de elementos del patrimonio cultural existentes en la Subdirección General de Conservación y Restauración de Bienes Culturales, no figuran elementos inventariados en la zona del proyecto, por lo no es previsible una afección a bienes del patrimonio cultural.

El Instituto de Estudios del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e infraestructuras de la Xunta de Galicia informa, en su escrito de 3 de agosto de 2015, que no se prevé efectos significativos sobre el paisaje de la zona, pero en el caso de someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria, el promotor deberá presentar un estudio específico sobre el paisaje, donde se incluyan los efectos y medidas preventivas/correctoras necesarias.

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, en su escrito de 10 de agosto de 2015, considera que a la vista de la localización y características del proyecto, y siempre que se adopten las medidas propuestas por el promotor, no son de prever impactos adversos significativos sobre el medio ambiente.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e infraestructuras. Xunta de Galicia, en su informe de 11 de septiembre de 2015, solicita que se tenga en consideración la normativa territorial y urbanística vigente en relación a los usos permitidos según la clasificación del suelo.

En este sentido señala que el Plan General de Planificación Municipal de Pontearreas (PXOM), en trámites de aprobación, clasifica la parcela sobre la que se implanta las instalaciones como suelo rústico de protección ordinaria.

Sin embargo, el Decreto 267/2007, de 28 de diciembre, por el que se modifica la ordenación urbanística provisional del término municipal de Pontearreas (Pontevedra), y que mantendrá su plena eficacia hasta la aprobación definitiva del correspondiente Plan General, clasifica estos terrenos como suelo no urbanizable común, estableciendo entre sus especificaciones que: b) en el suelo apto para urbanizar y en el suelo no urbanizable será de aplicación íntegramente lo dispuesto en el Ley 9/2002 (LOUG) para el suelo rústico. En consecuencia, la disposición transitoria 4.ª, punto 3.º, de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia (LOUG), regula el régimen aplicable a las construcciones y/o instalaciones ejecutadas en suelo rústico, al amparo de la licencia urbanística y de la preceptiva autorización autonómica al establecer que se podrá mantener el uso autorizado y podrán ejecutarse en las mismas obras de mejora y reforma de las instalaciones sin incrementar la superficie edificada legalmente, aun cuando no cumplan las condiciones de uso y de edificación establecidas por la presente ley.

Finalmente este organismo señala que la vigente Ley reguladora del suelo no incluye, entre el régimen de usos o actividades a desarrollar en «suelo rústico de protección ordinaria», los usos objeto del proyecto que, por tratarse de una infraestructura, debería estar ubicados en suelo rústico de especial protección de infraestructuras, que la Ley regula en los artículos 32.2c) y 37.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, Xunta de Galicia manifiesta, con fecha 13 de octubre de 2015, que las instalaciones del proyecto no se encuentran en el ámbito de protección de la Red Natura 2000, ni de ningún otro espacio declarado al amparo de la Ley 9/2001, de 21 de agosto, de Conservación de la Naturaleza de la Comunidad Autónoma de Galicia. El espacio natural protegido más próximo es la Zona Especial de Conservación «Rio Tea» que se encuentra a 4.500 metros de las instalaciones.

Tampoco se aprecian hábitats naturales de interés comunitario y, según el Inventario Español de Especies Terrestres, regulado mediante el Real Decreto 556/2011, en el ámbito del proyecto se incluyen las siguientes especies: *Lutra lutra*, *Lacerta scherieberi* y *Oxiastra cutissi*. Sin embargo, no se tiene constancia de la existencia de estas especies dentro del ámbito del proyecto.

Informa que el helipuerto se encuentra en una cima carente de arbolado, con vegetación espontánea resultado de las acciones de desbroce y enclavado en un monte de repoblación de pinos y eucaliptos. Las instalaciones se sitúan entre dos vaguadas correspondientes a nacimientos que alimentan al río Umia, situados a 700 metros, sin llegar a afectar a los ecosistemas fluviales.

Concluye que no prevén efectos ambientales significativos en la zona, pero solicitan que se realice un seguimiento, durante el primer año de la actividad, de la posible afección sobre las aves del entorno de helipuerto inventariadas en el documento ambiental presentado, a los efectos de analizar la necesidad de implementar medidas correctoras.

La Comunidad de Montes Vecinales en Mano Común de Guillade alega, el 19 de agosto de 2015, que los terrenos donde se ubica la actuación (helipuerto) son de su propiedad, en virtud de la Sentencia del 8 de mayo de 1998 del Tribunal Superior de Justicia de Galicia. Que por dicha razón, si la actuación se lleva a cabo, esta Comunidad, como propietaria de los terrenos tendría que desbrozar una banda perimetral de 50 m alrededor de las instalaciones del helipuerto, por razones de seguridad, en cumplimiento de la normativa sobre incendios forestales, Ley 3/2007, de 9 de abril, de prevención y defensa contra los incendios forestales en Galicia. Que el desbroce de esta superficie supone una pérdida económica, al perder una masa forestal de 3,5 ha. Además alegan que el funcionamiento del helipuerto incrementará el riesgo de incendio en la masa forestal de la zona (pinos y eucaliptares, mayoritariamente, con aprovechamiento maderero) debido a las purgas de combustible de las aeronaves en vuelo. Señalan también los

efectos negativos que el funcionamiento del helipuerto tendrá sobre la avifauna forestal, de gran valor para el mantenimiento de los bosques por la lucha natural contra plagas que realizan las aves, como se ha demostrado con la plaga de la procesionaria del pino. Consideran que debe revisarse el proyecto y realizarse un análisis del perjuicio ambiental y económico que supone el proyecto en relación al ecosistema y aprovechamiento forestal, así como plantear medidas ambientales para aminorar los impactos ambientales.

