



Gabriel Barceló Milta, secretario del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares,

CERTIFICO:

«Que el Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de día 18 de marzo de 2021, en referencia al " proyecto helipuerto de Sa Muntanya localizado en el puerto de Andratx, TM Andratx " adoptó el siguiente acuerdo, sin perjuicio de la posterior aprobación del acta:

"Descripción del proyecto

1. El objeto del proyecto es la construcción del helipuerto "sa Muntanya", de uso privado y destinado a operaciones en condiciones de vuelo visual (VFR) y horario diurno, de orto a ocaso, cumpliendo lo permitido por la reglamentación actualmente vigente, en la parcela 101, polígono 13, del Port d'Andratx (TM de Andratx, Illes Balears), cuya titularidad corresponde al promotor. Dicha instalación no dispondrá, por tanto, de iluminación artificial.

La parcela referida dispone actualmente de una vivienda unifamiliar, se sitúa a 97,6 m de altura sobre el nivel del mar y a menos de 1 km de las zonas urbanas del Port d'Andratx (urbanizaciones de Can Borràs y Monport, entre otras).

- 1. La instalación será la única disponible para la zona de Poniente de la isla de Mallorca y será utilizada por helicópteros ligeros monoturbina o biturbina con capacidad para el transporte de pasajeros. La velocidad de vuelo de dichos helicópteros será conforme a lo requerido en el manual de vuelo de cada uno de ellos, aunque la velocidad de aproximación final puede estimarse en 30 km/h, con una previsión de menos de 40 operaciones al año y 15 operaciones al mes.***
- 2. 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, a fin de colaborar en la defensa y lucha contra incendios forestales en la isla de Mallorca.***
- 3. Dicha instalación dispondrá de pista de aterrizaje (FATO - Área de aproximación final y de despegue - / TLOF - Área de toma de contacto y de elevación inicial -, y Zona de seguridad) y áreas adyacentes, con una superficie total de 577,32 m². Se delimitará una franja sobre el área de seguridad para permitir el acceso de personas a la FATO / TLOF.***

La FATO y la TLOF estarán provistas de un firme rígido, apto para soportar la carga dinámica calculada en el proyecto, cumpliendo las siguientes consideraciones:

- Compactación del terreno de fundación al 95% del Próctor Normal.*
- Extensión de una capa de 30 cm de zahorra artificial compactada al 98% del Próctor Normal.*

- Extensión de una capa de hormigón en masa HA-25, con malla electro-soldada de acero AFH-400N de límite elástico 4100kg/cm², de 150x150x6, de espesor medio 20 cm, fratasado mecánico con endurecedor y con aditivo de color gris.



Fig.1.- Detalle de la parcela objeto de estudio y delimitación del helipuerto proyectado. Fuente: Documento Ambiental.

5. De acuerdo con el documento ambiental, el proyecto propone dos trayectorias principales de aproximación y de despegue, separadas como mínimo 135°, con la finalidad de facilitar la utilización de la instalación con diferentes regímenes de viento, así como facilitar los aterrizajes interrumpidos o frustrados.

Dichas trayectorias se han definido teniendo en cuenta los resultados obtenidos por el estudio meteorológico y por el estudio de los posibles obstáculos fijos en el entorno del helipuerto que definen las superficies limitadoras de obstáculos. Finalmente, se ha añadido un tercera trayectoria de aproximación en sentido 360°, con el objeto de minimizar las molestias ocasionadas por el ruido.

