

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO

**8121** *Resolución de 25 de abril de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto privado de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, término municipal de Cee, A Coruña.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, 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 helipuerto privado de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en el término municipal de Cee (A Coruña) se encuentra encuadrado en el apartado d), del grupo 7, del referido anexo II.

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 construcción de un helipuerto que será base de operaciones para la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, en servicios de emergencia bajo reglas de vuelo visual (VFR), las 24 horas.

El helipuerto estará compuesto por una plataforma de aterrizaje de 45 m de diámetro, y dos plataformas de estacionamiento a las cuales se accede desde la primera, mediante una calle de rodadura. Dichas plataformas se comunicarán con un hangar de 30 × 30 m.

El helipuerto se sitúa en el Lugar de Ruibó, en el término municipal de Cee (A Coruña).

El promotor del proyecto es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas.*—Con fecha 3 de enero de 2011, se recibe la documentación ambiental relativa al proyecto, procedente de la AESA.

Con fecha 26 de enero de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquéllos que emitieron informe:

Entidad	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino .....	—
Delegación del Gobierno en Galicia .....	—
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia .....	X
Dirección General de Sostenibilidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia .....	X

Entidad	Respuesta
Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia . . . . .	X
Dirección General del Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia . . . . .	X
Diputación Provincial de A Coruña . . . . .	X
Ayuntamiento de Cee (A Coruña) . . . . .	-
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional) . . . . .	-
SEO/BirdLife . . . . .	-
Federación Ecologista Gallega (FEG) . . . . .	-
Grupo Naturalista Hábitat . . . . .	-
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA) . . . . .	-

De las respuestas con contenido ambiental referidas al proyecto, cabe destacar lo siguiente:

La Dirección General de Sostenibilidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia indica que el impacto paisajístico de la actuación viene provocado, fundamentalmente, por la nave destinada a hangar, de la que sólo se conoce su dimensión en planta (30x30 m). Su presencia supondrá la introducción de un nuevo elemento volumétrico de considerable entidad, en un punto con una fragilidad elevada, dado que la parcela está situada al pie de una carretera que comunica dos núcleos de población (Ruibó y Tedín), situados a corta distancia del emplazamiento. Considera que en el documento sometido a consulta no se expresan las razones que han conducido a seleccionar este emplazamiento y no otro, en relación con el análisis de alternativas que se debe haber realizado. Concluye que el proyecto puede tener un impacto paisajístico significativo, por lo cual sería necesario que se valorasen y justificasen las diferentes alternativas de emplazamiento estudiadas, considerándose, entre otras variables, la componente paisajística, de tal manera que no sólo se contemplen medidas correctoras o de integración, sino que la propia elección del emplazamiento sea el resultado de dicha consideración. El documento debería completarse con los planos que describan, con la precisión y detalle oportunos, las características de las obras que se pretenden llevar a cabo, especialmente la nave destinada a hangar y, en su caso, otras edificaciones. En cualquier caso, reconoce que la altura del hangar vendrá condicionada por las determinaciones de la legislación urbanística en vigor.

La Diputación Provincial de A Coruña emite un informe sectorial favorable relativo al impacto ambiental del proyecto, con referencia exclusiva a los intereses patrimoniales o de competencia vial de carácter provincial.

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, en informe recibido el 01/04/2011, considera que, a la vista de la localización y características del proyecto, y siempre que se adopten las medidas propuestas en la documentación y las indicadas a continuación, no son de prever impactos adversos significativos sobre el medio natural que aconsejen someter el mismo al trámite de evaluación de impacto ambiental. No obstante lo anterior, y con el objeto de que sea tenido en cuenta en la toma de decisión, aclara que el espacio natural protegido más cercano a la zona en la que se va a ubicar el helipuerto es el LIC Costa da Morte que forma parte de la red Natura 2000, que está situado a una distancia aproximada de un kilómetro.

Las medidas adicionales a aplicar:

Además del sistema drenaje y de recogida de combustible previsto para el caso de derrames, deberá preverse la ejecución de un sistema de recogida de los efluentes que se puedan generar en el caso de producirse un incendio. Este sistema de recogida de aguas deberá contar con un sistema de depuración o entrega a red local de saneamiento.

Así mismo, deberá tenerse en cuenta que para cualquier vertido que se realice al medio deberá contarse con la autorización del órgano de cuenca correspondiente.

