

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

14366 *Resolución de 21 de noviembre de 2017, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Helipuerto en el puerto de Las Palmas «Palmasport» (Gran Canaria).*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

De acuerdo con 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.

El proyecto Helipuerto en el puerto de Las Palmas «Palmasport» (Gran Canaria) se encuentra encuadrado en la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, dentro de la letra d) del grupo 7 del anexo II, por ser un aeródromo o helipuerto no contemplado en los proyectos del anexo I.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es la puesta en actividad de un helipuerto de uso restringido para operaciones VFR, en la zona de dominio público portuario estatal bajo la titularidad de la Autoridad Portuaria del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. El helipuerto se proyecta en una infraestructura ya existente que consiste en una losa de hormigón de 40x40 m. Será utilizado como plataforma de apoyo para actividades de aeródromo de uso restringido, en el que se plantea realizar: transporte sanitario, operaciones contra incendios y transporte de medios adscritos a conraincendios.

Las obras previstas, son las siguientes:

Instalación del sistema de recogida de aguas y conexión a la red de saneamiento del puerto.

Instalación para el suministro de agua a la red conraincendios del helipuerto. Instalación del equipo de salvamento, con la construcción de un depósito de 5000 litros para uso propio del helipuerto.

Señalización de las ayudas visuales según el volumen II del Anexo 14 del OACI.

Este acondicionamiento no conllevaría movimiento de tierra alguno, ni la construcción de edificio complementario a este tipo de uso. La instalación conlleva una ocupación de 921,86 m² sobre una parcela preexistente, ya transformada para este uso, que tiene una superficie de 3.481 m² y en la que actualmente hay fabricada una losa de hormigón de 40 × 40 metros.

El emplazamiento del helipuerto se sitúa al norte del recinto portuario del Puerto de las Palmas, en el muelle de La Esfinge. Las coordenadas UTM del emplazamiento son:

X	460.529,312
Y	3.115.651,105

Para el dimensionamiento y previsión de impactos, se han considerado aeronaves de tipo helicóptero Bell 412 EP.

Las características principales se recogen en la siguiente tabla:

Características técnicas

Superficie

Superficie de la instalación.....	3.481 m ² .
Superficie del helipuerto.....	921,86 m ² .
Características de la helisuperficie.....	
Diámetro de la TLOF.....	17,13 m.
Diámetro de la FATO.....	17,13 m.
1.ª Orientación de la helisuperficie (Trayectoria NNE).....	20-02
2.ª Orientación de la helisuperficie (Trayectoria ESE).....	29-11

Elementos que integran el proyecto

Pista de rodadura o accesos nuevos.....	No.
Infraestructuras para servicio de salvamento y extinción de incendios:.....	Sí.
Zona industrial y Almacenamiento de combustible.....	No.
Urbanización (accesos/aparcamientos/otros):.....	No.

Infraestructuras asociadas

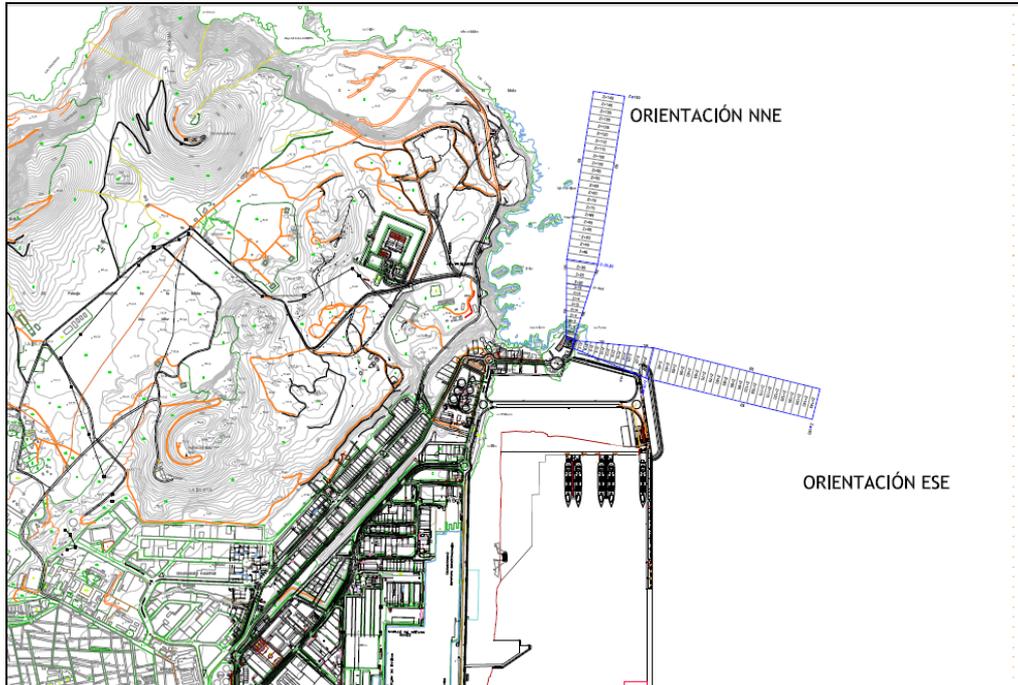
Carta operacional ATS con el aeropuerto de Gran Canaria GCLP.

El ángulo para las trayectorias, respecto al centro del helipuerto, formado por los ejes de aproximación/despegue con el norte de proyección es, para la trayectoria NNE (trayectoria preferida) de 18° 58' 58" y para la trayectoria ESE de 103° 58' 58".

El rumbo adoptado de las aproximaciones y despegues es:

Trayectoria norte-noreste: Aproximación 20/Despegue 02.

Trayectorias este-sureste: Aproximación 29/Despegue 11.



Trayectorias de aproximación

A priori, se estiman dos operaciones diarias (1 aterrizaje + 1 despegue).

