

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**12614** *Resolución de 19 de mayo de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Helipuerto de Son Orlandis».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha de 24 de mayo de 2022 tiene entrada en esta Dirección General escrito de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de solicitud de inicio de procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Helipuerto de Son Orlandis», promovido por don Paul Rothschild y representado por doña M.<sup>a</sup> Reyes Buitrago Lozolla, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

El proyecto tiene por objeto la construcción del helipuerto de uso restringido «Son Orlandis», para uso privado y de emergencias, que permita la evacuación en caso necesario y destinado a operaciones en condiciones de vuelo visual (VFR), en horario H24 (diurno y nocturno).

El proyecto se ubica, a una cota de 31 m, en el polígono 10, parcela 46, en el término municipal de Andratx, al noroeste de la isla de Mallorca. Está ubicado en el interior de una parcela que cuenta con una vivienda unifamiliar.

Este tipo de instalación está destinada a ser utilizada por helicópteros ligeros monoturbinas o biturbinas con capacidad para el transporte de pasajeros. Será usado, en caso de necesidad, por los helicópteros de transporte de brigadas contra incendios y lanzamiento de agua de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio de las Islas Baleares (CAIB), así como por los helicópteros sanitarios, de guardia civil o protección civil que tengan que hacer uso de la instalación durante una emergencia.

El documento ambiental considera la «alternativa 0» o de no construcción del helipuerto «Son Orlandis», así como dos alternativas más, la alternativa 1a, ubicación del helipuerto en la parte norte de la parcela, y la alternativa 1b, finalmente seleccionada que se localiza más al suroeste de la parcela. Según el análisis recogido en el documento ambiental, la alternativa 1a se descarta porque se sitúa en zona de protección por riesgo de incendio, mientras que la 1b no está afectada por ninguna zona de protección, por lo que se valora como más conveniente indicando que, además, en la alternativa 1b el banal es más amplio y se trata de una zona más llana con la FATO más alejada de las paredes de «pedra en sec», minimizando la posible afección a la vegetación. En cuanto a las tres alternativas para la construcción del área de aproximación y despegue (FATO), se ha optado por la 2c, dado que se minimizan la afección al suelo y el movimiento de tierras y se facilita la integración de la helisuperficie en el medio.

Con fecha 27 de junio de 2022, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

| Relación de consultados  | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.                                | No                   |
| Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.   | Sí                   |
| Delegación del Gobierno en Islas Baleares.   | No                   |
| Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.  | Sí                   |
| Agencia Balear del Agua y Calidad Ambiental (ABAQUA). Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.   | Sí                   |
| Dirección General de Territorio y Paisaje. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.  | No                   |
| Dirección General de Residuos y Educación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.  | No                   |
| Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.   | Si                   |
| Dirección General de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud y Consumo. Gobierno de las Islas Baleares.   | Sí                   |
| Dirección General de Transporte Marítimo y Aéreo. Consejería de Movilidad y Vivienda. Gobierno de las Islas Baleares.  | No                   |
| Dirección General de Movilidad y Transporte Terrestre. Consejería de Movilidad y Vivienda. Gobierno de las Islas Baleares.   | Sí                   |
| Dirección General de Energía y Cambio Climático. Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos. Gobierno de las Islas Baleares.   | Sí                   |
| Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.   | No                   |
| Instituto Balear de la Naturaleza (IBANAT). Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.   | No                   |
| Dirección General de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación. Gobierno de las Islas Baleares.   | No                   |
| Dirección General de Cultura. Consejería de Fondos Europeos, Universidad y Cultura. Gobierno de las Islas Baleares.  | No                   |
| Departamento de Cultura, Patrimonio y Política Lingüística. Consejo Insular de Mallorca.   | Sí                   |
| Dirección General de Emergencias e Interior. Consejería de Administraciones Públicas y Modernización. Gobierno de las Islas Baleares.  | Sí                   |
| Consejo Insular de Mallorca.   | Sí                   |
| Servicio Territorial de Planificación. Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.                           | No                   |
| Servicio Territorial de Protección de Especies. Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.                  | Sí                   |
| Servicio Territorial de Gestión Forestal y Protección del Suelo. Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares. | Sí                   |
| Ayuntamiento de Andratx (Islas Baleares).  | Sí                   |
| SEO/BirdLife.  | No                   |
| WWF España.  | No                   |
| Ecologistas en Acción-CODA.  | No                   |
| Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza.  | Sí                   |