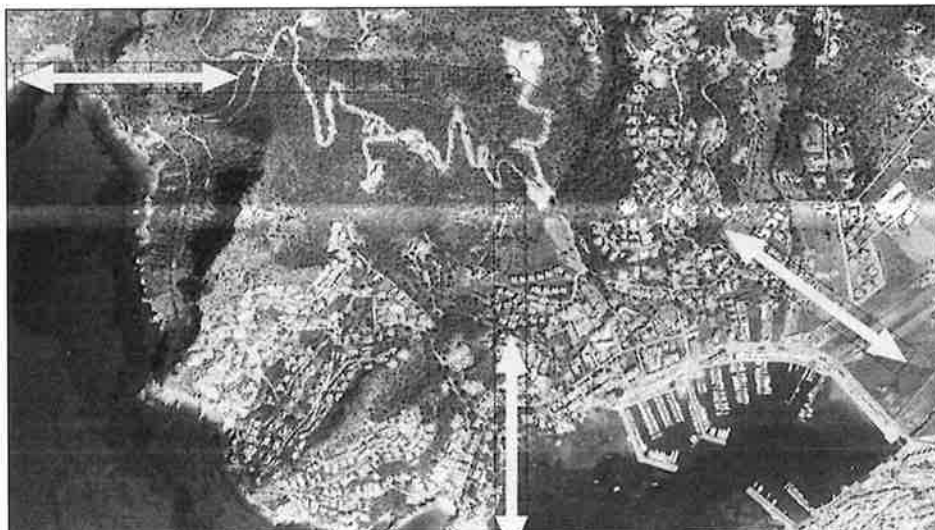




Fig.2.- Detalle de las principales trayectorias de despegue y de aterrizaje propuestas en el proyecto. Fuente: Documento ambiental.

6. Las actuaciones previstas en el proyecto son las siguientes:

- Acondicionamiento del terreno, mediante la tala de pinos, por motivos de seguridad aeronáutica y definida según el estudio de obstáculos realizado en el proyecto, conforme a la legislación vigente.

Cabe destacar que el área donde se situará la instalación, no requerirá acondicionamiento de su superficie mediante desbroce ni retirada de cubierta vegetal, pues ya está exenta de ellas por tratarse de una zona anterior de acopio de materiales durante la construcción de la vivienda.

- Construcción de muro de contención y relleno hasta cota de nivel.

Dado que las pendientes que presenta el terreno natural en la zona de seguridad son superiores a las permitidas, en caso de tener que realizarse un aterrizaje de emergencia en esta zona, se hace necesaria la construcción de un muro de contención para asegurar el firme del helipuerto frente a deslizamientos y para garantizar la seguridad de las maniobras.

El muro de contención será de superficie plana, con puntera y talón, de hormigón armado, de 3 m de altura, de los que sólo aflorarán 2 m a la superficie e incluirán tubos de PVC para el drenaje. Estará forrado de piedra marés. Se realizará un aporte de tierra procedente de la preparación sobre el talón.

De esta manera, la superficie del área de seguridad se proyecta con pendientes descendientes hacia el exterior de la misma de hasta el 5% garantizando un buen drenaje y su adaptación topográfica.

El relleno se hará con tierra que se compactará en tongadas sucesivas de 30 cm de espesor hasta alcanzar la cota de nivel. Posteriormente se constituirá la base del pavimento, mediante relleno a cielo abierto, con zahorra natural caliza y grava de 20 a 30 mm que corresponderá a unos 240 m³ de material, procedentes de cantera autorizada.

Deberán tenerse en cuenta las prescripciones del Decreto Ley 9/2020, de 25 de mayo, de medidas urgentes de protección del territorio de las Illes Balears

- Fabricación de losa de hormigón armado de 20 cm de canto que constituirá la plataforma del helipuerto.

Estará realizada con hormigón HA-25/P/16/IIIa (se estiman necesarios 28 m³), fabricado en central y vertido con bomba.

Además, se instalarán 43 m de bordillo recto de hormigón monocapa. Posteriormente se aplicarán manualmente, dos manos de pintura plástica (antideslizante, diferentes colores, acabado satinado, textura lisa), la primera mano estará diluida con un 20% de agua y la siguiente diluida con un 5% de agua o sin diluir.

La plataforma que se proyecta tendrá una pendiente del 1% (inferior al 2% máximo permitido), para garantizar un buen drenaje.

- Construcción de canaleta de evacuación de aguas, dentro de la cual se instalará una barrera absorbente de hidrocarburos para recogida de posibles derrames.

