

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

10847 *Resolución de 15 de octubre de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Establecimiento de un aeródromo en el término municipal de Adeje (Tenerife).*

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

El proyecto Establecimiento de un aeródromo en el T.M. de Adeje (Tenerife) se encuentra encuadrado en el apartado 7 del grupo d del referido anexo II. Sin embargo, las instalaciones en tierra del helipuerto se encuentran ya construidas.

La evaluación de impacto ambiental constituye una técnica preventiva que introduce la variable ambiental en la toma de decisiones sobre los proyectos con incidencia en el medio ambiente. La comunicación a la Dirección General de Aviación Civil de que se debían incluir dentro del procedimiento de decisión de evaluación de impacto ambiental a los helipuertos privados, considerados un tipo particular de aeródromo, se realizó mediante oficio de la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de 29 de abril de 2003. Por ello, es a partir de dicha fecha y conforme establece el artículo 3 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, cuando se considera aclarado que todos los proyectos de construcción de helipuertos privados y sus modificaciones o ampliaciones deben someterse a los procedimientos establecidos en las Secciones 1.ª o 2.ª del Capítulo II de la referida Ley, salvo los que se lleven a cabo en las comunidades autónomas que tengan transferidas las competencias en materia de aeródromos.

Por otra parte, el informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio de 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados, considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

Por todo lo anterior y, dado que las instalaciones están construidas, la evaluación ambiental del helipuerto de Adeje (Tenerife) se centrará en su explotación.

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 funcionamiento de un helipuerto para soporte de operaciones de vuelos turísticos en Adeje (Tenerife).

El aeródromo de Adeje será utilizado por helicópteros operando según reglas de vuelo visual (VFR), en horario de orto a ocaso, ocupados en vuelos turísticos.

El helipuerto se instalará sobre una plataforma ya existente, realizada por el Ayuntamiento de Adeje en diciembre de 2012, de dimensiones 11 m x 11 m (un total de 121 metros cuadrados) más una rampa de acceso de 3,50 de ancho y un largo de 8,80 - 11.60

metros, ambos con un espesor total de 12 cm. La plataforma se construyó mediante compactación de la zona, que no ha precisado de movimiento de tierras, con piedras y uso de compactadora, se impermeabilizó con nylon, se colocó una malla de 6 mm, con inyección posterior de hormigón de H-250 y acabado con fratasado.

No se realizarán más actuaciones en el helipuerto, cuya configuración ha quedado ya completada, tanto a nivel de infraestructura como de aquellos elementos operacionales necesarios para su puesta en marcha, una vez obtenida la preceptiva autorización. Inicialmente se previó la instalación de una caseta para servicio del helipuerto comercial que finalmente no se llevará a cabo.

Según informa el promotor, las obras realizadas son conformes a la normativa municipal y el terreno está catalogado según el Plan General de Adeje como suelo municipal libre.

El helipuerto está ubicado en una parcela del municipio de Adeje (Tenerife), identificada con la referencia catastral 8920001CS2182S0001BJ, a escasa distancia de la autopista TF-1 y muy cerca de una discoteca. La parcela se encuentra encuadrada en zona urbana, y su dimensión es de 7.797 m².

El promotor del proyecto es Helidream Canarias, S.L., y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

2. Tramitación y consultas

Con fecha 25 de junio de 2013, tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), procedente de la AESA el documento ambiental del proyecto Establecimiento de un aeródromo en el t.m. de Adeje (Tenerife), junto con la solicitud de inicio del procedimiento de decisión sobre la necesidad o no de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección primera de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Con fecha 31 de julio de 2013, se envió un oficio al promotor en el que se le comunicaba que tras analizar la documentación presentada se había comprobado que las infraestructuras proyectadas se encontraban ya construidas y se habían puesto en funcionamiento. En consecuencia, se le informaba de que el capítulo III de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental tipifica como infracción muy grave el inicio de la ejecución de un proyecto contemplado en el anexo II, que deba someterse a evaluación de impacto ambiental, sin haber obtenido previamente la declaración de impacto ambiental o la decisión de no sometimiento a que se refiere el artículo 17. Estos hechos podrían ser sancionados con las multas previstas en el artículo 21 y se podría proceder a la suspensión de la ejecución del proyecto, conforme a lo previsto en el artículo 22 de la Ley. Por último se le solicitaban determinadas aclaraciones sobre el proyecto y una subsanación del documento ambiental con objeto de que quedara claramente reflejada la situación real del proyecto. Dicho oficio fue devuelto por correos, por lo que volvió a enviarse el 17 de septiembre de 2013.