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.<sup>a</sup> del capítulo II del título II según los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Este procedimiento no comprende el análisis de la evaluación de la seguridad y salud en el trabajo, de la seguridad aeronáutica, de la planificación urbanística y la ordenación territorial, ni de otros ámbitos, que poseen normativa reguladora propia e instrumentos específicos.

a. Características del proyecto. El helipuerto proyectado es de superficie, de uso privado y de emergencias para permitir la evacuación, en caso necesario, de la vivienda en cuya parcela se proyecta la instalación, que actualmente no es accesible para vehículos de emergencia. Estará dotado de un área de aproximación y despegue (FATO) horizontal de losa de hormigón armado y con pendiente máxima de 2 %. La superficie de la FATO es de 100 m<sup>2</sup>, con dimensiones 10 x 10 m en base al diseño de los helicópteros que van a emplear la instalación. La FATO es coincidente con el área de toma de contacto y elevación inicial (TLOF). El área de seguridad alrededor de la FATO, pavimentada con gravas, abarca un rectángulo de 16 x 20 y en ella no se prevé la existencia de obstáculos, por lo que únicamente es necesario el desbroce y limpieza de la zona.

La pendiente de la FATO se orienta en un solo agua hacia la vertiente sur, sur-este de forma que se recojan todas las aguas vertidas en la superficie en una canaleta perimetral (de 15 cm) de hormigón prefabricado protegida por rejilla metálica. El control de vertidos fortuitos de aceites o hidrocarburos se realiza mediante materiales absorbentes instalados en los puntos de salida de los desagües.

El helipuerto cuenta con las siguientes ayudas visuales: indicador de la dirección del viento (WDI), señal de identificación de helipuerto (H), señal valor D, señal de perímetro de área de toma de contacto y de elevación inicial, señal de punto de toma de contacto y posicionamiento y sistema de iluminación de área de toma de contacto y de elevación inicial. Por otra parte, no cuenta con instalaciones adicionales como calles de rodaje, plataforma, ni puestos de estacionamiento salvo el existente en la propia FATO y no se prevén tareas de mantenimiento, ni repostaje, por lo que tampoco son necesarios hangares en la instalación. No será necesario un cerramiento específico puesto que cuenta con el preexistente en la finca.

Las actuaciones previstas en el proyecto consisten en el desbroce y movimiento de tierras y en la ejecución de las obras para la heliplataforma e instalaciones. En fase de explotación, se prevén cuatro operaciones a la semana (dos aterrizajes y dos despegues), de manera que el número de operaciones anuales estimadas es de ciento cuatro, con un máximo de doscientas ocho al año. Se opera en condiciones de vuelo visual (VFR), en horario H24 (diurno y nocturno). Se establecen como trayectorias principales los despegues por la cabecera 20 y los aterrizajes por la 02, eliminando las operaciones por las cabeceras contrarias debido a la presencia de obstáculos y porque son las que menor afección por ruido generan en las fincas más próximas (cumpliendo los valores máximos). Así mismo, en la trayectoria hacia el puerto, se corrige la trayectoria recta para seguir evitando sobrevolar zonas residenciales. Los helicópteros de referencia que se prevé que operen en la instalación son las siguientes (EC-120 y R44, o similares en clase performance 2 y 3):

| Aeronave                     | Longitud | MTOW     | Rotor  | Altura |
|------------------------------|----------|----------|--------|--------|
| Eurocopter EC <sub>120</sub> | 11,52 m  | 1.800 kg | 10 m   | 3,4 m  |
| Robinson R <sub>44</sub>     | 11,65 m  | 1.134 kg | 10,1 m | 3,3 m  |

Se establece una velocidad máxima de despegue de 120 km/h y una velocidad de aterrizaje aproximada de 30 km/h.

Además, el helipuerto proyectado podrá ser utilizado, en caso de necesidad, por los helicópteros de transporte de brigadas contraincendios y lanzamiento de agua de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares. En condiciones normales no se prevé el uso de iluminación artificial y, si fuera necesario para un aterrizaje seguro, la iluminación la activa el propio piloto cuando se encuentre a una distancia de 200 m.