Dicha canaleta será prefabricada de hormigón polímero, con tramos de 1000 mm de longitud, 204 mm de ancho exterior, 150 mm de ancho interior y 140 mm de altura, dentro de la cual se instalará una barrera absorbente de hidrocarburos y derivados para limitar las fugas y absorber los posibles derrames en el suelo, tanto en el interior como en exterior.

- Instalación de una caseta prefabricada y homologada donde se localizará el material de emergencias y extintores contra incendios, de superficie 10,55 m².

Dicha caseta dispondrá de 24 kg de productos químicos secos en polvo y 10 kg de CO₂, a un régimen de descarga de 2,25 kg/s, guantes y mantas resistentes al fuego y a las altas temperaturas, hacha, palanca y herramientas para el corte de cables y arneses.

- Vallado perimetral de la instalación, de 1 m de altura, realizado con malla de simple torsión galvanizada de 40 mm de paso de malla y 2/3 mm de diámetro, sujeta con postes metálicos.
- Instalación de la señalización horizontal y vertical del helipuerto.

Respecto a la señalización vertical del helipuerto, se instalará una manga de viento, la cual contará con un diámetro de la boca de 0,6 m, diámetro de salida de 0,3 m, una longitud de 2,4 m y estará calibrada 9 km/h por franja. Será de colores Blanco-Rojo y el material será el Nylon. El soporte será de acero galvanizado de 80x40x2 mm y el mástil de aluminio de 2,54 m de altura, incluida la parte proporcional de apertura de pozo, hormigonado y colocación.

También se instalará un monolito informativo metálico de 80 cm de ancho (aproximadamente) y 2 m de alto, en el que figure entre otra la siguiente información: normas de seguridad en las inmediaciones de los helicópteros, normas de seguridad en los procedimientos de embarque y desembarque de los helicópteros, coordenadas geográficas de la helisuperficie y el indicativo del término municipal al que pertenece el helipuerto.



Finalmente, se pintará con pintura plástica la señalización reglamentaria para su identificación.

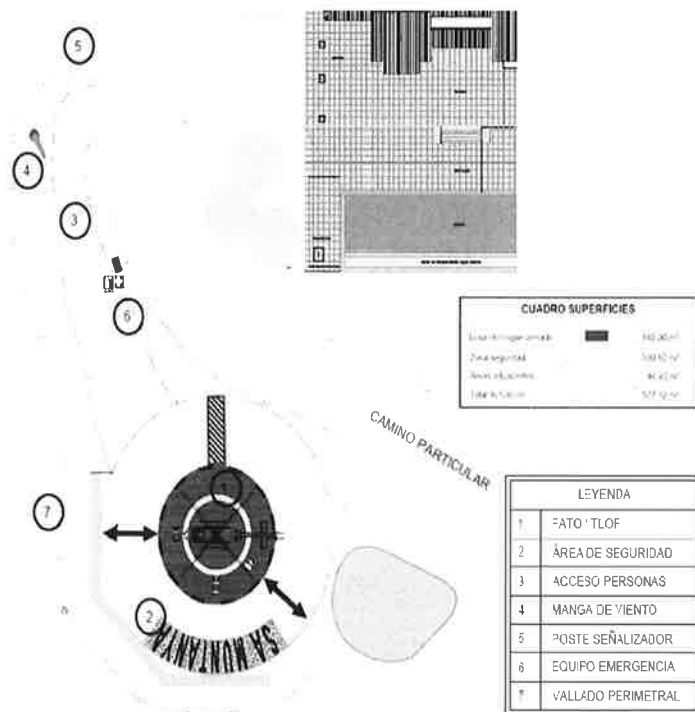


Fig.3.- Distribución y superficies de los elementos proyectados para la construcción del helipuerto «sa Muntanya». Fuente: Documento Ambiental.

7. El proyecto no prevé inicialmente el desmantelamiento del helipuerto, aunque, si fuera necesario, dicha fase incluiría la retirada de infraestructuras y la restauración del suelo ocupado.