De forma paralela, con fecha 31 de julio de 2013, se envió un oficio a la AESA, en el que se le comunicaba la situación del proyecto para su conocimiento y efectos oportunos, se le remitía copia del oficio enviado al promotor del proyecto y se le solicitaba que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 22.1. la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, ese órgano sustantivo suspendiera la ejecución del proyecto y la actividad con el relacionada.

Con fecha 7 de febrero de 2014, tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural un oficio procedente de la AESA en el que se comunica que el 19 de agosto de 2013 ese organismo remitió a Helidream Canarias, S.L., una resolución por la que se instaba a la suspensión de la actividad del helipuerto y su ejecución. Así mismo se comunicaba que se había suspendido la tramitación de la autorización hasta nuevo pronunciamiento por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Por otra parte, con el oficio se daba traslado de la documentación presentada por el promotor para subsanar el documento ambiental en respuesta a las aclaraciones solicitadas por el órgano ambiental.

El 3 de marzo de 2014, se remitió el documento ambiental a las administraciones, personas e instituciones previsiblemente afectadas para iniciar el periodo de consultas, dando un plazo máximo para remitir las contestaciones de treinta días hábiles desde la recepción del documento.

En la tabla adjunta se presenta la relación de organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe:

Entidad consultada	Contestación
Ayuntamiento de Adeje	–
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza – ATAN	–
WWF/Adena	–
SEO/Birdlife	–
Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura y Deportes de la Consejería de Cultura, Deportes, Políticas Sociales y Vivienda del Gobierno de Canarias	X
Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife	–
Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias	–
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Política Territorial del Gobierno de Canarias	–
Dirección General de Aguas de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias	–
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias	X
Ecologistas en Acción - GEN MAGEC Tenerife	–
Cabildo Insular de Tenerife	X
Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento	X
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	–
Consejo Insular de Aguas de Tenerife	–
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)	–
Division para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	–
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior	–
Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias	–

Tras el periodo de consultas se observó que no se había recibido informe de la Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias, ni del Cabildo Insular de Tenerife, por lo que, considerándose importante contar con la opinión de dichos organismos, se les reiteró la petición de informe con fecha 9 de mayo de 2014.

El informe del Cabildo Insular de Tenerife tuvo entrada en el MAGRAMA con fecha 27 de junio de 2014. A fecha de la presente resolución, no se ha recibido contestación de la Dirección General de Protección de la Naturaleza del Gobierno de Canarias.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las respuestas recibidas se resumen a continuación:

La Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias contesta que no es el órgano competente para informar sobre si el proyecto puede o no causar impactos ambientales significativos, cometido que corresponde a la Viceconsejería de Medio ambiente.

La Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento contesta que no tiene observaciones que formular en el marco de sus competencias.

La Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Deportes, Políticas Sociales y Vivienda informa que en el ámbito territorial del término municipal de Adeje, donde se proyecta el establecimiento del aeródromo no se ve afectado directa o indirectamente ningún elemento del patrimonio histórico. En cualquier caso, a tenor de lo dispuesto en el artículo 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 histórico, incluso en aquellos casos en que, aún no estando formalmente declarados de interés cultural o inventariados, tales bienes contengan los valores propios del patrimonio histórico de Canarias que se especifica en el artículo 2 de la Ley.

El Cabildo Insular de Tenerife informa que en lo que se refiere exclusivamente a la construcción del aeródromo, por razón de las características del proyecto, su ubicación y su impacto, no se entiende necesario su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental completo. El informe no entra a evaluar la fase operativa del aeródromo en lo referido a rutas de vuelo y su posible afección a los recursos naturales, por cuanto el documento ambiental no define dichas rutas. Por otra parte, informa que la iniciativa es conforme con el modelo de organización territorial establecido en el planeamiento insular, sin perjuicio de las limitaciones que se deriven de la calificación de la parcela como espacio libre en el planeamiento municipal vigente, en relación con los usos permitidos y el carácter demanial de los terrenos, lo que deberá en su caso instrumentarse en el ámbito de las competencias municipales.

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 previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

A) Características del proyecto.