Los elementos constructivos principales son las tierras y el hormigón y en caso de ejecutar estructura metálica se emplearán perfiles de acero y cimentación de hormigón. La tierra en la zona de ocupación no se convierte en residuo ya que reutiliza en el mismo terreno. En esta obra se prevé la generación de 1 tonelada de restos de hormigón, 0,5 toneladas de envases y embalajes y 0,5 toneladas de residuos metálicos. Así mismo, no se prevé la generación ni almacenamiento de residuos peligrosos.

b. Ubicación del proyecto. El helipuerto se localiza en el polígono 10 del término municipal de Andratx, al noroeste de la isla de Mallorca (Comunidad Autónoma de las Islas Baleares) a 2 km del puerto de Andratx y a 2,5 km del núcleo urbano de Andratx. El proyecto que se propone se sitúa en la parcela 46 con una superficie según catastro de 7.666 m<sup>2</sup> y en la que no existe edificación alguna ya que la vivienda existente, a la que se accede desde el Camí de Son Orlandis, n.º 8, se sitúa en la parcela 22. Las coordenadas de la ubicación del proyecto en coordenadas UTM Huso 31 son: X: 448823, Y: 4378849. Las coordenadas del punto de referencia en el sistema WGS84 son: 2º 24' 15,42456" E y 39º 33' 28,09447" N.

Según el documento ambiental, el helipuerto se plantea en una zona de bancales agrícolas abandonados, colonizados por vegetación oportunista (mata, acebuches y algunos pinos), algunos con buen porte especialmente en las lindes y junto a las paredes de piedra. En el entorno inmediato dominan zonas agrícolas y prados. Se trata de un suelo calificado como rústico-con clasificación de Área Rural de Interés Paisajístico según el PTM (SR-ARIP) y de acuerdo con dicho Plan la implantación de infraestructuras está condicionado al cumplimiento de la norma 19.2.b) del PTM.

En el ámbito de estudio no se localizan espacios de la Red Natura 2000, el más cercano al helipuerto es la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000519 «Espacio marino del poniente de Mallorca», la cual se localiza en la parte sur y oeste de la zona de influencia, a una distancia de 2,278 km, del lugar de actuación. Así mismo, el helipuerto proyectado estará a una distancia de algo más de 5 km de los siguientes espacios Red Natura 2000: Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y ZEPA ES0000221 «Sa Dragonera» (a 5,15 km), LIC ES0000222 «La Trapa» (a 5,291 km), LIC ES5310076 «Serra d'en Salat» (a 5,026 km) y Zonas Especial de Conservación (ZEC) ES530018 «Serra de Tramuntana» (a 5,026 km). En el entorno de la zona se ubica el Área Importante para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad en España (IBA) n.º 416 «Espacio Marino del Poniente de Mallorca» a 2.945 m, incluido en la ZEPA ES0000519. Por otro lado, la ubicación del proyecto se encuentra próxima al hábitat de interés comunitario (HIC) 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos».

Respecto a la fauna, en el entorno inmediato, se han inventariado dos especies, alcaraván común (*Burhinus Oedicnemus*) y cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE), aunque no están amenazadas ni son endémicas de las Islas Baleares.

c. Características del potencial impacto. El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre todos los factores del medio ambiente enumerados en el apartado c) del artículo 35 de la Ley de Evaluación Ambiental, y propone medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. Todos ellos han sido analizados por el órgano ambiental.

A continuación, se resume la información aportada por el promotor, junto a las consideraciones realizadas por los organismos consultados respecto a los impactos más relevantes que han motivado la presente resolución:

Ruido. Según el documento ambiental y el estudio acústico, las actuaciones proyectadas generan, contaminación acústica puntual durante la fase de construcción debido a la actividad de la propia obra, a la maquinaria a utilizar y a las labores de poda selectiva para eliminación de obstáculos. Durante la fase de explotación del proyecto, debido a las maniobras de aterrizaje, despegue y sobrevuelo de los helicópteros que hagan uso del helipuerto, las emisiones sonoras se han considerado como el impacto ambiental más significativo.