Marco normativo

- Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Ley 5/2005, de 26 de mayo, de conservación de espacios de relevancia ambiental en les Illes Balears.
- Decreto 75/2005, de 8 de julio, por el cual se crea el Catálogo Balear de Especies amenazadas y de Especial Protección, las áreas biológicas críticas y el Consejo Asesor de Fauna y Flora de les Illes Balears.
- Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

- *Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto.*
- *Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Illes Balears.*
- *Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.*
- *Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.*
- *Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.*
- *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.*
- *Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.*
- *Ley 20/2009 de 4 de diciembre, de prevención y control ambiental de las actividades.*
- *Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.*
- *Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.*
- *Decreto Ley 7/2012 que modifica la Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Illes Balears.*
- *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.*
- *Real Decreto 1075/2015, de 27 de noviembre, por el que se modifica el anexo II del Real Decreto 1514/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro.*
- *Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.*
- *Ley 8/2019, de 19 de febrero, de residuos y suelos contaminados de las Illes Balears.*
- *Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.*
- *Ordenanza municipal reguladora de la gestión de los residuos de la construcción y demolición (Ayuntamiento de Andratx).*
- *Ordenanza municipal de protección del medio ambiente contra la contaminación por ruidos y vibraciones (Ayuntamiento de Andratx).*



- Tramitación ambiental de aeródromos y helipuertos de uso restringido (ADUR-17 PES-140).
Última Edición en vigor.

Consideraciones técnicas

•Según el Plan Territorial de Mallorca (PTM), la parcela afectada por el proyecto se encuentra clasificada como suelo rústico, con la figura de Área Rural de Interés Paisajístico (ARIP), de acuerdo con la Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Islas Baleares.

En todo caso, el PTM, para la categoría de suelo referida, no parece contemplar la posibilidad de la instalación de un helipuerto, al no figurar dicha actividad en la relación de usos condicionados de la Norma 19.2.b.5. Asimismo, se debe tener en cuenta que las actividades que figuran entre los usos condicionados, solo se podrían autorizar cuando resultaran declaradas de interés general por la Comisión Insular de Urbanismo.

Por otro lado, la zona de estudio no se encuentra incluida en espacios de relevancia ambiental de la Red Natura 2000. En todo caso, de acuerdo con la guía de AESA, la cual establece que la zona de influencia sería una circunferencia de 5 km de radio desde el punto de referencia del helipuerto, parte de dicha zona sí alcanza los espacios siguientes de la Red Natura 2000:

- ZEPA ES0000519 «Espacio marino del poniente de Mallorca». El punto más cercano desde el helipuerto está a una distancia de 1 km y el más distante a 5 km, al sur y oeste de la zona de influencia.
- LIC y ZEPA ES0000221 «sa Dragonera». El helipuerto proyectado estará a una distancia de 3,2 km del LIC y la ZEPA sa Dragonera, y a 3,5 km del islote es Pantaleu, el cual forma parte del Parque Natural de sa Dragonera, al oeste de la zona de influencia.
- LIC ES5310076 «Serral d'en Salat», que forma parte del Paraje Natural de la Serra de Tramuntana, a 3,8 km del helipuerto proyectado y, por otra parte, una pequeña área del LIC y la ZEPA ES0000222 «la Trapa», a 4,8 km del helipuerto.