El sistema heliportuario de Adeje incluye los siguientes elementos:

- a) Una plataforma para despegue y aterrizaje de helicópteros, denominada FATO, de forma cuadrada y con 11 m de lado.
- b) Un pasillo de 1,50 m de anchura, para acceso de los pasajeros a la plataforma desde la acera vecina.
- c) Un área de seguridad alrededor de la FATO y también de forma cuadrada de 24 m de lado.
- d) Un indicador de la dirección del viento (manga de viento) en las proximidades de la FATO para informar a los pilotos de las aeronaves acerca del viento reinante en el instante de las operaciones de despegue o aterrizaje en el helipuerto.
- e) Unas direcciones preferentes de entrada y salida, seleccionadas de modo que en la mayor parte de las ocasiones en las que se desee operar en el helipuerto se encuentre viento de cara, que es el adecuado para las operaciones cerca del terreno, con escasa o nula componente de viento cruzado.
- f) Unas superficies limitadoras de obstáculos, que nacen en el borde del área de seguridad y continúan en la dirección de las direcciones preferentes. El perfil longitudinal de las mismas es en ascenso con una pendiente indicada por la normativa aeronáutica.
- g) Un sistema de extinción de incendios formado por dos extintores portátiles de CO₂ ubicados en la caseta de servicio.

En el helipuerto no está previsto que estacionen helicópteros ni que se realicen trabajos de mantenimiento y, por tanto, no habrá puestos de estacionamiento de helicópteros,

hangares para mantenimiento de las aeronaves o instalaciones industriales de cualquier otro tipo, calles de rodadura (ya sea aérea o terrestre) ni instalaciones de reabastecimiento de combustible. Tampoco habrá instalaciones de atención a los pasajeros, por lo que no habrá bares, restaurantes, cafeterías, hoteles ni salas de embarque.

En el helipuerto de Adeje se prevé inicialmente un número de cuatro operaciones diarias (aterrizajes+despegues), realizadas principalmente con helicópteros modelos Robinson R-44 y esporádicamente con Aerospatiale AS 350 B3 *Ecureuil*.

Teniendo en cuenta todos los condicionantes existentes en el territorio, se han definido unas trayectorias de despegue y aterrizaje y de salida y aproximación, con las que se busca evitar sobrevolar todos los espacios sensibles por presencia de zonas habitadas o núcleos de población o de zonas con otro tipo de restricciones al vuelo (reservas naturales, etc).

Las trayectorias de despegue y aterrizaje dependen del régimen de vientos, por lo que se ha previsto que se siga la siguiente pauta:

1. Si el viento sopla desde el mar, procedente de la costa (es lo más frecuente), se prevén las siguientes rutas: En los despegues el helicóptero partirá del helipuerto con rumbo geográfico de salida de 250°. El aterrizaje será según rumbo 260°, sobrevolando la autopista TF-1 proviniendo del hipermercado Mercadona, el polígono industrial del Barranco de las Torres y, si fuera necesario, la glorieta situada en la avenida de Ayyo en su cruce con la avenida de las Torres.

2. Si el viento sopla hacia la costa las salidas serán en rumbo 080°, es decir, el opuesto al rumbo 260° descrito en el punto anterior. Antes de llegar a la glorieta, el helicóptero se desviará a la izquierda, evitando así sobrevolar las zonas residenciales de la población de Adeje. El aterrizaje será según rumbo 070°, es decir, opuesto al 250° descrito en el punto anterior.

Para las trayectorias de salida y aproximación se han establecido las siguientes pautas:

a) Vuelos desde y hacia la costa:

1. Las trayectorias de salida dependerán de la dirección del viento. Si el viento sopla desde la costa, el helicóptero, después de despegar según rumbo 250°, efectuará un viraje hacia la izquierda de unos 35° al alcanzar unos 500 metros de distancia de la FATO. Si el viento sopla desde el interior de la isla hacia la costa, se despegará según rumbo 080°, virándose después unos 225° hacia la izquierda nada más sobrepasar la autopista TF-1. De este modo, el viraje se realizará sobre el polígono industrial y no sobre las áreas residenciales de Adeje.