El estudio acústico indica que se cumple con la normativa vigente, dado que los niveles  $L_{Amax}$  previstos para las viviendas más expuestas, ubicadas al sur de la infraestructura proyectada, no superaran los 85 dB(A); y justifica que los niveles sonoros promedios resultantes de las modelizaciones de respuesta sonora se encuentran por debajo de los valores máximos establecidos en la normativa en todos los períodos temporales:  $L_d$ ,  $L_e$  y  $L_n$ .

El promotor concluye que tanto el impacto sobre la calidad del aire como el impacto por alteración de los niveles sonoros en la fase de obras y clausura se consideran no significativos y que los niveles de ruido son compatibles en la fase de funcionamiento. Así mismo, en la fase de funcionamiento, las rutas de vuelo, los despegues y los aterrizajes se han diseñado para minimizar la emisión de ruido en las zonas detectadas como más vulnerables o restrictivas, siendo estas las viviendas vecinas.

Entre las medidas preventivas en fase de ejecución, destaca que las trayectorias se han diseñado para prevenir el impacto acústico y que los usuarios del aeródromo se comprometen a respetar las maniobras establecidas en el proyecto.

Cambio climático y calidad del aire. El impacto sobre la calidad del aire se considera no significativo. Por otro lado, el documento ambiental incluye el «Estudio de consumo energético, emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y vulnerabilidad ante el Cambio Climático» que indica que las emisiones provenientes de los helicópteros sustituirán a las emisiones que provocarían los vehículos a motor terrestres que se usarían para acceder a la finca, concluyendo que la vulnerabilidad de este proyecto a los efectos del cambio climático por las propias características físicas y ubicación es no significativa.

La Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares afirma que, el uso de energías renovables es nulo, lo cual va en contra de los objetivos de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de Cambio Climático y Transición Energética de las Islas Baleares, y que el impacto sobre el consumo energético es negativo ya que las emisiones de GEI aumentarán. Afirma, además, que el aumento del riesgo de incendios se considera uno de los impactos del cambio climático sobre las Islas Baleares y que este proyecto no supone una acción de mitigación contra este impacto, sino que podría suponer una acción que aumentase el riesgo de incendios, por lo que informa desfavorablemente el proyecto.

Suelo. La documentación presentada por el promotor indica que se realiza una nivelación del suelo a pequeña escala para albergar la helisuperficie, en una extensión de 100 m<sup>2</sup> y que dado el escaso desnivel que hay en la zona de ocupación, el movimiento de tierras será mínimo (aproximadamente 40 m<sup>3</sup>), indicando que no hay ninguna actuación que afecte negativamente y de forma significativa ni a la calidad ni a la cantidad de suelo. Por último, se indica que en la clausura se restituirá el terreno a su estado preoperacional. Así, califica el impacto como compatible en todas las fases.

Entre las medidas para evitar la afección al suelo, indica que no se realiza mantenimiento de maquinaria en la parcela y que, en caso de derrame o vertido accidental de aceite, lubricante o combustible durante la operación o tránsito de maquinaria o vehículos de obra, se extraerá la tierra contaminada y se almacenará en un contenedor acondicionado a tal efecto hasta su recogida por un gestor autorizado.

Hidrología superficial y subterránea. El documento ambiental indica que no hay ningún curso de agua superficial en el entorno inmediato y que el proyecto se localiza fuera de la zona inundable del Torrente de S'Aluet, que transcurre a una distancia de 500 m al oeste y que desemboca en el puerto d'Andratx. Así mismo, el proyecto se ubica

sobre el acuífero Port d'Andratx, un acuífero profundo, con una extensión de 1.801 m<sup>2</sup> y con un mal estado cuantitativo y cualitativo, por lo que se ha evaluado como en riesgo tanto cuantitativo como cualitativo.

Como medida preventiva se incluye el uso de absorbentes para retención de pequeños restos de hidrocarburos accidentales que puedan ser arrastrados con las aguas pluviales de la helisuperficie, considerando el impacto como no significativo y compatible en todas las fases.

La Comisión Balear de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares concluye que, de acuerdo con el Decreto-ley autonómico 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística, se deberán adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes durante las obras, dado que el ámbito de actuación se localiza sobre una masa subterránea con moderada vulnerabilidad a la contaminación.