En función de las operaciones diarias a realizar en el helipuerto se deberá realizar un mapa de afección acústica teniendo en cuenta si procede los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. En función de los resultados y de acuerdo con lo indicado en la documentación presentada deberá tenerse en cuenta la reacción de la comunidad por si fuera necesario realizar algún aislamiento acústico en alguna edificación o variar la trayectoria de aproximación.

Recordar que el artículo 32 de la Ley 8/1995 del 30 de octubre, del Patrimonio Cultural de Galicia, establece que la Consejería de Cultura y Turismo deberá ser informada de todos los planes, programas y proyectos, tanto públicos como privados, que por su incidencia sobre el territorio puedan implicar riesgo de destrucción o deterioro del Patrimonio Cultural de Galicia.

Con fecha 07/04/2011 tiene entrada la respuesta de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia, que informa que en sus archivos consta la existencia de elementos del patrimonio cultural en el entorno inmediato de las obras de construcción del helipuerto, en concreto el Castro de Tedín (GA15023003), así como otros elementos culturales en la zona, por lo que no es posible descartar la existencia de elementos del patrimonio cultural que se puedan ver afectados por el proyecto. Desde el punto de vista del patrimonio arquitectónico y etnográfico es necesaria la prospección exhaustiva de la zona para la identificación y localización de los bienes catalogados existentes, así como de aquéllos no inventariados que sean susceptibles de protección por configurar el paisaje gallego y caracterizar culturalmente el territorio. En este sentido, además de la Ley 8/1995, de 30 de octubre, del patrimonio cultural de Galicia, cita la Ley 5/2006, de 30 de junio, para la protección, la conservación y mejora de los ríos gallegos, en relación con el patrimonio etnográfico e histórico-cultural relacionado con los ríos gallegos.

Teniendo en cuenta lo anterior será necesaria la realización de un estudio específico de la afección de las obras sobre el patrimonio cultural, que deberá incorporarse al proyecto, y tendrá que remitirse a la Dirección General de Patrimonio Cultural para su informe. Dicho estudio deberá incluir los resultados de una prospección arqueológica del ámbito que se verá afectado por el trazado, así como una banda de 200 m tomada a cada lado del límite de ocupación, de tal forma que se pueda contar con un conocimiento detallado de los elementos del Patrimonio Cultural existentes en la zona, y recoger un programa de medidas protectoras y/o correctoras necesarias para la protección del patrimonio, de acuerdo con lo establecido en la Ley 8/1995. Deberá tenerse en cuenta: la consulta de los catálogos de las figuras de planeamiento en vigor de los ayuntamientos afectados por el proyecto y de los archivos existentes en esa Dirección General; la delimitación de los bienes del patrimonio cultural, en base al trabajo de campo, en planimetría de detalle, en fotografía aérea, o en su caso cartografía catastral. En base a los resultados de las actuaciones arqueológicas la Dirección General de Patrimonio Cultural, como organismo competente en la materia, decidirá sobre la conveniencia de establecer otras medidas de protección. El proyecto de actuación será llevado a cabo por técnicos arqueólogos, de acuerdo con un proyecto presentado por el promotor de la obra y autorizado por la Dirección General de Patrimonio Cultural, de acuerdo con la referida Ley 8/1995 y el Decreto 199/1997, de 10 de julio, por el que se regula la actividad arqueológica en la Comunidad Autónoma de Galicia. Tal y como se contempla en el artículo 63.2 de la Ley 8/1995, los trabajos arqueológicos descritos se financiarán con cargo a la ejecución del proyecto.

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 o no 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 de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. La actuación objeto de este proyecto es un helipuerto de superficie, para operaciones VFR 24 h (Visual diurno/nocturno), cuyas superficies se han calculado utilizando el Agusta Westland 101 como helicóptero de uso principal:

Diámetro del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): 18,7 m. Tendrá una pendiente del 1,5 % a un agua.

Diámetro del área de aproximación final y de despegue (FATO): 22,5 m, con la misma pendiente que la TLOF.

Área de seguridad. Circunda a la FATO, tendrá un diámetro de 46 m, y la misma pendiente que las superficies anteriores.

Zonas libres de obstáculos para helicópteros.

1.<sup>a</sup> Orientación de la helisuperficie: 02-20.

2.<sup>a</sup> Orientación de la helisuperficie: 05-23.