El promotor del proyecto es la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el órgano sustantivo es la Dirección General de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), perteneciente al Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 31 de enero de 2017 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural establece, con fecha 23 de marzo de 2017, un periodo de consultas a los organismos y entidades recogidos en la tabla siguiente, al objeto de determinar si el proyecto puede causar impactos ambientales significativos. Se señala con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.	X
Capitanía Marítima de Las Palmas.	—
Asociación Canaria Defensa Naturaleza ASCAN.	—
WWF/Adena.	—
SEO/Birdlife.	—
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura y Deportes de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte del Gobierno de Canarias.	X
Subdelegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria (*).	X
Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias.	—

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias..	X
Dirección General de Aguas de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias.	X
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias..	—
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.	—
Ecologistas en Acción-GEN MAGEC Gran Canaria.	—
Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento..	—
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	—
Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Gran Canaria.	X
Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente..	X
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).	X
División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	—
Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias.	—
Subdirección General de Dominio Público Marítimo Terrestre de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente..	—
Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.	—
Dirección General de Seguridad y Emergencias de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias..	—
Puertos Canarios de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias..	X

(*) La Delegación del Gobierno en Canarias contesta remitiendo informe de la Demarcación de Costas de Las Palmas.

A continuación se resumen las principales cuestiones ambientales recogidas en las respuestas recibidas:

La Consejería de Medio Ambiente y Emergencia del Cabildo de Gran Canaria, informa que el proyecto no afecta a ningún Espacio Natural Protegido de la Isla de Gran Canaria, ya que el espacio más cercano se encuentra a más de 750 m de distancia (Paisaje Protegido de la Isleta (C-22)). En relación a la afección a la Red Natura 2000, según lo establecido en el artículo 45 de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales (BOC nº 2, 5-1-2015), se considera que la actuación no afecta a ninguna Zona de Especial Conservación(ZEC), ni a ningún espacio de la Red Natura 2000, no siendo necesario proceder a una adecuada evaluación de sus repercusión en el lugar, según las previsiones de los artículos 31 y siguientes de la citada Ley 14/2014.

La Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Consejería de Turismo, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, manifiesta que el proyecto no va a suponer un impacto negativo en el Patrimonio Histórico Cultural dado que no existe elemento conocido, declarado o no, en la zona de actuación.

No obstante, recuerda que a tenor de lo dispuesto en el art. 48, de la Ley 4/1999 de Patrimonio Histórico de Canarias, se adoptarán todas las medidas cautelares a efecto de

evitar la destrucción o deterioro de los bienes integrantes del patrimonio cultural, incluso en aquellos casos en que, aun no estando inventariados, tales bienes contengan los valores propios del Patrimonio Históricas de Canarias que se especifica en el art. 2 de la citada Ley.

Puertos Canarios del Gobierno de Canarias señala que no le corresponde informar al no ser este puerto competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima indica que no les corresponde informar sobre el impacto ambiental de la construcción del Helipuerto en el Puerto de Las Palmas.

La Oficina Española de Cambio Climático indica que en el documento ambiental no aparece ninguna reseña a los previsibles impactos asociados al cambio climático, tanto desde la perspectiva de la adaptación a los efectos secundarios de sus infraestructuras como a las emisiones de gases de efecto invernadero y las propuestas de eficiencia energética y consumo de energías no renovables, con incidencia especial en la calidad (química y de partículas en suspensión) del aire.

Asimismo señala que el Helipuerto, al estar ya construido, ocupar una superficie de menos de 1 km², el reducido uso que se le dará –estimación de dos operaciones diarias (un aterrizaje y un despegue)– y, por otro lado, al tratarse de una infraestructura de interés general del Estado, ubicarse en Dominio Público Portuario Estatal y considerando el plan de medidas de protección y corrección redactado al efecto en el Documento Ambiental, se concluye que desde la perspectiva del Cambio Climático no se produce ninguna interacción relevante en el medio.

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria remite, con fecha 28 de abril de 2017, informe del Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, destacando los siguientes puntos:

El ámbito de afección corresponde con una parcela de titularidad pública, en el emplazamiento conocido como La Punta, sobre el cual se apoya la plataforma urbanizada de La Esfinge y el Muelle de Nelson Mandela.

El ámbito de actuación y el acondicionamiento del proyecto resulta compatible con la condición de Sistema General Portuario, determinado en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, y con el régimen de usos regulado en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas, no observándose incoherencias con la ordenación urbanística en cuanto a los usos del suelo.

En ese marco urbanístico compatible, ni la parcela ni su entorno más o menos inmediato se encuentra integrada dentro del Catálogo Municipal de Protección, en cualquiera de las secciones de Patrimonio Arquitectónico, Etnográfico, Arqueológico o zona de Interés Medioambiental, no siendo necesario la aplicación de las correspondientes normas de protección o limitación de uso.

Se señala, asimismo, que no se encuentra afectado, o dentro de los límites, de ningún ámbito definido como Bien de Interés Cultural ni dentro de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000 o Hábitats de Interés Comunitario.

No se constatan, en este emplazamiento, especies o valores de tipo geomorfológico, de biodiversidad, cultural, agrológica o paisajística, susceptibles de requerir medidas de conservación o de interés general.

Atendiendo a los aspectos anteriores y a la información aportada, no se prevé efecto reseñable alguno: Sobre la ordenación estructural, ni sobre la ordenación ambiental y espacios de interés, ni sobre la estructura de movilidad y de operatividad territorial de la zona, ni tampoco sobre la ordenación urbanística pormenorizada.

Finalmente se concluye informando favorablemente la coherencia con las condiciones de protección de medio ambiente, la procedencia de la evaluación ambiental simplificada y la compatibilidad urbanística asociada del proyecto de Helipuerto puerto de Las Palmas Palmasport (Gran Canaria).

La Dirección General de Aguas de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias manifiesta que, una vez analizada la documentación aportada, no se considera necesario aportar observaciones ni alegaciones a la misma.