Vegetación. El helipuerto se sitúa en una zona de bancales agrícolas en estado de abandono, colonizados principalmente por un estrato herbáceo de secano y vegetación arbustiva con algunos ejemplares arbóreos aislados. En la mayor parte del entorno, incluyendo la zona de ocupación, domina la presencia de zonas agrícolas y prados y zonas con elevada influencia antrópica. En la zona del Puig de Son Orlandis y en las elevaciones al este de la finca la zona de bosque se corresponde con formaciones de pino carrasco (*Pinus halepensis*). El resto del territorio está formado por parcelaciones con cultivos permanentes, de gramíneas y frutales de secano (almendros, algarrobos).

En la zona de bancales del entorno inmediato se verifica, que el hábitat predominante es el HIC 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos» en el cual se encuentran las asociaciones: *Cneoro tricocci-Ceratonietum siliquae*, *Hypochoerido-Brachypodietum retusi* y *Anthyllido custisoidis-Teucrietum majorici*.

Durante las actividades de desbroce, en la fase de ejecución del proyecto, la vegetación se verá afectada por la eliminación de tres ejemplares de lentisco (*Pistacia lentiscus*), dos pies jóvenes de acebuche (*Olea Europaea var. Sylvestris*) y un pie de pino carrasco (*Pinus halepensis var. Halepensis*) de porte medio. No se produce afección a especies protegidas ni a zonas boscosas, Montes de Utilidad Pública (MUP), o hábitats de interés comunitario (HIC), considerándose la afección a la vegetación como compatible en todas las fases.

El impacto derivado de la eliminación directa de vegetación, en la fase de ejecución, se considera no significativo dada la reducida afectación y el tipo de vegetación, principalmente matorral que ha ido colonizando los terrenos agrícolas abandonados. En fase de explotación únicamente se prevén podas selectivas anuales para el mantenimiento de la altura de la vegetación circundante, por lo que el impacto no se considera significativo.

La Comisión Balear de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares afirma que en torno a la ubicación seleccionada para la instalación se encuentra una masa forestal, no afectada por el proyecto, correspondiente a un Área Rural de Interés Paisajístico (ARIP) Boscoso y Área de Prevención de Riesgos (APR) de incendios forestales. En caso de eliminación de pies arbóreos para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, se deberá compensar mediante trasplante o plantación, como mínimo, del mismo número de ejemplares eliminados, en otras zonas no afectadas por la instalación. Los acopios de materiales e instalaciones auxiliares se deben ubicar fuera de las zonas con vegetación silvestre.

Fauna. El documento ambiental identifica en el entorno inmediato al proyecto (radio de 500 m), la presencia de las siguientes aves: Jilguero europeo (*Carduelis carduelis*), alcaudón común (*Lanius senator*), curruca cabecinegra (*Sylvia melanocephala*) y mirlo común (*Turdus merula*); y destaca la presencia de dos especies de aves incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE): Alcaraván común (*Burhinus oedicephalus*) y cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*) que no están amenazadas ni son endémicas de las Islas Baleares. También se incluyen en el

inventario de fauna especies como culebra de herradura (*Hemorrhois hippocrepis*) y cabra (*Capra hircus*).

Entre las treinta y dos especies de aves inventariadas en base al Bioatlas de las Islas Baleares en la zona de influencia de 5 km, destacan dos especies endémicas: Curruca balear (*Sylvia balearica*) y pardela balear (*Puffinus mauretanicus*), que también está catalogada como en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA); además de otras dos especies de aves marinas incluidas en el CEEAA como vulnerables: Garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*) y cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis desmarestii*).

Con el objetivo de minimizar el ruido y las perturbaciones a la avifauna, en la fase de ejecución, el sobrevuelo de las zonas ZEPA se realizará a más de 1.000 ft (300 m), fuera de las épocas de nidificación y se prohíbe el sobrevuelo de islotes y acantilados pertenecientes a zonas ZEPA durante la época de nidificación de aves. Así mismo, se controlará la existencia de nidos terrestres de alcaraván común, en primavera, en la zona de seguridad del aeropuerto.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares concluye en su informe, que no es de prever que el proyecto pueda suponer un efecto destacable sobre las especies de la zona, siempre que se lleven a cabo las acciones previstas y el plan de vigilancia ambiental.