2. Las aproximaciones serán según la misma referencia, hasta divisar el helipuerto y su manga indicadora de la dirección del viento, en cuyo momento el piloto tomará la acción oportuna (aterrizar en rumbo 070° o bien rodear el helipuerto por el norte para buscar el rumbo 260°) en función de la dirección e intensidad del viento que aprecie. En este último caso, se debe acortar el viraje tomando como referencia el estanque de La Atalaya y el extenso hipermercado Mercadona, para así evitar el sobrevuelo de las áreas residenciales próximas.

b) Vuelos desde y hacia el sur de la isla: se seguirán los siguientes procedimientos, a fin de evitar el sobrevuelo del casco urbano de Adeje y de la zona protegida del Barranco del Infierno:

1. Las salidas seguirán la referencia visual de la autopista TF-1, que, en las proximidades del helipuerto, sigue una dirección según rumbos geográficos sensiblemente paralelos a las direcciones 145-325°. De este modo se evita la ZEC Barranco del Infierno, así como el área de protección asociada F26 (Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno). Para llegar hasta la autopista, el helicóptero (si hubiera despegado hacia el interior de la isla) virará

Unos 270° a la izquierda sobre el polígono industrial del Barranco de las Torres, o bien hacia la derecha si hubiera despegado hacia la costa, en ambos casos al norte del helipuerto. Una vez sobrevolada la TF-1, se evitarán las derivas hacia el Este, a fin de evitar el Barranco del Infierno.

2. Las aproximaciones seguirán la misma referencia visual de la autopista TF-1. A la vista del edificio de la discoteca «Tropicana» (a menos de 100 m del helipuerto), según la dirección del viento indicada por la manga indicadora, el piloto decidirá la acción oportuna (viraje a la derecha o a la izquierda) que tomará posteriormente, una vez sobrepasado el helipuerto mismo y divisado el Estanque de la Atalaya. Si el viraje fuera a la derecha, buscando aterrizar en rumbo 260°, se evitará el sobrevuelo de las áreas residenciales próximas.

c) Vuelos desde y hacia el NW de la isla:

1. Las salidas seguirán también la referencia visual de la autopista TF-1, siguiendo un rumbo aproximadamente 300° y en dirección a Guía de Isora, de modo que se evite el sobrevuelo de la parte central de la isla y del Sector A de la zona F27 (Parque Rural de Teno y Reserva Natural Especial de Chinyero). Si el helicóptero hubiera despegado hacia el interior de la isla (en rumbo 080°), virará sobre el polígono Barranco de las Torres unos 140° a su izquierda, buscando alinearse con la autopista. En caso de haber despegado en rumbo 250° (hacia la costa), virará a su derecha hasta rumbo 040°, y después a la izquierda buscando la autopista.

2. Las aproximaciones desde dichas áreas seguirán la misma referencia visual. A la llegada, el piloto decidirá la acción ulterior a tomar en función de la dirección del viento. Si la acción consistiera en aterrizar hacia la costa, virará sobre el polígono industrial hasta rumbo 260° evitando alcanzar la avenida Ayyo, que lo separa de las áreas residenciales; en caso contrario, se desplazará en rumbo oeste hasta poder virar nuevamente a fin de enfilarse la FATO en rumbo 070°.

B) Ubicación del proyecto.

El helipuerto estará ubicado en una parcela del municipio de Adeje (Tenerife) situada cerca de la calle de Charfa, a escasa distancia de la autopista TF-1 y de la discoteca «Tropicana». La distancia al estanque de la Atalaya, situado al norte de la misma, es de unos 400 metros, y entre ambos se ubican tres edificios (uno de ellos ocupado por un concesionario de automóviles), la calle Charfa (vía de servicio de la autopista TF-1) y la misma autopista. El punto más próximo de la costa occidental de la isla de Tenerife (en La Caleta) está a unos 2.500 metros.

La plataforma del helipuerto se ubica en la parcela del polígono 007, manzana 89200, de la división catastral del término municipal de Adeje, identificada con la referencia catastral 8920001CS2182S0001BJ. La dimensión de la parcela es 7.797 m² y se encuentra encuadrada en zona urbana.

La plataforma para helicópteros (FATO) está centrada en el punto de referencia de helipuerto (HRP) cuyas coordenadas son las siguientes:

Coordenadas UTM		Coordenadas geográficas	
X: 328.815,40	Y: 3.112.180,64	28°07'26,87" N	16°44'34,45" W

En las proximidades del helipuerto de Adeje se sitúan determinadas infraestructuras aeronáuticas ya existentes, de las cuales la más cercana es el aeropuerto internacional Tenerife Sur-Reina Sofía, a 15 km. No obstante, la compatibilidad con las operaciones visuales e instrumentales del aeropuerto Tenerife Sur, así como con los aeropuertos Tenerife Norte y La Gomera ha sido dictaminada por la autoridad aeronáutica española (Dirección General de Aviación Civil) mediante el oportuno trámite de Compatibilidad de Espacio Aéreo, que ya ha sido otorgado.