La Asociación Forestal de Galicia, el 24 de agosto de 2015, se adhiere a lo indicado por la Comunidad de Montes Vecinales en Mano Común de Guillade, en lo que respecta a la deficiente consideración que en el proyecto se hace del entorno forestal, así como de las particularidades de los terrenos donde se localiza la actuación evaluada, que son propiedad vecinal en mano común.

Tras analizar el expediente y considerando que no se contaba con elementos de juicio suficientes para formular el Informe de Impacto Ambiental, y en cumplimiento del artículo 46.3 de la Ley 21/2013, de 11 de diciembre, de evaluación ambiental, se solicita el 27 de abril de 2016 al órgano jerárquico superior con competencias en Gestión de los Montes Vecinales en Mano Común de Galicia, que informe sobre las alegaciones manifestadas por la Comunidad Vecinal de Montes en Mano Común de Guillade, en cuyos montes se ubican las instalaciones evaluadas.

Con fecha de 25 de enero de 2017 se recibe el informe la Dirección General de Ordenación y Producción Forestal (Servicio de Montes de Pontevedra) de la Consejería del Medio Rural de la Xunta de Galicia, en el cual se pone de manifiesto que se han realizado visitas de campo a la zona para verificar la situación de la parcela donde se localiza el helipuerto privado Airnor-Guillade, que según informan, está clasificada como monte vecinal en mano común (MVMC) de Guillade. Señalan además:

Que la obra no afecta a ninguna zona incluida en la Red Natura 2000.

Que no afecta a ningún resto arqueológico ni está dentro de las zonas de influencia de las mismas.

Que la superficie afectada no tiene un uso forestal.

Que no es necesario la corta de arbolado ni la modificación de la cubierta forestal para el uso que actualmente se lleva a cabo en dicha parcela.

Por todo lo anterior, informa favorablemente, desde el punto de vista forestal, la evaluación de impacto ambiental simplificada de dicho proyecto. No obstante, el citado Servicio de Montes, tras consultar el Registro de montes vecinales en mano común, constata que no hay registrado ningún acto de disposición en los montes vecinales de la comunidad de Guillade. Como consecuencia de ello, solicita que se tramite el acto de disposición que corresponda de acuerdo con lo establecido en el título II del Decreto 260/1992, de 4 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento para la ejecución de la Ley 13/1989, de 10 de octubre, de montes vecinales en mano común.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, y para evitar que se produzcan impactos significativos consistentes en posible contaminación de las aguas superficiales y subterráneas, afecciones al dominio público hidráulico, aumento del riesgo de incendio forestal y daños económicos relacionados con las actividades forestales que se desarrollan en el Monte Vecinal en Mano Común de Guillade, así como posibles afecciones a la avifauna forestal del lugar, con fecha 29 de marzo de 2017, se solicitó al promotor que aclarara una serie de cuestiones y aceptara la siguientes modificaciones al proyecto:

Se solicitó que realizará un análisis de las afecciones que tendrá la obra y el funcionamiento del futuro helipuerto sobre los recintos forestales de la parcela donde se ubicará, así como de las parcelas de uso forestal próximas, en caso de que sea necesario actuar sobre esta masa forestal, para la prevención de incendios forestales, de conformidad con lo establecido en la Ley 3/2007, de 9 de abril, de prevención y defensa contra los incendios forestales en Galicia.

Se apuntó la necesidad de incluir medidas preventivas y correctoras con el fin de evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas, tanto en fase de obra como en fase de explotación. Así mismo se solicita que se contemplen las medidas necesarias para evitar la incorporación de fugas o derrames de aceites, de combustibles u otros sólidos a la red de aguas pluviales o al dominio público hidráulico.

Se indicó la necesidad de llevar a cabo la separación de las aguas de escorrentía procedentes del exterior de la actividad, previendo unas cunetas de guarda, que evitarán la contaminación de dichas aguas, desviándolas fuera del recinto de la actividad.

Se solicitó que se evitará la acumulación de tierras, escombros, material de obra o cualquier otro tipo de materiales o sustancias en los cauces, zonas de servidumbre y policía de los cursos de agua, debiendo trasladar dichos residuos a escombreras autorizadas.

Se indicó que bajo ningún concepto se verterán aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión directamente al terreno o a los cursos de agua.

Con fecha 2 de noviembre de 2017 se vuelve a reiterar la solicitud de información al promotor. La contestación tiene entrada el 21 de noviembre de 2017, informando lo siguiente:

Ni la obra ni el funcionamiento del futuro helipuerto afectarán de forma negativa al recinto forestal de la parcela ni a los recintos forestales colindantes y próximos. Puesto que la obra se reduce a un desmonte de una pequeña parte de la parcela, colindante con un vial público próximo. Como zona de aterrizaje se provechará una placa hormigonada existente actualmente en la parcela. Además el desmonte, al ser colindante con la carretera, actuará de cortafuegos, más efectivo que el propio vial por sí solo, en caso de incendios forestales.

No existe la posibilidad de contaminación de las aguas superficiales o subterráneas, puesto que la obra se ceñirá a un pequeño desmonte y al repintado de una placa de hormigón ya existente. Se vigilará la obra para evitar cualquier derrame de pintura por descuido o negligencia. Se nombrará un técnico coordinador y supervisor de la obra. Asimismo se dotará a la plataforma de una canaleta perimetral y de un foso de recogida de posibles derrames durante la operación normal del helipuerto.