La Delegación del Gobierno en Canarias, procedió a solicitar informe de la Demarcación de Costas de Las Palmas y, con fecha 19 de mayo de 2017, la citada Demarcación indica que la ejecución del proyecto no supone afección al dominio público portuario que ocupa; por otra parte señala que podría existir afección indirecta a la ZEC marina denominada Franja marina de La Isleta, espacio perteneciente a la Red Natura 2000, y cuyo órgano gestor es la División para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.

Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias, en su oficio de 7 de julio de 2017, remite informe del Servicio de Ordenación del Litoral Oriental, en el que se señala lo siguiente:

1. La parcela está en la zona norte de la nueva explanada de la Península del Nido en el Puerto de La Palmas. El proyecto no afecta a ningún espacio protegido incluido en la Red Canaria de Espacios Naturales ni de la Red Natura 2000, si bien existe una Zona de Especial Conservación (ZEC) muy cercana, la 35_GC, Área Marina de La Isleta, cuya designación se debe a la presencia de hábitats de las siguientes especies:

1224 «Caretta caret» (tortuga boba).

1349 «Tursiops truncatus» (delfín mular).

Por otra parte, las especies incluidas en el catálogo de especies protegidas, que aparecen en este ámbito, son cetáceos —«Globicephala macrorhynchus» y «Physeter macrocephalus»— incluidos en la categoría de vulnerables y la «Cystoseira abies-marina», un alga de interés para los ecosistemas canarios.

Considera que los posibles problemas ambientales vienen derivados del riesgo de colisión con la avifauna y de la generación de ruido, en caso de un uso intensivo si se potencia el aprovechamiento para actividades turísticas sobre la ciudad de las Palmas y el conjunto de la isla. Por ello se indica que, a menos que se detectasen otras cuestiones relacionadas con la gestión de los residuos, no observan otros problemas, si el uso se restringe a operaciones de emergencia y salvamento.

2. De conformidad con el artículo 56 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Ley 2/2011, de 5 de septiembre, los planes generales y demás instrumentos urbanísticos deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como Sistema General Portuario, cuya ordenación se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente. El artículo 72, de dicho texto, establece que solo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima.

En desarrollo de dicha Ley, la zona de servicios del Puerto de Las Palmas ha sido ordenada a través del Plan Espacial de Ordenación de la zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas (OAS-04 y OAS-05), cuya aprobación definitiva, de forma parcial, se realizó por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Las Palmas, de 30 de marzo de 2007.

El Plan Especial incluye la parcela en el sistema de zonas con régimen administrativos singulares, en el área funcional de «almacenaje y logístico. El área normativa es A.N.1.A área de almacenaje y logístico A, entre cuyos usos compatibles están los equipamientos y el transporte.

El artículo 36 del Plan incluye como usos pormenorizados, contemplando en la clase transportes y comunicaciones todas las categorías: transporte marítimo, intercambiados, garaje-aparcamiento y estación de servicio.

El artículo 48 del Plan Espacial establece las normas particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ). En su apartado 4 dispone que podrán localizarse equipamientos en cualquiera de las áreas de normativa establecidas en el Plan Especial.

3. El Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado por la COTMAC, en su sesión de 29 de octubre de 2012, califica la Península del Nido como Suelo Urbano Consolidado, calificándolo como Sistema General Portuario.

El PGO modifica el artículo 40 del Plan Especial y establece las condiciones de uso para el Área de Almacenaje y Logística (An1), en el que se enclava la plataforma del helipuerto, incluyendo el transporte y la red viaria, en todas sus categorías como usos pormenorizados, por lo que, considerando el uso de transporte, la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias no observa incumplimiento de la normativa urbanística aplicable.

Por todo lo anterior, el informe enviado por la citada Dirección General de Ordenación del Territorio concluye que «el uso previsto no es incompatible con el planeamiento urbanístico de aplicación y no se observan problemas ambientales relevantes siempre que la actividad se circunscriba a operaciones de emergencia y salvamento».

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, 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.

3.1 Características del proyecto.

El proyecto consiste en el acondicionamiento de una superficie hormigonada de 40×40m, a los efectos de mejorar la disposición del sistema de recogida de aguas y saneamiento, del suministro de agua para el sistema de contraincendios y la instalación del equipo de salvamento, así como la señalización de ayudas visuales, de acuerdo a la normativa sectorial en materia de aviación civil.

Este acondicionamiento no conllevará movimiento de tierras alguno, ni la construcción de edificio complementario a este tipo de uso. La superficie general de la instalación abarca 3.481 m², teniendo el área concreta de helipuerto una extensión 922 m².

Según se describe en el documento ambiental, no se trata de una base de operaciones donde se encuentre permanentemente estacionado un helicóptero, ni se proyecta un hangar para el resguardo y mantenimiento de aeronaves. No requiere pista de rodadura o accesos nuevos ni zona de almacenamiento de combustible ni de aparcamiento, pero si se requiere infraestructura para servicio de salvamento y extinción de incendios.

Las obras previstas son las siguientes:

Instalación del sistema de recogida de aguas y conexión a la red de saneamiento del puerto: Se proyecta unas canaletas empotradas situado alrededor de la FATO del helipuerto para recoger las posibles aguas sucias procedentes de posibles vertidos de fluidos de las aeronaves y lluvias. Estas aguas negras serán dirigidas, mediante un colector, a un decantador/separador coalescente que eliminará las aguas negras dejando correr sólo el agua limpia. El separador de hidrocarburos conectará con la red general de saneamiento del puerto.

Instalación para el suministro de agua a la red contraincendios del helipuerto y contará con un sistema antincendios conformado por un monitor de extinción de incendios de agua más espumógeno, dispuestos en lados opuestos del helipuerto. Este monitor estará abastecido por un depósito de 5.000 l instalado para uso propio del helipuerto. Deben tener una presión de 10 bares, por tanto, se instalará una bomba capaz de alcanzar dicha presión. Como agente secundario se instalará un extintor de 50 kg de polvo ABC.