La actuación cuenta con infraestructuras para servicio de salvamento y extinción de incendios, y almacenamiento de combustible.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se ubica en Lugar de Ruibó el término municipal de Cee, en la provincia de La Coruña, a 4,5 km al noroeste del núcleo urbano y a unos 2 km al este de la costa. La localización del helipuerto se justifica por la disponibilidad de ubicación por parte del Ayuntamiento de Cee.

Tiene las coordenadas geográficas UTM (DATUM ED 50) y cota siguientes:

X	Y	Z (m)
480.778,73	4.759.007,39	51,19

Las coordenadas WGS-84 del punto de referencia del helipuerto son: 42° 59' 0,53» N y 009° 14' 8,72» W.

Debido a la cercanía a zonas de vuelo, se deberá consultar en todo momento a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Dirección General de Puertos y Transportes de Galicia y a la Dirección Regional de Navegación Aérea, Centro de Control de A Coruña, con el fin de garantizar la seguridad del espacio aéreo.

No se produce aprovechamiento del suelo, ya que no se consume edificabilidad. En cuanto al uso, se considera como un equipamiento de carácter privado compatible con los preceptos de las Normas Subsidiarias del municipio de Cee sobre el que se asienta.

La zona de estudio se caracteriza por la profusión de tierras de cultivos, una intensa deforestación y un alto impacto de repoblación forestal con especies alóctonas, principalmente pinos (*Pinus sp.*) y también eucaliptos (*Eucalyptus globulus*), que hizo retroceder los bosques naturales a pequeñas manchas en las riberas de los ríos y zonas determinadas. En el sotobosque de los pinares aparecen matorrales. En la zona hay variedad de fauna, reflejo de la variedad de biotopos presentes.

El helipuerto se encuentra fuera de espacios naturales protegidos; en particular, no coincide espacialmente con la red Natura 2000 ni con hábitats de interés comunitario. En el documento ambiental del proyecto, el promotor manifiesta que el espacio natural protegido de A Coruña más cercano al helipuerto es el Parque Natural Complejo Dunar de Corrubedo, éste se sitúa a unos 80 km del helipuerto. Sin embargo, consultado el Servicio de Información Geográfica del Departamento, se comprueba que el espacio protegido más cercano a la zona de actuación es el lugar de importancia comunitaria (LIC) Costa da Morte, a 1.400 m aproximadamente. Las trayectorias de aterrizaje y despegue no penetrarán en espacios protegidos. Tampoco hay hábitats de interés comunitario que se vean afectados por el proyecto, estando el más cercano a más de 700 m.

El proyecto no intercepta ningún curso de agua durante la ejecución de las obras.

3.3 Características del potencial impacto: Espacios naturales protegidos. La ejecución del proyecto no afecta a espacios incluidos en la red Natura 2000, humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar, hábitats de interés comunitario o Áreas Importantes para la

conservación de las Aves (IBA). Como impacto sobre hábitat y/o elementos naturales cabe apuntar la posible afección por acopios indebidos durante las obras. Este posible efecto indirecto se podrá evitar si se toman medidas de protección adecuadas durante las obras.

Suelo. Para minimizar las afecciones por el desbroce inicial y el paso de maquinaria, se planificarán las actuaciones de modo que se evite la afección innecesaria de zonas ocupadas por vegetación. En caso de necesidad de efectuar acopios temporales, estos ocuparán la superficie estrictamente afectada por las obras. No se permitirá almacenar ni invadir con cualquier clase de vertidos o residuos, aunque sea de forma temporal, las zonas externas al ámbito de actuación.

Por otra parte, según indica el promotor, siempre que sea posible se utilizarán como zonas de préstamo para extracciones de áridos, canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. Los acopios de préstamos se ubicarán en las zonas más idóneas, sin superar la altura máxima de 1,5 m, y estarán protegidos convenientemente (mediante lona o material similar) de las inclemencias meteorológicas, para evitar emisiones de partículas y pérdidas de material. Además, se reutilizarán las tierras y rocas procedentes de la excavación en la propia obra, o en obras o explotaciones ajenas y se utilizarán vertederos legalizados.