No hay posibilidad de mezclas de las posibles escorrentías exteriores con los fluidos contaminantes propios de la actividad. No obstante, se construirá una cuneta perimetral a la parcela, de terreno mejorado con zahorra, para mayor seguridad, que irá a verter a la cuneta del vial próximo.

No existe ningún cauce de agua en las proximidades, por lo tanto no hay posibilidad de acumulación de tierras, escombros, etc. sobre los cauces.

No se verterán aceites, combustibles, etc., en el terreno porque no se va a trabajar con ellos en la fase de obras. En la fase de explotación, la plataforma de aterrizaje estará dotada de una canaleta y foso de recogida de los mismos.

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 el cambio de uso de las instalaciones existentes, actualmente destinadas como base de mantenimiento de helicópteros, con una explanada de 5000 m², sobre las que se ubican tres plataformas (dos de aparcamiento y pruebas de tierra y una de aterrizaje y despegue), una zona de apartamiento de vehículos para personal y usuarios, un pozo, una zona destinada a los depósitos de combustible y una nave industrial, todas ellas en una parcela de 7410 m², rodeada de monte de la misma propiedad de 19.568 m² situada en el lugar de Reimonde-Guillade, en el término municipal de Ponteareas, Pontevedra.

Sólo se llevará a cabo la ampliación de una plataforma para el aterrizaje y despegue de helicópteros hasta un total de 133 m².

Se pretende utilizar esta instalación como helipuerto base principal de la empresa AIRNOR (Trabajos Aéreos y/o CAMO) y como helipuerto de servicio del centro de mantenimiento de la misma titularidad.

En la actualidad, y según informa el promotor, el proyecto ha sido autorizado como centro de mantenimiento aeronáutico, cuenta con licencia para trabajos aéreos de helicópteros y licencia municipal otorgada por el Ayuntamiento de Ponteareas.

Dentro de la parcela, que según informa la empresa promotora tienen arrendada, se localiza una plantación de árboles a 50 m del límite del área de seguridad, que será necesario tratar (medida preventiva de vigilancia y control) durante el funcionamiento del helipuerto para que la altura de dicho arbolado no supere los 4 m.

Según señala el promotor no es necesario hacer desbroces en la zona interior de las instalaciones, y si así fuera, serán muy reducidos. Igualmente, esta afirmación del promotor la corrobora la Dirección General de Ordenación y Producción Forestal de la Xunta de Galicia en su informe de 18 de enero de 2017, que informa que no será necesaria la corta de arbolado ni la modificación de la cubierta forestal para el uso que actualmente se lleva a cabo en la parcela donde se ubicará el helipuerto.

Sobre los sistemas de prevención de incendios, que son obligatorios para este tipo de instalaciones, el promotor propone en el documento ambiental un sistema de prevención de incendios que cumple las especificaciones propuestas en el anexo 14 del Manual de servicios de aeropuertos, parte I Salvamento y extinción de incendios.

En el documento ambiental se indica que existen dos depósitos de combustible, uno de gasolina aviación y otro de keroseno, situados en una plataforma dentro de la parcela. Estos depósitos están en régimen de concesión por parte de Repsol que se encarga de su inspección y mantenimiento, por lo que esta empresa suministradora se encargaría de su retirada en caso de suspensión de la actividad.

Las aeronaves que se utilizarán y sobre las que se ha hecho la evaluación ambiental en cuanto a emisiones acústicas son las siguientes:

Nacionalidad y marcas de la matrícula	Fabricante y denominación de la aeronave	Número de serie de la aeronave	Masa máxima al despegue
EC-HRA.	ROBINSON HELICOPTER COMPANY R22.	154	590 kg
EC-DXN.	SOCIETE NATIONALE INDUSTRIALLE AEROSPATIALE AS 350 B.	1387	1.911 kg
EC-JJC.	EUROCOPTER EC 130 B4.	3539	2.427 kg
EC-IXH.	SOCIETE NATIONALE INDUSTRIALLE AEROSPATIALE AS-355F1.	5009	2.400 kg

El promotor realiza, en el documento ambiental, un estudio de viabilidad técnica para la ampliación de una de las plataformas ya existentes en las instalaciones, concluyendo que la plataforma que queda al este de la parcela, libre de obstáculos para las operaciones de vuelo, es la única que permite dicha ampliación.

b. Ubicación del proyecto:

El helipuerto se encuentra en la zona conocida como Raimonde, perteneciente a la parroquia de Guillade del término municipal de Ponteareas (Pontevedra).

Desde el punto de vista de la ubicación del proyecto, la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, informa que en la zona no hay espacios naturales protegidos ni especies amenazadas que puedan verse afectados por las obras y el funcionamiento del helipuerto, sin embargo, como señala la Comunidad Vecinal de Montes en Mano Común de Guillade, el futuro helipuerto se encuentra en una masa forestal con importante aprovechamiento maderero.

Por otro lado, en el documento ambiental, se indica que en el entorno del proyecto se encuentran los siguientes espacios de la Red Natura 2000:

- ZEC ES1140006 RioTea, a 3,2 km de la actuación.
- ZEC ES114007 Baixo Miño situada a una distancia mínima de 7,1 km en dirección SE.
- ZEC ES1140011 Gándaras de Budiño, situada a una distancia mínima de 15,9 km en dirección SO.
- ZEC ES1140016 San Simón, situada a una distancia mínima de 19,4 km en dirección NO.
- ZEC ES1140005 Monte Aloia, Coincide con el Parque Natural de Monte Aloia. Está situado a una distancia mínima de 20 km en dirección SO.

Asimismo en el documento ambiental se informa que el proyecto no es coincidente con ningún Hábitat de Interés Comunitario.