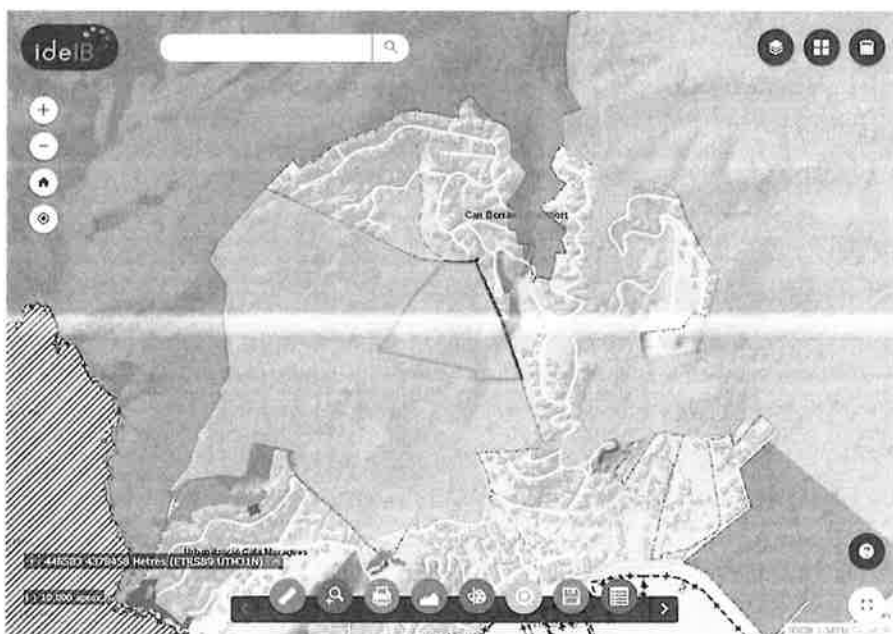




Fig.4.- Detalle de la parcela afectada por el proyecto en ARIP. Fuente: IDEIB.

*•De acuerdo con el documento ambiental, el helipuerto se proyecta en una parcela compuesta mayoritariamente por masa forestal arbolada, en la que destaca el pino carrasco (*Pinus halepensis*) como única especie arbórea dominante y que comparte el ámbito con otras especies de bajo porte. Otras especies presentes en la parcela, en este caso pertenecientes al estrato arbustivo son el lentisco (*Pistacia lentiscus*), el palmito (*Chamaerops humilis*) y el olivillo (*Cneorum tricoccon*).*

En todo caso, el proyecto prevé que la afección a la vegetación sea de baja intensidad y puntual, y se reduzca a la tala de un máximo de 13 pinos de porte medio, por motivos de seguridad. Por otro lado, como medida compensatoria, se propone la plantación en otra zona de la parcela de nuevos pies arbóreos, en proporción 1:5.

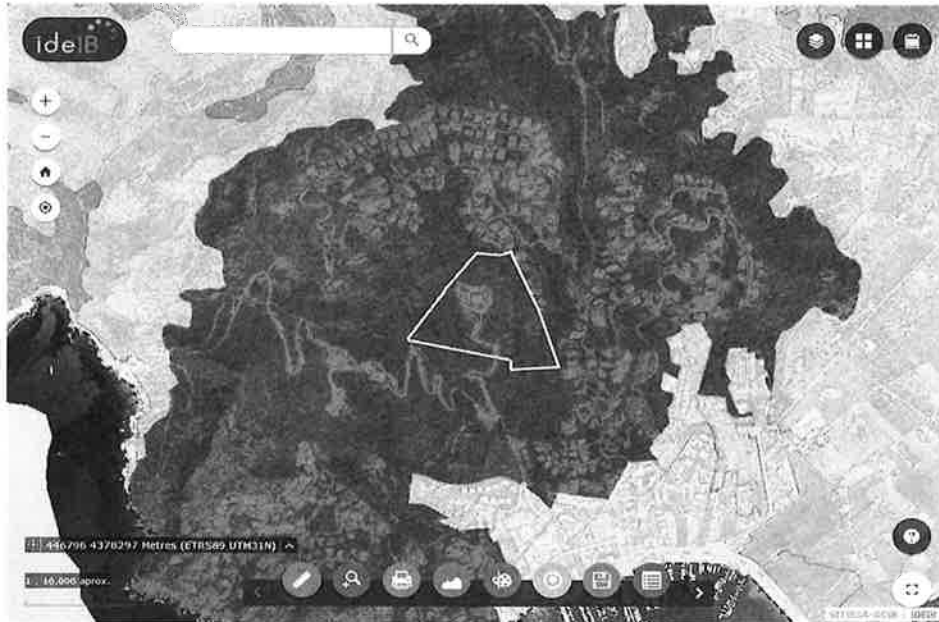
Según el visor cartográfico IDEIB, el ámbito de actuación se encuentra en una zona de riesgo extremadamente alto de incendio forestal (IV Plan Forestal de las Illes Balears) y en un área de prevención de riesgo (APR) de erosión. Además, existe en la parte oeste de la parcela una pequeña franja (380 m²) de APR de desprendimientos, fuera del ámbito definido para la construcción del helipuerto.