Señalización de las ayudas visuales, según lo estipulado en el volumen II del Anexo 14 del OACI: Se proyecta la señalización pintada en la solera, que marca y delimita las distintas zonas aeronáuticas en el helipuerto (TLOF, FATO y área de seguridad).

Instalación de manga de viento y eliminación de los distintos obstáculos de las trayectorias de aproximación y despeje.

En el documento ambiental el promotor indica que el helipuerto estará conformado como helipuerto de uso restringido de carácter general para operaciones VFR. Además, en cuanto al uso del helipuerto, estará conformado para ser usado en momentos puntuales en operaciones de emergencias (sanitarias, rescates,...) y se prevé un número reducido de vuelos, dos operaciones diarias (1 aterrizaje+ 1 despegue).

En el documento ambiental se informa de las alternativas que se contemplaron previamente a la construcción del helipuerto:

Alternativa 1. Se corresponde con la ubicación seleccionada en el proyecto elaborado por la Dirección del Puerto, en el muelle Pesquero, correspondiéndose con un helipuerto de uso público para el transporte de pasajeros entre islas, habiéndose proyectado un hangar con helipuerto en cubierta. Esta alternativa fue rechazada por la Dirección de la Autoridad Portuaria, ya que las rutas de aproximación y despegue de los helicópteros de dicha alternativa sobrevolarían el puerto y la dársena, siendo necesario elevar el helipuerto para evitar los obstáculos de mástiles de embarcaciones y grúas del puerto. Además proyectaba afección acústica sobre el puerto.

Alternativa 2. Ubicación elegida por la Dirección de la Autoridad Portuaria, se ha desarrollado en el Muelle de la Esfinge, aprovechando una infraestructura ya construida y con óptima operatividad. Las rutas de aproximación y despegue de los helicópteros para esta alternativa son directamente al mar abierto, sin ningún tipo de obstáculo y sin sobrevolar el puerto.

Por otro lado, y considerando que la plataforma del helipuerto ya está construida, en el documento ambiental se propone un análisis de alternativas valorándose primeramente la necesidad o no de inicio de la actividad (Alternativa 0), mediante el análisis de una serie de descriptores ambientales (Factor ambiental, Factor socioeconómico y Factor operatividad) y su evolución.

Entre los factores ambientales incluidos en el estudio se destaca: el ruido procedente tanto de los motores como de las hélices, que podrá ser percibido tanto por los trabajadores de la zona industrial del puerto, en las cercanías del helipuerto, como por la avifauna que pueda sobrevolar la zona; las posibles colisiones con aves; la incorporación de gases y partículas a la atmósfera procedentes del helicóptero en operación y la inclusión en el paisaje y entorno del puerto de elementos (los helicópteros) que actualmente no forman parte del escenario del puerto. El análisis realizado en el documento ambiental concluye que si bien no se esperan mecanismos de impactos lineales o complejos, que puedan suponer efectos de carácter severo o crítico sobre los elementos naturales, la puesta en marcha de la actividad, como cualquier actuación que se desarrolle en el medio, por inocua que sea, producirá una serie de efectos sobre el medio ambiente que no tendrían lugar en caso de mantenerse la situación actual, por lo que el descriptor Factor Ambiental opta por la elección de la Alternativa 0 o No actuación.

En cuanto al análisis del Factor Socioeconómico, se destaca que la puesta en actividad del helipuerto es de gran importancia tanto para el promotor como para el Gobierno Canario por la importancia de disponer de una plataforma de apoyo para operaciones aéreas en el norte de la isla, en concreto para operaciones de emergencia, que favorece la capacidad de respuesta, por ejemplo, en rescates o incendio forestal. Por esta razón el descriptor Factor Socioeconómico aboga por la elección de la Alternativa A o Actuación.

Finalmente el Factor operatividad alude al hecho de que el helipuerto es una infraestructura ya construida y actualmente en desuso, por lo que inversión ya se ha producido, sin que actualmente produzca los beneficios sociales que se esperaban de ella. Además, el emplazamiento de la instalación le otorga una excelente salida al mar, sin afección sobre las distintas actividades que se realizan en el puerto. Al igual que en el anterior caso, el descriptor Factor operatividad opta por la selección de la Alternativa A o Actuación.

Por todo lo anterior, se opta por la Alternativa A o Actuación frente a la Alternativa 0 o no de inicio de la actividad.

3.2 Ubicación del proyecto.

El emplazamiento del helipuerto se sitúa al norte del recinto portuario del Puerto de las Palmas, en el muelle de La Esfinge. El puerto constituye el principal foco de actividad económica de la isla. Está clasificado como puerto de interés general del Estado. Se dispone en una orientación norte-sur y presenta dos zonas claramente diferenciadas en funcionamiento: la Dársena Interior y la Dársena Exterior. En esta última, actualmente se están ejecutando las obras del proyecto de la nueva Dársena de La Esfinge donde se localiza la plataforma de emplazamiento del helipuerto. Se trata de la preexistencia de una plataforma de losas de hormigón, construida precisamente para este fin.

De acuerdo con el documento ambiental, el recinto portuario es uno de los mejores emplazamientos de la ciudad para situar este tipo de transporte por tener salida directa al mar y evitar sobrevolar la ciudad, alejando así el ruido y las posibles servidumbres aeronáuticas y radioeléctricas de las zonas residenciales.

El proyecto no afecta a ningún Espacio Natural Protegido de la Isla de Gran Canaria, ya que el espacio más cercano se encuentra a más de 750 m de distancia (Paisaje Protegido de la Isleta (C-22)), cuyo Plan Especial de Protección Paisajística fue aprobado y publicado en el «Boletín Oficial de Canarias» número 218, de 5 de noviembre 2010.