El helipuerto no se ubica dentro de ninguna zona con protección ambiental. Sin embargo, si que existen en la Isla de Tenerife algunas zonas con restricciones al sobrevuelo por diferentes motivos, que limitan las operaciones del helipuerto. En este sentido cabe destacar la existencia de la zona restringida GCR151, ubicada sobre el pico de El Teide y con forma de polígono, que se corresponde con el Parque Nacional del Teide. La operación en su interior está totalmente prohibida salvo a aeronaves del Estado o a vuelos autorizados de Parques Nacionales. El helipuerto de Adeje está a 9 km del vértice más próximo de la zona restringida lo que ha permitido adaptar los procedimientos de entrada y salida del helipuerto para respetar esta restricción.

Por otra parte, en la isla de Tenerife existen zonas con protección ambiental definidas en la normativa aeronáutica. Corresponden en su mayoría a parques nacionales y espacios protegidos, es decir, zonas con fauna sensible. Con el fin de proteger su entorno medioambiental de posibles perturbaciones, se establecen restricciones permanentes al sobrevuelo de aeronaves excepto las españolas de Estado cuando así lo exija el cumplimiento de su cometido, o por razones de emergencia. Las principales zonas con restricciones al sobrevuelo existentes en la isla se detallan en el siguiente apartado.

C) Características del potencial impacto.

C.1) Impactos de la construcción. La plataforma se construyó mediante compactación de la zona, que no ha precisado de movimiento de tierras, con piedras y uso de compactadora, se impermeabilizó con nylon, se colocó una malla de 6 mm, con inyección posterior de hormigón de H-250 y acabado con fratasado. El terreno donde se encuentra la instalación proyectada está catalogado según el Plan General de Adeje como suelo municipal libre.

Las afecciones causadas por la construcción del helipuerto han sido escasas y no significativas. La construcción ha incluido las siguientes acciones:

Excavación y explanación del terreno. Distribución sobre la parcela de los áridos excavados.

Asfaltado de un terreno de dimensiones 11 × 11 metros.

Pintado de la señalización horizontal de la plataforma.

Instalación de suelo para el pasillo de acceso de personas a la plataforma.

Sembrado de un seto de separación.

Eliminación de una farola.

El helipuerto no requiere acometida de alimentación eléctrica. Tampoco se requiere acometida de agua corriente ni evacuación de residuos líquidos. Tratándose de una zona para uso de servicios y sin figuras específicas de protección ambiental (la parcela está al lado de una discoteca y de instalaciones industriales), el impacto ambiental de la construcción del helipuerto es mínimo.

No se realizarán más actuaciones en el helipuerto, cuya configuración ha quedado ya completada, tanto a nivel de infraestructura como de aquellos elementos operacionales necesarios para su puesta en marcha, una vez obtenida la preceptiva autorización; la instalación de la caseta para servicio del helipuerto comercial prevista en el Informe Ambiental, no se llevará a cabo.

C.2) Impactos de la explotación:

l) Impactos sobre la calidad del suelo y las aguas por contaminación: En el helipuerto de Adeje no se prevé la construcción de ningún depósito de combustible u otra instalación de repostaje. Tampoco está previsto realizar ninguna acción de mantenimiento, de modo que no se manejarán lubricantes, líquido hidráulico o cualquier otra sustancia susceptible de causar daños por contaminación si fuera derramada. Por tanto, el riesgo de vertido de líquidos contaminantes, ya sean hidrocarburos o de naturaleza sintética, se estima irrelevante.

Se prevé incluir en el futuro Manual del Helipuerto la prohibición de realizar actividades de mantenimiento (aparte de la obligada inspección prevuelo), repostado de combustible o cualquier otra que pueda significar vertido de líquidos.

II) Impacto acústico: El documento ambiental incluye un estudio de ruido en el que se tiene en cuenta que los helicópteros que se usarán en el helipuerto, son el Aerospatiale Ecureuil AS-350B3 (cuyo Peso Máximo al Despegue es de MTOW=2250 kg) y el Robinson R44 (MTOW=1165 kg). De estos dos, el de mayor impacto acústico es el Robinson R-44 y es con el que se han realizado los cálculos. El resultado indica que no se superarán los valores límite de inmisión fijados por la normativa para los distintos tipos de áreas acústicas existentes en los alrededores del helipuerto.

No obstante los resultados anteriores, en el Manual de Uso del Helipuerto de Adeje se incluirá la recomendación de evitar el sobrevuelo de las áreas residenciales en la población de Adeje y en las vecinas. Además, se incluirá como procedimiento asociado al helipuerto el uso de las técnicas necesarias para limitar las afecciones acústicas a la población. Algunas de ellas son:

Se evitará en la medida de lo posible volar sobre zonas con concentraciones de personas al aire libre, como la playa. Esta ruta será utilizada solamente si la dirección del viento impide el uso de cualquier otra.