De acuerdo con el documento ambiental, se prevé un plan de autoprotección tanto para los moradores (sensores de temperatura, aspersores de agua, sistema de aviso automático a emergencias, mantenimiento de la zona forestal de la parcela, etc.) como para servir de punto de apoyo a los servicios de emergencias, en caso que se produzca un incendio en las zonas aledañas (acceso asegurado y maniobrabilidad de los servicios de emergencia, hidrantes de suministro de agua para los camiones cisternas y una balsa de aprovisionamiento).

Por otro lado, se prevé la construcción de un muro de contención en la zona de seguridad, para asegurar el firme del helipuerto frente a deslizamientos y para garantizar la seguridad de las maniobras. Asimismo, se pretende acondicionar el terreno, únicamente mediante la tala de pinos necesaria por motivos de seguridad aeronáutica y definida según el estudio de obstáculos realizado en el proyecto, conforme a la legislación vigente.



En todo caso, de acuerdo con el anexo I de la Ley 6/99, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears, debido al emplazamiento del proyecto en APR de incendios, es preceptivo, para su autorización, informe favorable de la administración competente.



-  Risc Extremadament Alt
-  Risc Molt Alt
-  Ric Alt
-  Risc Moderat
-  Risc Baix
-  Sense Risc

Fig.5.- Detalle de la parcela afectada por el proyecto (polígono con línea continua amarilla) en una Zona de Riesgo Extremadamente Alto de Incendio Forestal (IV Plan Forestal de las Illes Balears). Fuente: IDEIB.

La zona de estudio se encuentra atravesada por diversos torrentes (Comellar d'en Vinyetes y s'Almudaina) y se halla sobre la masa de agua subterránea 1801M2 «Port d'Andratx», en mal estado cuantitativo y químico y con presencia local de cloruros y nitratos. Es un acuífero profundo y la zona tiene una vulnerabilidad moderada a la contaminación.

En el interior de la parcela afectada, se encuentra un pozo de abastecimiento urbano de uso doméstico, próximo a la ubicación del helipuerto.

En todo caso, de acuerdo con el art. 87.5 del Plan Hidrológico de las Illes Balears (PHIB), la actividad descrita por el promotor no parece figurar entre las restringidas por los perímetros de protección del pozo de abastecimiento urbano de uso doméstico existente, sin perjuicio de lo que pueda señalar la administración competente.



Fig.6.- Detalle de los torrentes que atraviesan la zona de estudio. Fuente: IDEIB.

De acuerdo con el BIOATLAS (CAIB) (cuadrícula 5x5) en el ámbito de estudio figuran diversas especies de aves catalogadas y amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas): *Larus audouinii* (vulnerable), *Pandion haliaetus* (vulnerable), *Phalacrocorax aristotelis desmarestii* (vulnerable), y, como ave migratoria, *Botaurus stellaris* (en peligro de extinción).

Se deberá cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos, teniendo en cuenta especialmente la proximidad de viviendas al ámbito de actuación.

Según el estudio de simulación acústica del documento ambiental, se puede concluir que la operación del helipuerto no va a generar ruidos nocivos a las áreas urbanas cercanas por encima de los límites Ld establecidos en el RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas a las áreas urbanas cercanas.

De acuerdo con el documento ambiental, en la zona de estudio no existe ningún elemento patrimonial de tipo arqueológico, histórico-artístico o etnográfico.