Las principales unidades de vegetación, que se pueden encontrar en el entorno helipuerto, son las siguientes:

- Robledales, que tienen una presencia restringida a las zonas de media ladera y fondo de valle, pero incluso en estas zonas se encuentran bastante degradados.
- Espacios antrópicos compuestos por bosques de repoblación de coníferas y frondosas.
- Praderas de pastos y siega.
- Bosques de ribera cercanos a los cursos de agua.

La parcela del proyecto lleva años dedicándose a usos industriales, con parte asfaltada y parte con vegetación herbácea cortada regularmente, dando lugar a una pradera.

En el documento ambiental el promotor incluye un inventario de las especies de fauna presentes, temporal o permanentemente, en el entorno de Guillade-Pontearreas. Según dicho inventario se ha detectado la presencia, en los alrededores de las instalaciones, de las siguientes especies:

Aves: Ratonero común (*Buteo buteo*), Mirlo común (*Turdus merula*), Carbonero común (*Perus caeruleus*), Arrendajo (*Garrulus glandarius*), Pito real (*Picus viridis*), Pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*), Vencejo común (*Apus apus*), Verdecillo (*Serinus serinus*), Zorzal común (*Turdus philomenus*), Abubilla (*Upupa epops*), Cuco (*Cuculus canorus*).

El ratonero común, el carbonero común, el pito real, el pinzón vulgar, el vencejo común, el verdecillo, la abubilla y el cuco, están incluidos en el listado de especies silvestres en Régimen de Protección Especial de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Reptiles: Lagartija gallega (*Podarcis bocagei*), salamandra (*Salamandra salamandra*), y sapo común (*Bufo bufo*).

Asimismo se ha detectado la presencia de la ardilla común, el zorro y el jabalí.

En relación al paisaje, el promotor indica que el Plan General de Ordenación municipal (PXOM) define una serie de cuencas, como unidades paisajísticas reconocibles, situándose el proyecto en la cuenca singular de Guillade. Definiéndose en dicha cuenca las siguientes unidades de valor natural:

- Espacio Fluvial del Uma: Valor alto.
- Espacio forestal de los Montes de Guillade: Valor moderado (el proyecto se sitúa en este espacio).
- Espacio natural del monte Mouriscados: Valor medio.

Según refleja el PXOM de Pontearreas la parcela del proyecto no está dentro de las zonas de protección paisajística.

El promotor señala que el entorno de la parcela, en la que se encuentra el proyecto, no presenta masas de agua destacables. La corriente de agua más importante está a una distancia de 700 m de la parcela en dirección sur, se trata de un afluente del río Tea. Al oeste de la parcela se encuentra dos pequeños cursos temporales de agua, a unos 400 y 200 metros de distancia respectivamente, y al este el regato Reimonde a unos 175 m.

En el entorno del helipuerto se encuentran varias edificaciones y viviendas dispersas, a menos de 0,5 km se sitúan los núcleos urbanos de Guillade, Sobreira, Porteliña y Forquelos, todos ellos pertenecientes a la provincia de Pontevedra (Galicia). También cabe destacar, como detalla el promotor, la presencia de un colegio público, a una distancia de 1 km, al NW. Tras el estudio sobre emisiones acústicas, realizado por la empresa promotora, se concluye que las molestias por ruido sobre la población del entorno serán mínimas.

Finalmente, la Secretaria General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Xunta de Galicia, señala que los terrenos donde se pretende ubicar el helipuerto son terrenos calificados como «suelo rústico de protección ordinaria – SR-PO», en los cuales, según la normativa vigente (Plan General de Ordenación Municipal del Concello de Pontearreas, en tramitación, Decreto 267/2007, de 28 de diciembre, por el que se modifica la ordenación urbanística provisional del término municipal de Pontearreas y Ley 9/2002, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, actualmente derogada por la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia), no están permitidos los usos que se pretenden.

c. Características del potencial impacto:

En el documento ambiental se analizan los impactos potenciales tanto en la fase de obra, como en la fase de funcionamiento y en la fase de abandono, estimando que el potencial impacto derivado del proyecto se produciría sobre todo en la fase de funcionamiento del helipuerto.

Medio hídrico.

En relación a las necesidades hídricas (abastecimiento y saneamiento de las instalaciones) durante la fase de obra y durante el funcionamiento del helipuerto, el promotor indica que se solventarán con las extracciones de agua del pozo existente en la zona, para el cual se solicitará la correspondiente concesión al organismo competente, y con la fosa séptica con que cuentan actualmente las instalaciones.

Por otro lado, el promotor señala que la plataforma en la que se realizan las obras de ampliación ya se encuentra asfaltada, por lo que estas obras no restarán superficie de infiltración al terreno. Por este motivo no se estima impacto sobre la capa freática.

En la fase de operaciones pueden originarse vertidos de combustible, aceites y productos de limpieza sobre la plataforma, sin embargo al estar asfaltada y la tierra de toda la parcela compactada y nivelada, estos posibles vertidos se consideran poco relevantes en lo que respecta a la afección de las capas freáticas del terreno.

Las aguas residuales son recogidas por una fosa séptica que deberá ser vaciada regularmente por un gestor autorizado, que llevará los residuos a una depuradora para su tratamiento.

El promotor deberá contar además con la autorización de vertidos por parte de la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, en el caso de que realice algún tipo de vertido.

No obstante, el promotor contempla varias medidas preventivas y correctoras así como la aplicación de las medidas propuestas por la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, que solicita que se separen las aguas pluviales de las aguas generadas tanto en la fase de obra como por el funcionamiento de las instalaciones y se tomen medidas adecuadas para evitar cualquier vertido accidental por el funcionamiento de los tanques de combustible, por el mantenimiento de las instalaciones y aeronaves, acopio de materiales, etc.