Se evitará volar en condiciones que produzcan golpeteo (*flapping*) de las palas de los helicópteros. Para evitar este golpeteo se procurará realizar descensos profundos y lentos. El piloto debe estar atento al sonido producido por las palas, incluso volando con la puerta abierta si es factible, a fin de utilizar técnicas de pilotaje que eviten el ruido que produce este factor.

Durante el despegue y el aterrizaje, se debe evitar el sobrevuelo prolongado sobre zonas residenciales, escuelas u hospitales y otras áreas sensibles. Siempre se debe volar a alturas sobre el terreno superiores a 500 pies, y cuando sea posible, a 1.000 pies.

Cuando se deba volar sobre la misma zona sensible, se variará, en la medida de lo posible, la ruta seguida de manera de no sobrevolar los mismos puntos una y otra vez.

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.

III) Impacto sobre la fauna: Durante la preparación del documento ambiental se procedió a evaluar sobre el terreno durante varios días la presencia de aves que pudieran sobrevolar la zona de afección del helipuerto; no se observó en ningún momento, presencia significativa de aves sobrevolando la zona. Tampoco se ha documentado la presencia de colonias de aves ambientalmente relevantes en las proximidades del helipuerto, ya sea de forma permanente o migratoria. No obstante, cualquier tipo de incidencia observada una vez iniciada la explotación del helipuerto, será objeto de las actuaciones precisas, de acuerdo con lo establecido en el Manual del Helipuerto y en el Programa de Vigilancia Ambiental.

El proyecto no coincide espacialmente con ningún área protegida ni con espacios de la Red Natura 2000. En la Isla de Tenerife sí que existen, sin embargo, varios espacios declarados Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), Lugar de Interés Comunitario (LIC) o Zona de Especial Conservación (ZEC). En el documento ambiental se incluye un análisis de todas las zonas existentes en la Isla de Tenerife con algún tipo de restricción establecida en la normativa aeronáutica de aplicación, algunas de las cuales están establecidas por razones de protección ambiental y además, se analizan de forma individualizada todas las zonas catalogadas en la isla como ZEPA, ZEC, o LIC.

El análisis ha sido hecho tanto en relación con el posible impacto de la construcción de un helipuerto en Adeje como con el diseño de las actividades de vuelos turísticos en helicóptero que se desarrollarán desde él. El resultado del estudio ha sido el siguiente:

Se han analizado las zonas de protección ambiental F establecidas por la normativa aeronáutica, así como las zonas Prohibidas (GCP), Restringidas (GCR) y Peligrosas (GCD).

Se han analizado las ZEPA actualmente vigentes y las propuestas, las ZEC y los LIC existentes en la isla de Tenerife.

La tres GCD definidas pueden plantear restricciones temporales, que las tripulaciones examinarán antes de cada vuelo.

Cerca del helipuerto se ubica la zona F26 (Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno) y ZEC Barranco del Infierno, en la cual se plantea una distancia mínima al terreno en caso de sobrevuelo y unas trayectorias de salida y arribada al helipuerto que evitan penetrar en la misma.

El extremo NW de la isla está protegido por la zona F27 (Parque Rural de Teno y Reserva Natural Especial de Chinyero), cuyas restricciones de altura mínima se deben cumplir.

En el extremo NE de Tenerife se extiende la zona F22 (Parque Rural de Anaga), cuyas limitaciones se deben seguir. Cuando se definan otras zonas en el mismo entorno (como la ZEPA Roques de Anaga), se aplicarán, salvo indicación en contra, idénticas restricciones.

La parte central de la isla no se puede sobrevolar a causa de la existencia de la Zona restringida GCR151, que coincide con la ZEC Parque Nacional del Teide.

Alrededor de la anterior se ubica la superficie cubierta por la ZEC Corona Forestal del Teide, sobre la cual se establece una limitación de la altura mínima de sobrevuelo similar a la de la zona F27 (Parque Rural de Teno y Reserva Natural Especial de Chinyero), aun cuando no está fijada por la normativa, debido a la similitud de la fauna sensible existente.