En relación a la afección a la Red Natura 2000, no hay ninguna figura perteneciente a la citada Red que se encuentre dentro de la zona del proyecto. No obstante, en las proximidades de la actuación se encuentra el espacio denominado Área marina de La Isleta (ES7010016). Este espacio se encuentra declarado desde septiembre de 2011 como Zona Especial de Conservación (ZEC) y está situada en el litoral noreste de Gran Canaria, cubriendo una superficie de 8.562,09 hectáreas frente a la costa de Las Palmas de Gran Canaria. En este área marina se encuentran presentes los siguientes tipos de hábitat natural de interés comunitario: 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda, 1170 Arrecifes y 8330 Cuevas marinas sumergidas o semisumergidas, y además las especies de interés comunitario tortuga boba («*Caretta caretta*») y delfín mular («*Tursiops truncatus*»).

Según la documentación presentada por el promotor, la zona alrededor del helipuerto se encuentra totalmente alterada como consecuencia del desarrollo de la actividad portuaria. En el ámbito terrestre han desaparecido casi todos los valores ambientales de carácter geológico, edafológico, botánico y zoológico; los cuales, en el mejor de los casos, quedan relegados a una representación puntual y esporádica de elementos, en su mayor parte ligados y adaptados a la presencia humana. En el ámbito marino el panorama es similar, dado que el sustrato no presenta las condiciones adecuadas para el desarrollo de comunidades marinas de importancia al estar dominado por bancos de sedimentos, muchos de ellos procedentes de las escorrentías que desaguan en el sector. Tampoco contribuye la calidad de las aguas que presenta unas características químicas acordes a la actividad portuaria que se desarrolla en el sector.

La vegetación existente en todo el recinto portuario presenta una distribución territorial discontinua. En conjunto, se puede diferenciar entre la vegetación alóctona, que es la dominante en el área y está representada como ornamentación en los espacios libres, y la vegetación autóctona, representada por la Comunidad de tomillo marino y uva de mar («*Frankenio ericifoliae*»-«*Zygophylletum fontanesii*»), en la zona del cantil rocoso desde la Zona Franca hasta el fin de la extensa terrestre en la parte Norte del puerto, donde se ubica el helipuerto. Por otra parte, en los espacios libres y ajardinamientos, en algunas rotondas y en las medianas de las calles, las especies vegetales que se presentan son principalmente arbóreas de la familia «*Phoenix*».

Por otra parte, la mayor parte de la fauna existente en el recinto portuario es una fauna adaptada a las condiciones humanas, excepto los grupos o individuos con presencia en sectores inaccesibles o de escasa apropiación antrópica. En este sentido, la distribución de la fauna de mayor interés ecológico, por su carácter endémico o por su representatividad del patrimonio ambiental, se produce en la zona de los acantilados, cantiles y playas existentes al norte del puerto de Las Palmas y dentro del Paisaje Protegido de La Isleta así como de la ZEC Área Marina de La Isleta.

El documento ambiental destaca, entre las comunidades de aves del litoral rocoso que bordea la parte este de la Isletas, las siguientes especies: gaviota argentea («*Larus cachinnans atlantis*»), la garcela común («*Egretta garzetta*»), el chorlito patinegro («*Charadrius alexandrinus*»), el chorlito grande («*Charadrius hiaticula*»), el chorlito gris («*Pluvialis squatarola*»), el vuelvepiedras («*Arenaria interpres*»), el correlimos tridáctilo («*Calidris alba*»), el correlimos común («*Calidris alpina*»), el andarríos chico («*Actitis hypoleucos*»), el zarapito trinador («*Numenius phaeopus*»), el charrán patinegro («*Sterna sandvicensis*»). Asimismo, se menciona por su valor ecológico la Pardela Cenicienta («*Calonectris diomedea*»). Esta especie, se encuentra protegida en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas en el anexo II, como de «Interés especial».

Basándose en la información recogida por el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias, en los informes técnicos de Seguimiento de Especies Amenazadas (SEGA), de las ZEPA (Zonas de Especial Protección para las Aves) y de los IBA («Important Bird Area»), así como del Informe de Sostenibilidad Ambiental del puerto de Las Palmas, elaborado por el Departamento de Biodiversidad del Gobierno de Canarias y, tras los trabajos de campo realizados, no se avistaron en la zona del proyecto ninguna de las especies mencionadas anteriormente. No obstante, no se puede descartar la posibilidad de encontrar, de forma ocasional, algunas de estas especies en el entorno del puerto, por ello en el documento ambiental se proponen medidas a tener en cuenta con respecto a las mismas.

Entre los reptiles destaca el lagarto grancanario o canarión («*Gallotia stehlini*»), que se presenta en zonas de acantilados, y el perenquén («*Tarentola boettgeri*»). Por otro lado, en la zona de influencia del proyecto destaca la presencia de los moluscos de la clase «Gastropoda», el «*Napaeus isletae*» y el «*Hemicycla saulcyi*».

El documento ambiental también aporta una amplia información de las características climatológicas, geológicas y geomorfológicas de la zona del proyecto.

3.3 Características del potencial impacto.

El promotor ha identificado en el documento ambiental los impactos que el proyecto podría originar:

Agua.

En la fase de construcción, entre las acciones a realizar (canalizaciones, separador de hidrocarburos, medios de extinción y pintado), únicamente el pintado puede ocasionar algún derrame o vertido accidental, considerándose éste un impacto reducido y muy localizado. En el caso de que se produjera algún derrame accidental de cualquier sustancia, o bien de hidrocarburos al agua, se actuará conforme al protocolo aprobado y contenido en el Plan Interior de Contingencia por Contaminación Marina Accidental (PICCMA) del Puerto.

En la fase de funcionamiento los únicos impactos sobre el agua, derivados de la actividad del helipuerto, podrían ser los posibles derrames asociados a fugas o pérdidas de líquidos del helicóptero. Teniendo en cuenta el escaso volumen de combustible requerido por los helicópteros y que el mantenimiento de éstos se hará en sus respectivas bases de operaciones, se considera que el impacto de esta actividad será nulo o poco significativo.

El promotor informa que no se contemplan consumo de agua potable, dado que tanto el mantenimiento como la limpieza de los helicópteros se producirá fuera del puerto. Igualmente, y por el mismo motivo, no se generarán aguas residuales y/o sanitarias, en tanto que para las pluviales se dispondrá una canalización específica para su desagüe.