Residuos.

La generación de residuos durante las obras será mínima; el uso de hormigón y mortero en la ejecución del helipuerto es poco significativo y sus residuos serán tratados según la normativa de aplicación, se estima un volumen de residuos de obra y escombros de unos 5 m³ que serán gestionados de acuerdo con la legislación vigente. En las operaciones de pintado de la señalización de la helisuperficie y de la zona de estacionamiento se generarán

residuos de pintura y envases de la misma que, al tratarse de residuos peligrosos serán gestionados a través de un gestor autorizado por la Xunta de Galicia.

En la fase de funcionamiento del helipuerto, se generarán residuos resultantes de las operaciones de abastecimiento de combustible, mantenimiento y limpieza que deberán ser almacenados según la legislación vigente y recogidos por un gestor autorizado. Los residuos asimilables a urbanos, que se generarán principalmente en las instalaciones auxiliares, oficinas y vestuarios, por el personal de la empresa y usuarios, así como los generados en el desembalaje de materiales (cartón, plásticos, etc.), se tratarán de acuerdo con el modelo de separación de residuos del Concello de Pontearreas y se depositarán en contenedores adecuados o enviados al punto limpio en el caso de residuos peligrosos (lámparas fluorescentes etc.).

El protocolo de actuación, que prevé el promotor en el plan de vigilancia ambiental, indica que los residuos peligrosos se recogerán en bidones o contenedores estancos que estarán identificados con los pictogramas y códigos correspondientes según la legislación aplicable; que la retirada de los residuos peligrosos será realizada por transportistas y gestores autorizados; que la retirada de los residuos peligrosos se recogerá en un registro específico; que no se mezclarán residuos de distinta naturaleza, que los aceites usados se habrán gestionado correctamente y que en caso de producirse un vertido accidental de aceites, combustibles, u otro vertido líquido en el suelo, todo el suelo contaminado, tras ser recogido, se gestionará como residuo peligroso.

En caso de abandono de la actividad, se dismantelarán las instalaciones. Los escombros y otros materiales serán gestionados de acuerdo con la normativa vigente para cada tipo de residuo (escombros, residuos peligrosos, etc.). Los depósitos de combustibles son propiedad de la empresa suministradora, por lo que la retirada de los mismos la realizará dicha empresa. En cualquier caso, las operaciones de dismantelamiento se realizarán conforme a los protocolos establecidos según los tipos de residuos que se generen.

Calidad del aire.

Durante la fase de obras no se va a emplear maquinaria, por lo que no se contemplan emisiones de gases contaminantes que puedan afectar al aire o que contribuyan al cambio climático.

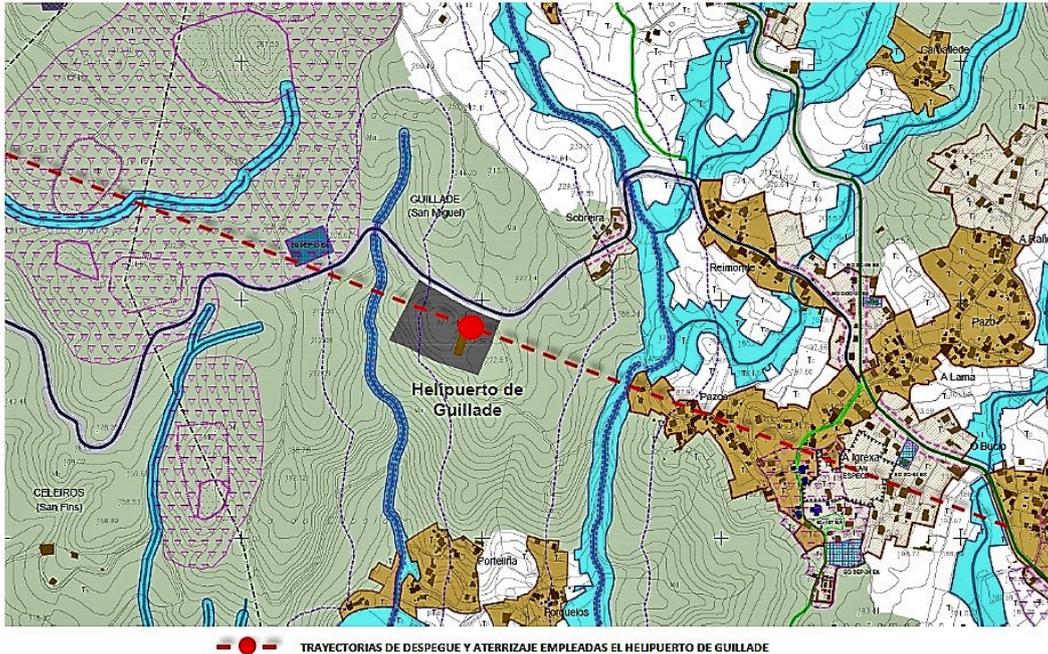
Durante el periodo de funcionamiento del helipuerto se realizarán emisiones de gases potencialmente contaminantes a la atmósfera (CO_2 , CO, NO_x y SO_x), por el proceso de combustión de los motores de las aeronaves, el promotor señala que son análogos a los de vehículos a motor y que dada la frecuencia estimada de operaciones, 4 diarias, las emisiones serán poco significativas o similares a las de cualquier vía de comunicación terrestre. El helipuerto utilizará tanto aeronaves con motor de gasolina, como aeronaves con turbina que utilizan keroseno.