Red Natura 2000 y Espacios Naturales Protegidos. La ubicación de la actuación proyectada no coincide espacialmente con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), Zona Especial de Conservación (ZEC), ni Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Red Natura 2000. Sin embargo, el promotor señala en el documento ambiental que a 2,8 km desde el punto de referencia del helipuerto, se ubica la ZEPA ES0000519 «Espacio marino del poniente de Mallorca». El apartado 10 «Evaluación de las repercusiones sobre Red Natura 2000» del documento ambiental concluye que, el proyecto no afectará significativamente a la consecución de los objetivos de conservación de la ZEPA «Espacio marino del poniente de Mallorca» siempre que se cumplan las medidas previstas en el propio proyecto y en este documento. Así mismo, indica que la construcción del proyecto y su uso posterior (despegues, aterrizajes y rutas de vuelo) no suponen una amenaza significativa para las comunidades de aves que se ubican en el litoral norte Balear.

La Comisión Balear de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares concluye que no se permitirá el sobrevuelo de espacios naturales protegidos o de espacios Red Natura 2000, por parte de helicópteros con origen o destino al helipuerto de Son Orlandis.

Respecto a lo anterior, el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución Española atribuye en exclusiva al Estado, el control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo. Existe un procedimiento específico para la declaración de zonas restringidas para la protección medio ambiental, regulado en Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea. A efectos aeronáuticos, las limitaciones al sobrevuelo solo serán exigibles a los usuarios del espacio aéreo una vez establecidas como zonas prohibidas o restringidas a tales efectos y publicadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España). En tanto no se declaren los correspondientes espacios aéreos restringidos, únicamente pueden realizarse recomendaciones de buenas prácticas a los usuarios del espacio aéreo.

Paisaje. Según el documento ambiental, de acuerdo con el Plan Territorial de Mallorca (PTM) la parcela objeto de estudio se ubica dentro de un Área Rural de Interés Paisajístico (ARIP), con un uso condicionado al cumplimiento de la norma 19.2.b) del PTM.

Por sus pequeñas dimensiones y respetando los parámetros paisajísticos establecidos en el PTM y específicamente en las normas 19.2.b) y 22, el documento ambiental indica que no se modificará el paisaje ya que el proyecto no será visible desde ninguna vía de comunicación frecuente, zona pública o punto de frecuentación humana.

Patrimonio cultural. El documento ambiental señala que en la zona de ocupación del proyecto no existe ningún elemento patrimonial de tipo arqueológico, histórico-artístico o etnográfico. El Bien de Interés Cultural (BIC) «Castell de Son Orlandis» se encuentra a 300 m, en la ladera noroeste del Puig de Son Orlandis y la ermita de Son Orlandis se ubica en la cima de dicho pico. Ni el Castell ni la ermita se ven afectados por el helipuerto.

La zona de ocupación del proyecto queda fuera del entorno de protección (perímetro de 25 m alrededor de la zona de yacimiento) del yacimiento arqueológico JA-45 Son Orlandis, localizado al norte del helipuerto. No se realizan excavaciones o movimiento de tierras en el JA-45 ni en su entorno de protección, ni se modifica el carácter arqueológico y arquitectónico del área. Como medida de protección, el recorrido de la acometida eléctrica, y el acceso al helipuerto evitarán la zona del yacimiento arqueológico y el entorno de protección del yacimiento realizándose por el exterior de dicha zona.

El Servicio de Patrimonio Histórico del Consejo Insular de Mallorca informa el proyecto favorablemente, incluyendo como condiciones el nombramiento de un técnico competente en arqueología que deberá realizar el control arqueológico durante las fases de excavación y/o movimiento de tierras y la paralización de las obras y presentación del correspondiente proyecto de intervención arqueológica, en el caso de que aparezcan restos arqueológicos.

La Comisión Balear de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares concluye que los acopios de materiales e instalaciones auxiliares deberán ubicarse fuera de las zonas en las que figuren bienes de interés patrimonial.

Usos del suelo y planificación territorial. La Dirección Insular de Urbanismo del Departamento de Territorio del Consejo insular de Mallorca indica que la parcela donde se sitúa el proyecto está clasificada como Suelo Rústico Protegido en el Plan Territorial de Mallorca (PTM) con la categoría de ARIP (Área Rural de Interés Paisajístico), figurando partes de la parcela también con la categoría de ARIP-B (ARIP boscoso) y estando afectada la parcela, así mismo, por una APR (Área de Protección de Riesgo) de Incendios.