Todos los residuos, cualquiera que sea su tipología (peligrosos, no peligrosos, inertes, urbanos), serán debidamente gestionados por gestor autorizado, preferiblemente en el momento en que se produzcan. Para los residuos peligrosos generados en la obra, se cumplirán los requisitos que fija la legislación. Se delimitará una zona adecuada para el almacenamiento de productos y residuos peligrosos, siempre impermeable de forma que los vertidos no alcancen el suelo. Además, la manipulación, condiciones de almacenamiento y evacuación de residuos peligrosos, sustancias o materias tóxicas y peligrosas derivadas de las actividades del helipuerto, estarán permanentemente bajo el control de una empresa gestora de residuos. Si por causas fortuitas se produjese algún accidente que ocasione la liberación de aditivos o sustancias peligrosas, se comunicará inmediatamente a dicha empresa para que proceda a la recogida de estos vertidos y residuos, y los transporte a un vertedero autorizado o los recicle. Se contactará con un segundo gestor autorizado que permanecerá en reserva por si hay problemas con el primer gestor.

En la fase de explotación, para la gestión de residuos se dispondrán recipientes, en número suficiente para contener los residuos sólidos urbanos generados por el personal empleado y usuarios de las instalaciones, que serán puestos a disposición de los servicios municipales de recogida de basuras.

Hidrología. Con respecto a la hidrología superficial y subterránea, el promotor señala que se tomarán las medidas necesarias para evitar los vertidos accidentales de aceites y combustibles que puedan contaminar las aguas durante las obras. Además, en caso de vertido accidental, se recogerá con medios apropiados (trapos absorbentes, sepiolita, etc.), avisando al gestor autorizado para que lo gestione.

Durante la fase de movimiento de tierras e instalación del helipuerto no habrá una alteración del ciclo hidrológico, ya que no se efectúan movimientos de tierras importantes, considerándose insignificantes las posibles afecciones sobre los procesos de escorrentía superficial e infiltración. Aunque no existen captaciones de aguas subterráneas en activo lo suficientemente cercanas al ámbito de las obras como para sufrir incidencias, se cuidará la posible ocurrencia de vertidos accidentales de aceites y/o combustibles de la maquinaria y camiones que intervendrán durante esta fase, a fin de evitar la infiltración de estos componentes.

Se prohibirán los lavados de canaletas fuera de los lugares acondicionados y señalizados para este fin. Se reutilizará el hormigón sobrante. Las casetas de obra contarán con las instalaciones precisas para la recogida de aguas residuales, procediendo a su gestión de forma adecuada.

Por otra parte, en la fase operativa del helipuerto, se dispondrá de elementos para retirar posibles vertidos accidentales que evitarán la posible contaminación. Para el caso

de posibles vertidos de combustible en la plataforma cuando se recargue el helicóptero, se instalará un separador de hidrocarburos.

Calidad del aire. Para minimizar las emisiones a la atmósfera generadas por el movimiento de tierras, la preparación del terreno, la circulación de maquinaria, etc., el promotor propone la realización de riegos continuos en los viales y áreas de acopio de materiales, en las superficies de desmontes y terraplenado, etc. Para cubrir esta demanda de agua se recurrirá preferentemente al empleo de camiones cisterna. Asimismo, durante el transporte de excedentes de tierras que se pueden generar, los camiones irán con la carga tapada con toldos, para evitar la producción de polvo, y los vehículos y maquinaria de obras mantendrán sus motores en buen estado de funcionamiento con el fin de evitar emisiones gaseosas innecesarias a la atmósfera.

Para evitar perturbaciones debidas a emisiones de ruidos y vibraciones asociadas a las obras, se evitará en lo posible el tránsito y concentración de maquinaria de obras y camiones en las vías de acceso a la zona, y el que los motores de dichos vehículos permanezcan en funcionamiento innecesariamente.

Para evaluar el nivel de emisión de ruido, en la documentación ambiental se ha representado la huella acústica resultante de la operación de los helicópteros. Se tratará de aeronaves modernas certificadas en nivel de emisiones atmosféricas por el fabricante.