Contaminación acústica.

Para valorar este impacto el promotor ha realizado un estudio para determinar la huella de ruido generada en el entorno del helipuerto de Guillade. Para dicho estudio se ha seguido el método de cálculo para ruido de aeronaves recomendado por la Directiva 2002/49/CE, sobre la gestión y evaluación de ruido ambiental y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Para el cálculo de la huella del ruido se ha tenido en cuenta: la configuración del helipuerto, las trayectorias de aterrizaje y despegue empleadas, el número de operaciones y composición de la flota, las variables climatológicas y la modelización del terreno.

El helipuerto se encuentra en una zona boscosa y al tratarse de una zona poco poblada, donde la vivienda más próxima se encuentra a 272 m en línea recta y el núcleo de población más cercano (Sobreira) se localiza a 300 m, puede considerarse que las molestias a la población por ruido serán mínimas.



El estudio ha considerado la zona que abarca el helipuerto dentro de un área acústica tipo *f*, relativa a sistemas generales de infraestructuras y otros equipamientos públicos, cuyos objetivos de calidad acústica se toman de las áreas colindantes, en este caso las propias áreas tipo *e*, según lo indicado en el 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.

Área acústica	Uso predominante del suelo	Índices de ruido (dBA)		
		Ld	Le	Ln
e	Sanitario, cultural, docente o de especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
f	Sistemas generales de infraestructuras de transporte y otros equipamientos públicos.	60	60	50

En dicho estudio, mediante la simulación de las huellas acústicas producidas por las actividades aéreas del helipuerto de Guillade, a lo largo de las trayectorias de aterrizaje y despegue, se concluye que las emisiones sonoras producidas se situarán dentro de los umbrales de calidad que marca la normativa vigente sobre ruido:

En la simulación relativa al nivel de ruido durante el periodo de día L_d (7-19 horas), con una media de 2 despegues y 2 aterrizajes, los niveles de ruido L_d están en todo momento por debajo de 50 dB, (ver figura 2).

Durante el periodo tarde L_e (19-23 horas), con una media de 1 despegue y 1 aterrizaje, y del mismo modo que en el periodo de día, los niveles de ruido L_e están en todo momento por debajo de 50 dB, cumpliendo con los objetivos de calidad de acústica estipulados para dicho entorno.

Durante el periodo nocturno (23-7 horas), el helipuerto de Guillade no realizará ningún tipo de actividad aérea.

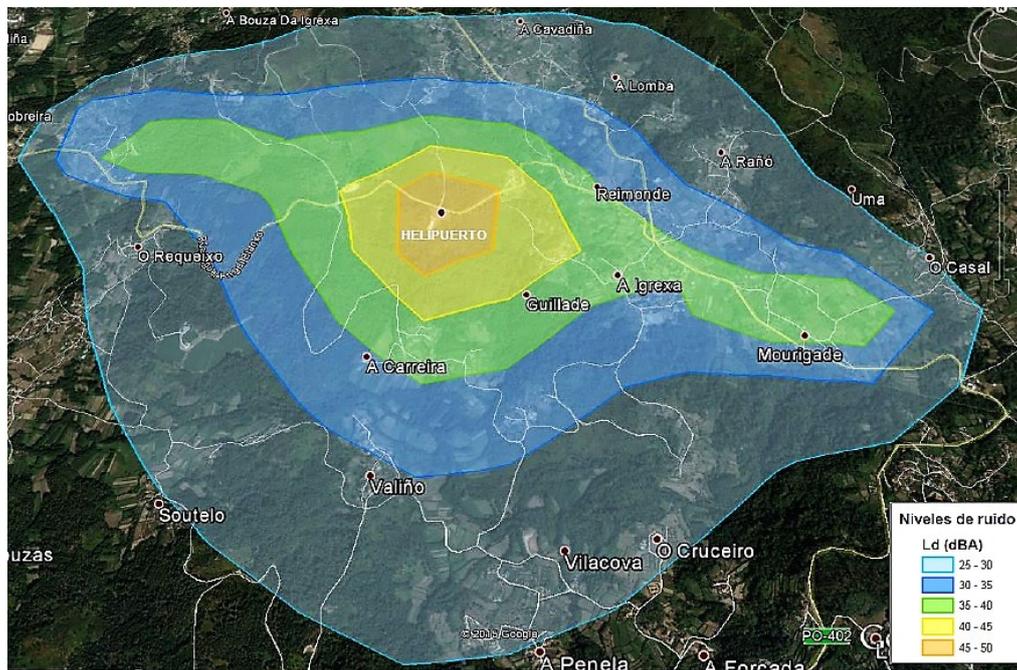


Figura 2. Huella sonora en el entorno del helipuerto de Guillade correspondiente al nivel de ruido durante el periodo de día, Ld

El estudio del ruido también contempla la huella sonora relativa al nivel máximo de ruido L_{Amax} , correspondiente al máximo nivel de presión sonora ponderado A, y los resultados de esta simulación alcanzan los 80 dB en algunos puntos próximos a la parcela. Este valor no sobrepasa los valores límite de inmisión máximos establecidos por la normativa de ruido estatal.

En el documento ambiental, como medida protectora y correctora, se contempla realizar un control periódico de la contaminación acústica que garantice la detección de cualquier incremento de los niveles de ruidos en las poblaciones próximas por encima de los valores admisibles.

Riesgo de incendio forestal.

El documento ambiental indica que en las instalaciones existe un riesgo de incendio debido a la posibilidad de algún accidente o avería de los helicópteros y por la presencia de depósitos de combustible.