Para evitar la afección a las aguas, dada la posibilidad de un episodio accidental de derrame de combustible o aceites, el documento ambiental recoge algunas medidas, como las destinadas a prevenir el vertido de sustancias peligrosas al dominio público marítimo terrestre, asegurando su integridad y calidad. Además las aguas procedentes de la plataforma, que pueda contener hidrocarburos, serán conducidas al separador de hidrocarburos y, una vez tratadas, serán dirigidas a la red de saneamiento del puerto.

Finalmente en la fase de abandono, las únicas acciones que pueden provocar impactos sobre el agua son los derrames accidentales de aceites de la maquinaria o materiales o

residuos de la obra. Se trataría de efectos muy locales y puntuales, por lo que el impacto se considera nulo o poco significativo.

Otras de las medidas protectoras y correctoras propuestas, tanto para la fase de construcción como de abandono, son: la prohibición del lavado sobre canaletas y zonas sensibles, la comprobación de la vigencia de las autorizaciones de vertido y su análisis en función de sus parámetros que tengan lugar durante la obra y finalmente se informa de que los cambios de aceite y repostaje de combustible se producirán fuera del recinto portuario.

Vegetación.

No se prevé afección alguna sobre la vegetación de la zona colindante al helipuerto en ninguna de las fases. Por otro lado, se han proyectado las direcciones de las entradas y salidas del helipuerto en dirección al mar, a fin de evitar el sobrevuelo de la costa, de los acantilados marinos, municipios cercanos y sobretodo del espacio protegido de la Isleta.

Avifauna.

El promotor considera que las posibles afecciones del helipuerto sobre la avifauna se producirían durante la fase de funcionamiento, ya que la fase de construcción y de abandono no generaría ningún tipo de molestia adicional a las que ya se producen por la propia actividad del puerto.

La fauna de mayor interés ecológico, por su carácter endémico o por su representatividad, se encuentra en la zona de los acantilados, cantiles y playas existentes en el norte de la zona de ubicación del proyecto, dentro del Paisaje Protegido de La Isleta, así como de la ZEC (Área Marina de La Isleta).

De la valoración de la afección sobre la avifauna, por la puesta en funcionamiento del helipuerto, en el documento ambiental se concluye lo siguiente:

El paso de las aves que puedan sobrevolar la zona del proyecto son irrelevantes como para plantear problemas de conservación para las mismas por la puesta en funcionamiento del helipuerto.

Es improbable una colisión de las aves con el helicóptero, teniendo en cuenta que estos animales tienen un alto grado de detectabilidad del peligro y, por tanto, con una alta capacidad de evitación activa del mismo.

La puesta en funcionamiento del helipuerto no generará, en la zona del puerto, un grado de molestia elevado como para provocar el espantamiento definitivo de las aves, ya que en esta zona todas las especies presentes ya conviven con un alto grado de molestias originado por el tráfico marítimo y terrestre, propios de la actividad del puerto de Las Palmas.

Respecto a la avifauna en zonas del interior, las rutas por tierra volarán a una altura no inferior a 1000 ft, de modo que las posibles molestias producidas por la generación de ruidos o simplemente por su presencia durante el desplazamiento serán momentáneas y puntuales, es decir no tendrán el suficiente grado de persistencia en el tiempo como para provocar que estos animales abandonen la zona.

Como medida protectora y correctora para disminuir el riesgo de accidentes, ruido y molestias a la avifauna, el documento ambiental indica que se han proyectado las rutas de las maniobras de aproximación y de salida en dirección al mar evitando afectar las áreas sensibles para la avifauna.

Espacios naturales protegidos.

Como ya se ha comentado anteriormente no hay ninguna figura perteneciente a la Red Natura 2000 que se encuentre dentro de la zona del proyecto.

La única situación que podría producir impacto sobre los espacios protegidos, próximos al Puerto de Las Palmas, se reduce a la ocurrencia de algún accidente. Así, en el caso del Paisaje Protegido de la Isleta, solo se produciría un impacto en el caso de que una respuesta de emergencia obligue a sobrevolar la zona y ocurriera un accidente, en tanto

que para el Área Marina de la Isleta, además de considerarse la caída de algún helicóptero precisamente sobre el espacio marino protegido, situación muy improbable, también habría de considerarse la pérdida de combustible u otras sustancias de los helicópteros en vuelo o desde el helipuerto que pudiesen alcanzar la lámina de agua. En cualquier caso, la probabilidad de ocurrencia de estas circunstancias es muy baja, teniendo en cuenta que el funcionamiento del helipuerto se hará bajo la observancia de todas las normas nacionales e internacionales de seguridad, en tanto que el mantenimiento de las aeronaves no se llevará a cabo en la plataforma de despegue y aterrizaje, sino en los aeropuertos debido de la agresividad del ambiente salino para los motores y fuselaje de los helicópteros, lo cual minimiza la posibilidad de llegada de aceites y combustible a la lámina de agua.

Ruidos y vibraciones.

El documento ambiental aporta un estudio de acústico, en donde se han simulado los escenarios de ruido para el caso de la aeronave crítica, el helicóptero de emergencias Bell412, y se ha considerado que el helicóptero solo haría incursión en el helipuerto en momentos puntuales y esporádicos, en situaciones de emergencia, no siendo habitual su presencia en la instalación.

Se calculan los niveles sonoros correspondientes a los índices acústicos:

Lden (dBA) correspondiente al periodo día-tarde-noche.

Ld (dBA) correspondiente al periodo día.

Le (dBA) correspondiente al periodo tarde.