Hay también restricciones con origen en la normativa aeronáutica en las zonas F23 (Reserva Natural Integral de Pinoleros), F28 (Reserva Natural Especial de Las Palomas), F25 (Reserva Natural Especial del Malpaís de Güímar) y F24 (Reserva Natural Especial de Montaña Roja). Todas ellas han de ser cumplidas al diseñar las operaciones.

Se plantea una limitación adicional, no establecida por la normativa, de no sobrevuelo a menos de 300 pies de altura para protección de la ZEPA Roque de Garachico, la futura ZEPA Acantilados de Santo Domingo, y la futura ZEPA Roque de la Playa.

Se plantea una limitación adicional, no establecida por la normativa, de sobrevuelo a más de 1.000 pies, para protección de la ZEPA Tigaiga.

Se plantea una limitación adicional, no establecida por la normativa, de sobrevuelo a más de 300 pies para la protección de la ZEPA Rasca y Guaza.

Se plantea extender las limitaciones de la zona F22 (Parque Rural de Anaga) a la parte de la ZEPA Anaga que la anterior no cubre y a la futura ZEPA Roques de Anaga.

Las demás ZEPA no sugieren la necesidad de restringir las operaciones aeronáuticas.

Las ZEC no citadas no plantean ningún tipo de restricción a las operaciones aéreas.

Los LIC que no son ZEC ni ZEPA y que no están protegidas por normativa aeronáutica han sido analizados, sin considerarse necesario proponer más restricciones a las operaciones.

Una vez aprobadas, todas las restricciones recogidas serán, según el caso, citadas en el Manual del Helipuerto o comunicadas a los operadores para su cumplimiento.

IV) Impacto sobre el paisaje: En el documento ambiental se considera que el impacto sobre el paisaje del proyecto será nulo debido a que se trata de un helipuerto de superficie, situado en un terreno hasta entonces sin utilización concreta y rodeado de infraestructuras. En todo caso, está prevista la plantación de un seto para separar el helipuerto de la calle vecina, lo que se estima que mejorará la apariencia estética de la parcela.

V) Impacto sobre el patrimonio cultural: No se detecta ningún impacto sobre bienes de interés cultural, arqueológico o etnográfico.

VI) Seguimiento y vigilancia: para el seguimiento de lo establecido en el Informe Ambiental del helipuerto de Adeje, se establecen una serie de medidas de control y seguimiento. Adicionalmente, la normativa actual en materia heliportuaria obliga al gestor de helipuerto a desarrollar un Manual del Helipuerto en el que todos los aspectos relativos a la explotación del helipuerto deben quedar contemplados.

En este caso, no procede el seguimiento y control en la ejecución del proyecto puesto que ya está finalizada la plataforma y no son necesarias más actuaciones de obra. El

seguimiento y control en la fase de operación se llevará a cabo, a través de los siguientes procedimientos:

Control y seguimiento de la calidad de funcionamiento de las instalaciones.

Verificación periódica el estado de la plataforma, estableciendo la obligatoriedad de tomar acciones reparadoras cuando se encuentren bloques sueltos, piedras aisladas o cualquier otro indicio de deterioro de la misma.

Disponibilidad de los sistemas y procedimientos de control y emergencia ante posibles accidentes.

Prohibición de realizar actividades de mantenimiento (aparte de la obligada inspección prevuelo), repostado de combustible o cualquier otra que pueda significar vertido de líquidos.

Vigilancia para evitar vertidos líquidos en la parcela.

Seguimiento y vigilancia de las medidas para la evitación de ruido establecidas en el Informe Ambiental.

Verificación y conservación semanal del estado de la zona de césped alrededor de la Fato.

Durante la fase de funcionamiento del helipuerto se controlará cualquier aparición esporádica de animales y especialmente de aves.

Control de los niveles de eficacia de las diversas medidas preventivas y correctoras adoptadas en la fase operativa del helipuerto.

Adaptación de las medidas preventivas a circunstancias no previstas.

El director técnico del aeródromo deberá asegurar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en relación al Programa de Vigilancia Ambiental en la fase operativa del helipuerto.

El director técnico del helipuerto elaborará los siguientes informes de vigilancia ambiental:

1. Plan de control y seguimiento ambiental del proyecto que se realizará cada seis meses.
2. Informe de incidencias ambientales; se redactará siempre que se produzca alguna incidencia ambiental.
3. En relación a las aves que de manera esporádica puedan sobrevolar la zona de influencia del helipuerto, se realizará un informe si en un momento determinado se observará una concentración de las mismas en la zona y se procederá a extremar las medidas de cautela necesarias para evitar colisiones. Si se llegará a producir una incidencia de impacto o colisión de un helicóptero con un ave, se elaborará de manera automática un informe detallando lo sucedido y se trasladará al mismo a las autoridades competentes en materia medioambiental.