En el entorno próximo, se localizan diferentes elementos catalogados (Cementería de Can Borràs, Sínia de Can Gorbió, Sínia de S'Almudaina, Sínia de cadufos de s'Almudaina 2, Cas Vizconde y Molí de Can Josepí de s'Almudaina). Asimismo, el anexo de incidencia paisajística considera que ninguno de los elementos constructivos de la instalación proyectada será visible desde el entorno inmediato e incluso más allá del mismo.



El documento ambiental plantea tres alternativas:

1. Alternativa 0: No ejecución del proyecto de helipuerto.
2. Alternativa 1: Ubicación del helipuerto en la parte norte de la parcela. A unos 50 m al norte de la edificación principal de la parcela, en terreno natural.
3. Alternativa 2: Ubicación del helipuerto en la parte central de la parcela. A unos 38 m al oeste de la edificación principal, en una zona anteriormente dedicada al acopio de materiales, ya transformada y compactada.



Fig. 7.- Alternativas propuestas para el proyecto en la parcela 101, polígono 13. Fuente: Documento Ambiental.

La alternativa 1 respecto a la alternativa 2, supone ubicar el helipuerto en una zona de mayor pendiente y por tanto una mayor intervención en el terreno, una mayor afectación a la vegetación natural presente en la parcela, debiendo ejecutar un acceso para la maquinaria (la alternativa 2 utilizará viales preexistentes), una mayor ocupación de suelo, y se encuentra más alejada de la mayor parte de elementos de protección contra incendios. Por ello, se selecciona la alternativa 2 como la más idónea, desde el punto de vista ambiental.

Se prevén una serie de medidas preventivas, correctoras o compensatorias de los impactos del proyecto, como son evitar la realización de obras en los períodos de reproducción y cría, llevándolas a cabo durante el período otoño/invierno y estimándose en 8 semanas máximo, o documentar, en su caso, las interferencias que pudieran generarse por interacción con avifauna, pudiendo redefinir nuevas rutas de acceso al helipuerto si fuera necesario. El documento ambiental prevé también un plan de vigilancia ambiental del proyecto, con indicadores de seguimiento.

De acuerdo con el artículo 37.1 de la Ley 21/2013, simultáneamente al trámite de información pública, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ha consultado a las siguientes personas interesadas y administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto:

-AYUNTAMIENTO DE ANDRATX.

-DEMARCACIÓN DE COSTAS DE BALEARES. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.

-GRUPO ORNITOLÓGICO BALEAR (GOB).

-WWF/ADENA.

-SEO/BIRDLIFE.

- D.G. DE RECURSOS HÍDRICOS. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- INSTITUTO BALEAR DE LA NATURALEZA (IBANAT). CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN BALEARES.

- ECOLOGISTAS EN ACCIÓN - CODA (CONFEDERACIÓN NACIONAL).

- D.G. DE TERRITORIO Y PAISAJE. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- D.G. DE SALUD PÚBLICA Y PARTICIPACIÓN. CONSEJERÍA DE SALUD Y CONSUMO. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- OFICINA ESPAÑOLA DEL CAMBIO CLIMÁTICO. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.

- DELEGACIÓN DE LA PRESIDENCIA PARA LA CULTURA. CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, CULTURA E IGUALDAD. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- D.G DE RESIDUOS Y EDUCACIÓN AMBIENTAL. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- D.G. DE EMERGENCIAS E INTERIOR. CONSEJERÍA DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y MODERNIZACIÓN. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.



- D.G. DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE TERRESTRE. CONSEJERÍA DE MOVILIDAD Y VIVIENDA. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- D.G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. S.G. DE BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.

- D.G. DE ESPACIOS NATURALES Y BIODIVERSIDAD. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- CONSELL INSULAR DE MALLORCA.

- AGENCIA BALEAR DEL AGUA Y CALIDAD AMBIENTAL (ABAQUA) CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- D.G. DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO. CONSEJERÍA DE MOVILIDAD Y VIVIENDA. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- D.G. DE ENERGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y SECTORES PRODUCTIVOS. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

- D.G. DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y DESARROLLO RURAL. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN. GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES.