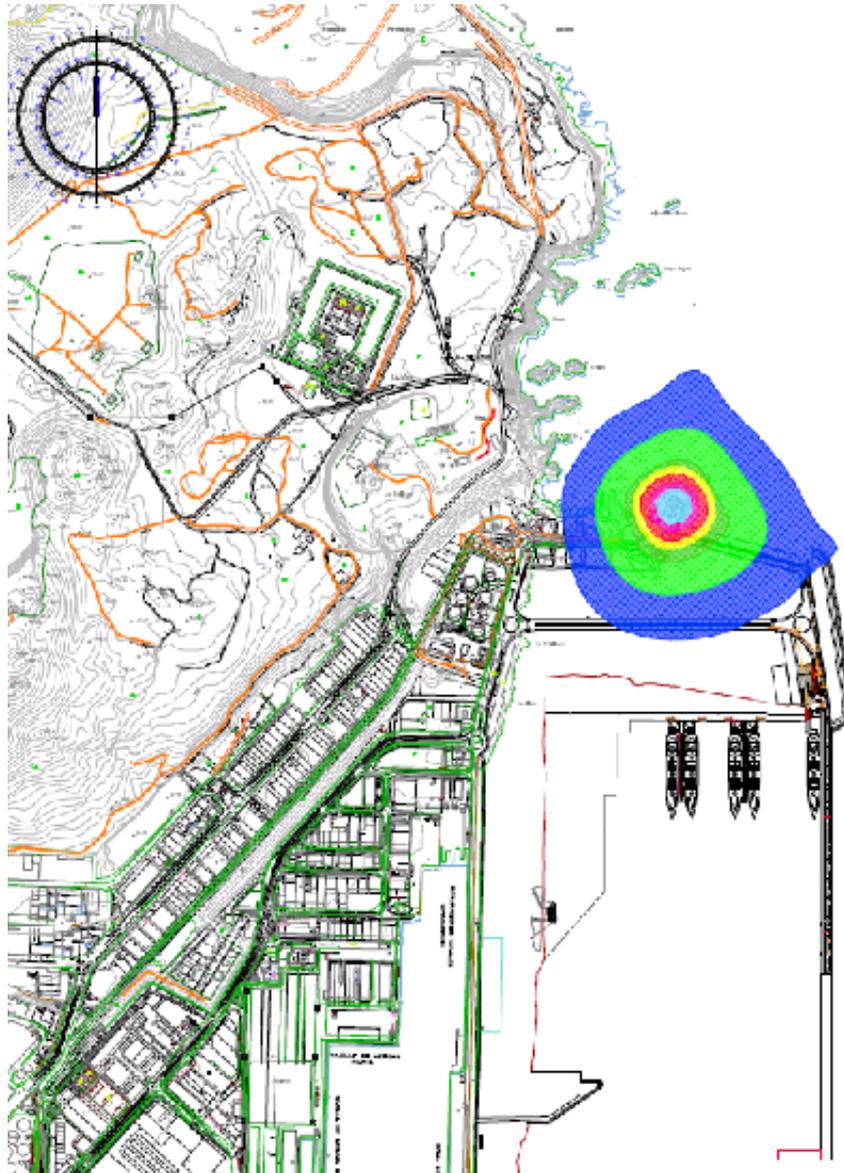
Lmax (dBA) correspondiente al periodo día (por año).

Ldmax (dBA) correspondiente al periodo día con máxima operatividad. (se estiman 8 operaciones de aterrizaje y 8 de despegue, un total de 16 operaciones al día).

En el citado estudio acústico se ha tomado como referencia los índices acústicos, considerados en la Tabla A1 y A2 del anexo III valores límite de inmisión de ruido aplicable a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, observándose en los mapas de ruidos, obtenidos para los diferentes índices acústicos, que el nivel sonoro asociado a la actividad del helipuerto, en condiciones normales de operatividad con la aeronave Bell412, no llega a ninguna zona poblada, quedando la huella acústica sobre la Explanada de la Esfinge. El mayor impacto sonoro se produce lógicamente en el centro del helipuerto y desde ahí se va extendiendo la malla sin alcanzar ningún lugar poblado. El estudio ha considerado además el ruido procedente del propio del puerto, pues este ambiente ruidoso de por sí restan importancia al impacto generado por el helipuerto. Además, el ruido de helicópteros sólo se percibe cuando la aeronave está sobrevolando la zona objetivo, desapareciendo las molestias cuando se pierde la visual de la aeronave, algo que tarda en producirse escasos segundos.

Se ha estimado que el nivel sonoro Ld originado por el helipuerto sobre el centro de Las Palmas es claramente inferior a 50 dBA, en la zona industrial del Puerto de Las Palmas es inferior a 70 dBA y ningún punto sensible o población analizado sobrepasa el nivel de 60 dBA; incluso las viviendas más próximas al helipuerto están sometidas a un nivel sonoro Ld inferior a 60 dBA.

Asimismo, en relación al Índice acústico Lmax, el nivel sonoro Lmax originado por el helipuerto sobre el centro de Las Palmas es claramente inferior a 80 dBA, sobre la zona industrial del Puerto de Las Palmas no supera los 90 dBA y ningún punto sensible o población analizado sobrepasa el nivel de 80 dBA; incluso las viviendas más próximas al helipuerto están sometidas a un nivel sonoro Lmax inferior a 80 dBA.



MAPA DEL NIVEL DE PRESIÓN SONORA EN ESTADO POSTOPERACIONAL UTILIZANDO EL ÍNDICE LD EN EL DÍA DE MÁXIMA OPERATIVIDAD.

Por su parte, en las fases de construcción y de abandono sí habrá puntualmente un incremento en los niveles acústicos en torno al helipuerto, pues los trabajos de adecuación y desmantelamiento pueden precisar de funcionamiento de maquinaria (camión, radial, etc), aunque estas molestias quedarán enmascaradas probablemente por el ruido de las operaciones portuarias. En cualquier caso, las alteraciones serán temporales y totalmente reversibles pues desaparecerán por completo una vez las obras hayan finalizado, volviendo el ambiente acústico a los niveles preoperacionales, por ello la intensidad de este efecto es baja.