Al tratarse de una instalación aeroportuaria las medidas que se deben adoptar en cuanto a extinción de incendios están reguladas en la normativa aeronáutica, cumpliendo con las máximas exigencias y que permitirán minimizar el riesgo de incendio.

La vegetación de la zona de la parcela es herbácea y se mantiene segada, en el resto de la parcela se ha procedido a eliminar la vegetación arbórea y arbustiva próxima a los depósitos de combustible y pistas reduciendo considerablemente la posibilidad de propagación de un incendio. El depósito de combustible se encuentra situado junto a un talud de tierra sin vegetación que actúa a modo de cortafuegos. La zona forestal más próxima a los depósitos de combustible y pistas de las instalaciones se encuentra al otro lado de la carretera a una distancia de más de 60 m.

En el documento ambiental se propone como medida protectora mantener un área desbrozada con la vegetación baja 50 metros alrededor de los depósitos de combustible y la vegetación de la zona de las pistas para que no supere los 30 cm de altura. Asimismo se creará y mantendrá un sistema de prevención de incendios de acuerdo con la normativa aeronáutica y la Ley 3/2007, del 9 de abril, de prevención y defensa contra los incendios forestales en Galicia.

Afecciones sobre la avifauna forestal y aprovechamientos forestales.

Tal y como se ha indicado anteriormente, en el documento ambiental el promotor incluye un inventario de fauna y entre las aves presentes en los alrededores de las instalaciones se destaca: Ratonero común (*Buteo buteo*), Mirlo común (*Turdus merula*), Carbonero común (*Perus caeruleus*), Arrendajo (*Garrulus glandarius*), Pito real (*Picus viridis*), Pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*), Vencejo común (*Apus apus*), Verdecillo (*Serinus serinus*), Zorzal común (*Turdus philomenus*), Abubilla (*Upupa epops*), Cuco (*Cuculus canorus*).

En el documento ambiental se indica que en la fase de operaciones, dado el limitado número de operaciones diarias previstas en el helipuerto, los efectos sobre la fauna se consideran de muy reducidas dimensiones, incluyendo los riesgos de colisión entre aves y helicóptero. A falta de un estudio de colisiones del helipuerto en funcionamiento y teniendo en cuenta los hábitats circundantes y las especies de aves que se han detectado en su entorno, se puede predecir que las colisiones en este helipuerto serán muy eventuales y de escasa importancia al tratarse de especies poco gregarias y/o escaso tamaño. La escasa velocidad de los helicópteros, en sus maniobras de aproximación y despegue, los convierte en un obstáculo visualmente reseñable para las aves, por lo que las posibles colisiones deben considerarse excepcionales.

Por otra parte, la Comunidad de Montes Vecinales en Mano Común de Guillade manifiesta que la instalación del helipuerto y su funcionamiento podrían ocasionar una pérdida importante de superficie forestal con aprovechamiento maderero y una incidencia sobre la avifauna forestal, de gran valor en la lucha contra las plagas de las masas arboladas, en especial de la procesionaria del pino.

En este sentido la Dirección General de Ordenación y Producción Forestal (de la Consejería del Medio Rural de la Xunta de Galicia), señala en su informe que no es necesaria la corta de arbolado ni la modificación de la cubierta forestal para el uso que actualmente se lleva a cabo en dicha parcela y la Dirección General de Conservación de la Naturaleza señala que, aunque en la zona no se haya constatado la presencia de especies amenazadas, si recomienda que se realicen estudios de seguimiento de la avifauna forestal durante el primer año de puesta en marcha del helipuerto, porque en el caso de afecciones negativas se deberán tomar las medidas correctoras que sean necesarias.

Entre las medidas protectoras y correctoras propuestas por el promotor, para minimizar la afección sobre la fauna, figuran:

Antes de llevar a cabo las labores de desbroce se realizara un batida de fauna para recuperar las posibles especies que habiten en la misma, prestando especial atención a la posible existencia de nidos, madrigueras y presencia de *Lacerta schreiberi*. Se evitará realizar desbroces en los meses correspondientes al periodo de reproducción de la mayoría de las especies (de abril a julio). Sin embargo en caso de ser necesario se deberá prestar atención a posibles nidos de aves y presencia de *L. schreiberi*. En caso de detectarse nidos o el lagarto verdinegro se valorará la posibilidad de dejar una pequeña área de protección sin desbrozar o avisar a un técnico especialista para su retirada.

Se llevará un registro del número de colisiones detectadas contra aves. Con estos datos se podrá determinar el Nivel de Riesgo potencial para las diferentes especies según la guía para la elaboración de riesgos de impacto con aves en aeropuertos de AESA. En caso de que este supere el Nivel 1 se deberán iniciar medidas de control.

En definitiva, con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras que propone el promotor, junto con las consideraciones realizadas por los organismos consultados, controles y vigilancia de la calidad de las aguas, de la avifauna forestal y de la adecuada gestión de residuos, no se prevé una afección significativa sobre el entorno forestal y la población cercana al helipuerto.

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:

No se afectará a los usos y aprovechamientos que se llevan a cabo en el Monte Vecinal en Mano Común donde se ubicará el futuro helipuerto, ni se afectará a la masa forestal contigua, considerando que no es necesario el desbroce ni eliminación de cubierta forestal, según indica el promotor y corrobora la Dirección General de Ordenación y Producción Forestal de la Xunta de Galicia.

Se cumplirá con la normativa vigente en relación a la prevención y lucha contra incendios forestales de Galicia, Ley 3/2007, de 9 de abril, de prevención y defensa contra los incendios forestales en Galicia.