Considera que no resulta justificada la posibilidad de implantación de un helipuerto en la parcela 485 del polígono 10 del Municipio de Andratx por ser incompatible con las Normas del Plan Territorial de Mallorca, por los especiales valores paisajísticos de este suelo rústico protegido por la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales, y por no obedecer a intereses de carácter público que puedan motivar la declaración de interés general, sino a meros intereses individuales.

La Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares afirma que deberán tenerse en cuenta las prescripciones del capítulo III (Condiciones de ordenación del suelo rústico) del Decreto-ley 9/2020, de 25 de mayo, de medidas urgentes de protección del territorio de las Illes Balears, y que previamente debería comprobarse la viabilidad de la actividad presentada, en relación con los usos condicionados, así como las prescripciones para la declaración de interés general, de acuerdo con el PTM y la Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Islas Baleares.

Vulnerabilidad del proyecto frente al riesgo de accidentes graves y catástrofes. El documento ambiental afirma que no se identifican efectos ambientales significativos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes naturales. Así mismo, en el proyecto se plantean medidas preventivas y métodos de actuación para los riesgos de incendio y de vertidos accidentales.

La Comisión Balear de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares indica que en torno a la ubicación seleccionada para la instalación se encuentra una masa forestal, no afectada por el proyecto, correspondiente un Área de Prevención de Riesgos (APR) de incendios forestales y que según el IV Plan Forestal de las Illes Balears 2015-2024, el ámbito de actuación se corresponde con una zona con riesgo moderado de incendio forestal.

La Dirección General de Emergencias e Interior de la Consejería de la Presidencia y Función Pública e Igualdad del Gobierno de las Islas Baleares indica que, si bien el proyecto se desarrolla en una zona de riesgo moderado de incendio forestal, a unos 30 m de la instalación se encuentra una zona de riesgo muy alto de incendio forestal, por lo que recomienda valorar como medida preventiva que la ejecución de las obras se realice fuera de la época de mayor riesgo de incendio forestal.

Por último, el documento ambiental incorpora un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) con un presupuesto estimado de 2.400 euros por trimestre, para el seguimiento de las medidas propuestas para minimizar los impactos ambientales.

d. Prescripciones al proyecto. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Asimismo, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto.

Finalmente, se deberán cumplir las siguientes prescripciones adicionales:

1. La ejecución de las obras se realizará fuera de la época de mayor riesgo de incendio forestal, dado que el proyecto se encuentra en una zona de riesgo moderado de incendio forestal, pero a tan solo 30 m de una zona de riesgo muy alto de incendio forestal.

2. Todos los usuarios del helipuerto deberán estar informados de la conveniencia de evitar el sobrevuelo de espacios naturales protegidos o de espacios de la Red Natura 2000, especialmente en época de nidificación o reproducción de aves y a baja altura.

3. Durante las obras, se deberán adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, dado que el ámbito de actuación se localiza sobre una masa subterránea con moderada vulnerabilidad a la contaminación.

4. Los acopios de materiales, herramientas e instalaciones auxiliares necesarias para el desarrollo de las obras deberán ubicarse fuera de las zonas con vegetación silvestre y de las zonas en las que figuren bienes de interés patrimonial.

5. No se podrán abrir nuevos caminos o viales en la zona de estudio, diferentes de los ya existentes.

6. En caso de necesidad de eliminación de pies arbóreos para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, deberá priorizarse el trasplante de los ejemplares y, de no ser esto posible, se compensará la pérdida con la plantación del mismo número de ejemplares en otras zonas no afectadas por la instalación.

7. Deberá nombrarse un técnico competente en arqueología encargado de realizar el control arqueológico durante las fases de excavación y/o movimiento de tierras y de la paralización de las obras y presentación del correspondiente proyecto de intervención arqueológica, en el caso de que aparezcan restos arqueológicos.

### Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de Evaluación Ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de

impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Helipuerto de Son Orlandis» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a), «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Helipuerto de Son Orlandis», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución será publicada en el «Boletín Oficial del Estado» y la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de Evaluación Ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 19 de mayo de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## Helipuerto de Son Orlandis-Puerto Andratx en el municipio de Andratx (Islas Baleares)