Se desconoce si se han recibido o no respuestas de las personas interesadas o administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto.

Conclusiones

Una vez revisada la documentación presentada por el promotor se considera que:

El proyecto debería ser sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, de acuerdo con el artículo 7.1.b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, si así lo decide el órgano ambiental, de acuerdo con los criterios del anexo III:

a.1. Características del proyecto: *De acuerdo con la AESA, la actividad de helipuerto supone una zona de influencia de circunferencia de 5 km de radio, por lo que el impacto ambiental del proyecto no se restringirá al entorno más próximo a la instalación.*

a.2. Ubicación del proyecto: *La parcela objeto de estudio es suelo rústico protegido, con la figura de ARIP, de acuerdo con la Ley 1/1991, de 30 de enero, además de estar afectada por una ARP de incendios y de erosión.*

Por otro lado, dentro de la zona de influencia de la actividad encontramos diferentes espacios protegidos de la Red Natura 2000.

a.3. Características del potencial impacto: El proyecto generará principalmente emisiones contaminantes y sonoras, tanto en la fase de construcción como en la de ejecución, además de impactos negativos sobre la avifauna catalogada presente en el entorno.

El estudio de impacto ambiental del proyecto debería incorporar un estudio detallado de afecciones de la actividad a los siguientes espacios Red Natura 2000: ZEPA ES0000519 «Espacio marino del poniente de Mallorca», LIC y ZEPA ES0000221 «sa Dragonera», LIC ES5310076 «Serral d'en Salat», y parte del LIC y ZEPA ES0000222 «la Trapa», teniendo en cuenta la compatibilidad del proyecto con los usos y actividades permitidos o bajo autorización de los planes rectores de uso y gestión de dichos espacios.

Respecto a la afección sobre la avifauna del entorno del proyecto, se deberían evaluar de manera detallada donde se localizan los focos de avifauna, las acciones de movimiento de la nave, emisiones contaminantes, ruido y el riesgo de colisión, además de cumplir con las prescripciones que figuran en los respectivos planes de manejo, conservación o recuperación de dichas especies. Asimismo, sería conveniente realizar un seguimiento y recopilación de las notificaciones de incidentes con aves reportadas y analizar, en la medida de lo posible, los impactos de avifauna sobre aeronaves con respecto a los años anteriores.

Por otro lado, deberían analizarse con detalle las rutas de vuelo, ya que aunque el helipuerto se localice fuera de los espacios Red Natura 2000, las rutas para aterrizar o despegar de la instalación pueden afectar a zonas de nidificación de especies vulnerables y/o en peligro (en los acantilados) y determinadas alturas o épocas del año pueden afectar a la nidificación de estas especies.

En relación al proyecto, además de las administraciones y entidades que figuran en la relación facilitada por el Ministerio, será necesario disponer de los informes de los servicios o departamentos siguientes:

a. Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo. DG de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno Balear.

b. Servicio de Protección de Especies. DG de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno Balear.

c. Servicio de Planificación en el Medio Natural. DG de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno Balear.

d. Departamento de Cultura y Patrimonio. Consell Insular de Mallorca.

e. Departamento de Territorio. Consell Insular de Mallorca.

En todo caso, se recuerda que, de acuerdo con el artículo 7.1 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, corresponde al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears (Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears), como trámite básico del procedimiento,



evacuar la consulta preceptiva que prevé la legislación básica estatal de los planes, los programas o los proyectos que tienen que adoptar, aprobar o autorizar la Administración general del Estado o los organismos públicos que están vinculados o dependen, o que tienen que ser objeto de declaración responsable o comunicación previa ante esta administración, que puedan afectar las Islas Baleares.

Sin perjuicio de lo expuesto anteriormente, debería comprobarse previamente 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.»

Palma, a 19 de marzo de 2021