Se incluirán medidas preventivas y correctoras para evitar la incorporación de fugas o derrames de aceites, combustibles u otros sólidos a la red de aguas pluviales o al dominio público hidráulico, tanto en fase de obra como en fase de explotación.

Se llevará a cabo la separación de las aguas de escorrentía procedentes del exterior de la actividad, previendo unas cunetas de guarda, que evitarán la contaminación de dichas aguas, desviándolas fuera del recinto de la actividad.

Se evitará la acumulación de tierras, escombros, material de obra o cualquier otro tipo de materiales o sustancias en los cauces, zonas de servidumbre y policía de los cursos de agua, debiendo trasladar dichos residuos a escombreras autorizadas.

No se verterán aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión directamente al terreno o a los cursos de agua.

En el plan de vigilancia ambiental, además de lo expuesto por el promotor en la documentación ambiental, se incorporará el control y seguimiento de la calidad de las aguas superficiales, analizándose los parámetros adecuados según lo que se establezca en la autorización de vertidos que proceda, con el fin de realizar el seguimiento ambiental de los mismos y, de ser necesario, proponer nuevas medidas correctoras para que los parámetros ambientales de calidad de las aguas sean los correctos. Este control se realizará durante la fase de construcción y durante la vigencia de la instalación.

Se definirá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes de la fauna con las aeronaves, que deberá estar operativo en el momento en que el aeródromo entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, las causas y las consecuencias del incidente, así como la zona y la altitud en la que se ha producido. En caso de producirse algún incidente, se remitirán los datos al organismo competente en gestión de fauna para determinar las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias.

Se informará a los pilotos de la obligatoriedad de notificar los sucesos, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (UE) número 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil.

Se realizará un seguimiento de la avifauna forestal de la zona, al menos durante el primer año de funcionamiento del helipuerto.

Una vez iniciada la actividad 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 1367/2007, de 19 de octubre. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación. Si en el inicio o transcurso de la actividad se constatará la vulneración de los niveles de ruido aceptables según la normativa, se procederá a tomar las medidas necesarias para alcanzar los niveles satisfactorios, ya sea mediante la revisión del correcto estado y funcionamiento de las aeronaves o, en caso de que dicha medida no fuera suficiente, con la adopción de las medidas técnicas necesarias (silenciador de motores, hélices más silenciosas, etc.). Si aun así se siguieran vulnerando los niveles aceptables, deberán limitarse al máximo o prohibirse el uso de los aparatos infractores, modificarse las trayectorias de despegue y

aterriaje o incluso limitar el número de operaciones hasta garantizar unos niveles acústicos que cumplan con la normativa.

Se realizará un control periódico de los niveles de ruido durante la explotación, con el fin de que se mantengan dentro de los límites legales vigentes y no produzcan molestias ni a la población ni a la fauna; así como inspecciones periódicas en los motores de los aparatos, para asegurar que se encuentren en perfecto estado y minimizar la emisión de ruidos. Se realizarán mediciones y controles adicionales ante la integración de nuevas aeronaves de características significativamente distintas de las previstas inicialmente, para descartar que produzcan niveles de ruido superiores.

Se evitará realizar sobrevuelos continuados de zonas pobladas y de viviendas aisladas. A estos efectos, se informará de ello a los pilotos que operen en el aeródromo. Cuando se deba sobrevolar alguna zona poblada, se deberá seleccionar la ruta que resulte menos sensible al ruido, salvo que ello produzca una condición insegura, a juicio del piloto.

Finalmente, el promotor, antes de la aprobación y ejecución del proyecto, deberá disponer de los correspondientes permisos, licencias y autorizaciones administrativas que resulten legalmente exigibles, entre ellas:

Acto de disposición que corresponda de acuerdo con lo establecido en el título II del Decreto 260/1992, de 4 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento para la ejecución de la Ley 13/1989, de 10 de octubre, de montes vecinales en mano común, solicitado por la Dirección General de Ordenación y Producción Forestal de la Xunta de Galicia.

Concesión administrativa para el uso de las aguas y dominio público hidráulico, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 52.1 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.

Autorización de vertidos, en relación a los efluentes derivados del funcionamiento del proyecto, en base a lo dispuesto en el artículo 245 y siguientes del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.

Autorización administrativa para la ejecución de cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces, en base a lo dispuesto en el artículo 9.4 del Real Decreto 849/1986.

Licencia urbanística y autorización autonómica, según normativa territorial y urbanística (Ley 10/1995, de 23 de noviembre, de ordenación del territorio de Galicia, Ley 9/2002, de Ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia (LOUG); Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia y Decreto 267/2007, de 28 de diciembre, por el que se modifica la ordenación urbanística provisional del término municipal de Ponteareas, (Pontevedra).

La presente resolución no cubre el posible cambio de categoría del helipuerto (aeródromo de uso restringido). Tampoco cubre posibles cambios para convertirlo en otro tipo de aeródromo en el que se desarrollen actividades distintas de las previstas en el proyecto y en la presente resolución. Antes de realizar cualquier cambio de categoría o ampliación de usos será necesario consultar al órgano ambiental el procedimiento a seguir.

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 2ª 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 Helipuerto privado Airnor-Guillade, T.M. Pontearreas (Pontevedra), se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) los proyectos comprendidos en el anexo II de la Ley de evaluación ambiental, concretamente en el grupo 7 (Proyectos de infraestructuras), apartado d) del anexo II.

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 Helipuerto privado Airnor-Guillade, T.M. Pontearreas (Pontevedra), 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 febrero de 2018.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

HELIPUERTO PRIVADO AIRNOR-GUILLAE, T.M. PONTEAREAS (PONTEVEDRA)