Para mitigar este impacto, fundamentalmente en la fase de funcionamiento, el documento ambiental propone una serie de medidas como las enumeradas a continuación: los helicópteros operaran conforme a la legislación vigente y se verificara que son revisados periódicamente, con el fin mantener las emisiones y el nivel sonoro dentro de los niveles establecidos por la normativa sectorial. Además, se evitaran vuelos a baja altura y las operaciones de aproximación y despegue serán lo más verticales posibles para operaciones en Performance 1. Tampoco se permitirá la operación de aeronaves de mayor dimensión a la especificada en el proyecto como Helicóptero Crítico, solo aquellas de dimensiones similares o inferiores. Las aeronaves usaran exclusivamente las rutas de aproximación definidas para ello y se evitara, en la medida de lo posible, sobrevolar zonas pobladas, primándose el desvío por otras trayectorias despobladas aunque sean algo más largas.

Patrimonio cultural.

El documento ambiental valora la incidencia con el Patrimonio Histórico, entendiéndose que según informa la Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Deportes, Políticas Sociales y Vivienda, del Gobierno de Canarias, en el ámbito territorial del puerto de Las Palmas no se ve afectado directamente ningún elemento del Patrimonio Histórico. Aun así, sugiere medidas cautelares y preventivas de control y seguimiento del proyecto con la finalidad de preservar el Patrimonio Histórico. Esta variable se considera de nuevo por el riesgo, aunque muy improbable, de que ante un accidente de helicópteros algún elemento del patrimonio histórico pueda verse dañado. No obstante, la baja probabilidad de que esto pueda ocurrir hace que el efecto sobre esta variable se califique de nulo o poco significativo

Residuos.

En el documento ambiental se incluyen medidas protectoras en relación con la generación de residuos. Así, durante las fases de construcción y abandono, éstos serán gestionados de acuerdo con la normativa y planificación sectorial, en función de su tipología y características específicas, primando la prevención y minimización de los residuos, la reutilización, el reciclaje y la recogida selectiva de los residuos. Aquellos residuos que no puedan ser reciclados o valorizados en ésta obra o en otras serán gestionados y llevados a vertederos autorizados.

Se valorará la ubicación de las zonas de instalaciones auxiliares, acopios y almacenaje de los materiales de obra, las cuales serán llanas y estarán alejadas de la costa. Además, si se requiriesen acopios temporales de residuos, éstos se confinarán a la zona de obras, sin ocupar otros espacios libres y serán recogidos a la mayor brevedad posible.

Durante el tiempo que duren las obras, se tomarán las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes. Los trabajos de mantenimiento de la maquinaria susceptibles de ser contaminantes (cambios de aceites, revisiones, etc.) se realizarán en talleres externos.

Se contratará un gestor autorizado que se encargue de la recogida y tratamiento de los residuos peligrosos. Asimismo, los posibles vertidos líquidos accidentales provocados por estos residuos serán igualmente gestionados de forma que no supongan focos de contaminación.

Durante la fase de funcionamiento el promotor propone entre otras las siguientes medidas protectoras: Se minimizará la producción de residuos por medio de la puesta en marcha de buenas prácticas ambientales y planes de minimización de residuos. Los residuos sólidos urbanos se depositarán en contenedores adecuados, con separación selectiva. Por otro lado, cualquier residuo generado por obras de mantenimiento o reposición en las instalaciones será gestionado por gestores autorizados. Asimismo, si por causas fortuitas se produjese algún accidente que ocasione la liberación de aditivos o sustancias peligrosas, a utilizar durante la operativa del helipuerto, se comunicará inmediatamente a la empresa gestora de residuos para que proceda a la recogida de estos vertidos y residuos y los transporte a un vertedero autorizado o los recicle.

4. Seguimiento ambiental

El documento ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objeto fundamental es garantizar el cumplimiento de las medidas correctoras y protectoras propuestas, destacando las siguientes:

Durante las obras, principalmente de ejecución de conexión de las redes de saneamiento y agua potable con las redes del Puerto, en la fase de construcción, y el desmantelamiento de la red contraincendios y depósitos de agua en la fase de abandono, se llevarán a cabo inspecciones diarias para comprobar la existencia de contenedores de recogida selectiva para la recogida de residuos sólidos y del estado de los mismos.

Se llevará a cabo el seguimiento de acciones de reutilización y el control de la documentación de retirada de los contenedores de residuos. Asimismo se realizarán inspecciones visuales para comprobar la no existencia de residuos de tipo peligrosos. Si se descubriera alguna sustancia peligrosa se procederá a su recogida en contenedores específicos para ello y su posterior entrega a gestor autorizado.

Durante la fase de funcionamiento, se verificará el correcto funcionamiento y mantenimiento de los aparatos que operen en el helipuerto, y se cumplirá en todo momento con la normativa de seguridad, así como con las prescripciones técnicas impuestas por los organismos y administraciones competentes.

Se verificará que se respetan los procedimientos de operación: rutas, sendas, horario diurno de los vuelos, etc.

Se vigilará el cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Se concretará el Plan de Seguimiento y Medición del Ruido, que se incluye entre las medidas que se pretende llevar a cabo, incluyendo un calendario para su implantación.

5. 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:

Será necesario que, una vez iniciada la actividad, se realice un estudio acústico con mediciones reales y en las condiciones más desfavorables para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2003, de 19 de octubre. La autoridad competente para ello, definirá, en su caso, los límites que son de aplicación al aeródromo según la normativa de ruido. 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 aterrizaje 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. La vulneración continuada de los valores sonométricos debe ser motivo de presentación de informe especial.

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 centro 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.

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, es decir, salvamento, emergencias y extinción de incendios. Antes de realizar cualquier cambio de categoría o ampliación de usos será necesario consultar al órgano ambiental el procedimiento a seguir.

Teniendo en cuenta todo ello, 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 la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la sección 2.ª del capítulo II, del título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Helipuerto en el puerto de Las Palmas «Palmasport» (Gran Canaria), vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II del título 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 y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 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, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 21 de noviembre de 2017.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

HELIPUERTO PUERTO LAS PALMAS "PALMASPORT" (GRAN CANARIA)