El director técnico contará con la ayuda de personal técnico especializado si fuera necesario.

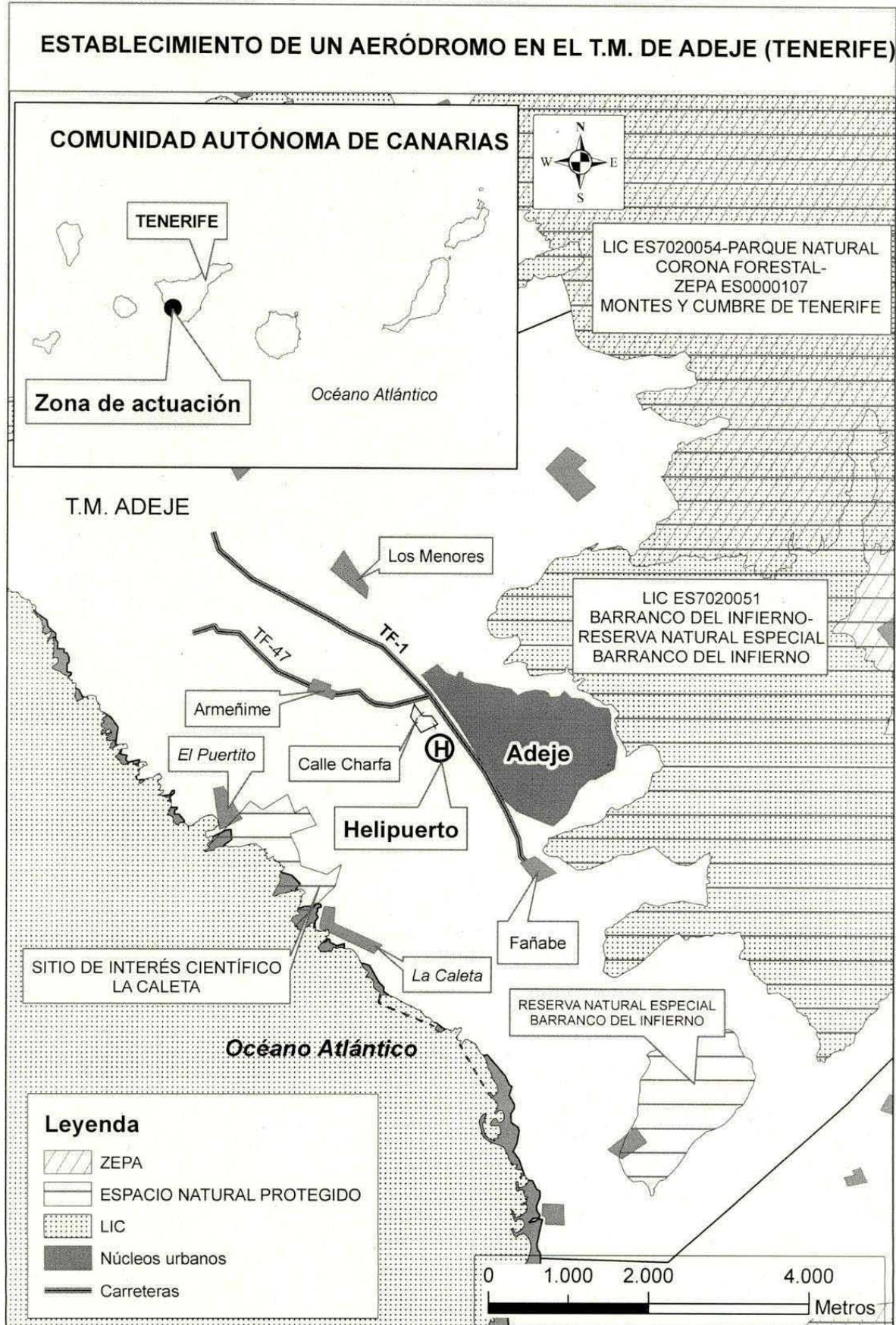
El periodo de vigencia del Plan de Vigilancia Ambiental se establece durante toda la vida del proyecto y hasta que concluya la fase de clausura, desmontaje y restauración, priorizando los criterios que se establezcan por parte del órgano ambiental competente.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Establecimiento de un aeródromo en t.m. Adeje (Tenerife), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley. Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y

Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

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

Madrid, 15 de octubre de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2014-10847