Con el fin de integrar el helipuerto, dado su carácter de infraestructura permanente, en la ordenación urbana del lugar de Ruibó en Cee, de tal forma que éste quede protegido del desarrollo urbanístico de la ciudad, y esta se defienda a la vez de los ruidos producidos por el uso del helipuerto, se han analizado conjuntamente el estudio de impacto acústico realizado y las normas de Ordenación Urbana del Ayuntamiento. La protección del casco urbano frente a los ruidos del helipuerto se consigue respetando las recomendaciones del estudio de impacto acústico, que define las huellas de ruido compatibles con los usos del entorno, y que concluye que las curvas de valor NEF menores que 30 no penetran en ninguna zona residencial. No obstante, se deberá tener en cuenta el funcionamiento del helipuerto y las operaciones diarias a las que llega en la realidad, por si se estima conveniente realizar un nuevo cálculo. Además se deberá tener en cuenta la reacción de la comunidad por si fuera necesario realizar algún aislamiento acústico en ciertos edificios o variar la trayectoria de aproximación. Debido a la escasa dimensión de las huellas de ruido con valor superiores a  $L_{Ar} = 50$  dBA, la mayor limitación para la protección del helipuerto y su optimización operativa es la impuesta por las superficies delimitadoras de obstáculos, que no permiten construcciones en altura en el entorno.

Aunque existen núcleos de población cercanos como Tedín y Ruibó, que pueden verse afectados, hay que considerar la poca envergadura de las obras durante la fase de instalación y las medidas correctoras de emisiones (polvo, gases, ruido). En la fase operativa la realización de servicios no es continua, sino que los ruidos serán puntuales y sólo en días de servicios de emergencia.

Vegetación. En las superficies directamente afectadas por actuaciones no existe ninguna especie protegida de flora. Para evitar afecciones, bajo ningún concepto se intervendrán ni afectarán con acopios indebidos, movimientos de tierras, invasión con maquinaria, etc., las áreas de pino de repoblación existentes en el entorno de la zona afectada por la apertura de la zanja para conducciones, debiéndose alertar al personal encargado de las obras de la singularidad de estas masas de vegetación, incluso procediéndose a su delimitación perimetral a lo largo de la zona adyacente al lugar de obras si la medida se estimase necesaria.

Fauna. Aunque los valores presentes en el entorno de la parcela no son significativos y no se ha constatado la nidificación de aves, el promotor propone realizar de forma gradual las actividades más intensas en el área, para permitir que las especies más significativas afectadas por las obras, especialmente las aves, puedan redistribuirse temporal y espacialmente. Además, se procederá de forma periódica a la revisión de animales atrapados o muertos durante las obras, y la iluminación de las instalaciones se realizará con luminarias que impidan la contaminación lumínica.

El proyecto objeto de estudio y su posterior operativa no contemplan la introducción o favorecimiento de especies vegetales y/o animales potencialmente peligrosas que puedan afectar el equilibrio ecológico en la zona.

**Paisaje.** El entorno manifiesta un grado medio-bajo de calidad paisajística, según la documentación ambiental, siendo escasas la extensión del campo de actuaciones y las superficies afectadas.

En la documentación ambiental se indica que se crearán zonas verdes para paliar las alteraciones del terreno originadas por las obras y lograr una correcta integración paisajística de las actuaciones en el medio circundante. Para el acondicionamiento de estas zonas se ha dispuesto el empleo de ejemplares vegetales representativos del área geográfica en que se ubica la parcela. A la hora de efectuar las plantaciones se consideran densidades altas, con el objeto de que se desarrolle una pantalla vegetal que actúe ocultando vistas. Se velará por el adecuado mantenimiento de las zonas verdes cercanas al helipuerto. El riego de estas superficies se dosificará correctamente según las necesidades del momento, evitando excedentes que puedan generar pérdidas de suelos, erosión, pequeñas inundaciones, obstrucciones de los sistemas de drenaje del helipuerto, etc. Si fuese necesaria la reposición de ejemplares vegetales, se emplearían individuos pertenecientes a la especie del ejemplar perdido, evitando en todo momento la introducción de especies vegetales exóticas.

Además, se deberá respetar el cromatismo propio del paisaje, en el que dominan cromáticos cálidos (ocres, bermejos, grisáceos). Se evitará la introducción de contrastes cromáticos impactantes.

**Patrimonio histórico y/o arqueológico.** En la documentación ambiental el promotor indica que, aunque los terrenos afectados por las acciones en proyecto manifiestan un grado de alteración baja y durante el reconocimiento de campo no se ha verificado la existencia de manifestaciones de interés arqueológico y/o histórico en el ámbito estrictamente delimitado por el estudio que puedan verse afectadas por las obras ni por la actividad propuesta, si en el transcurso de las obras se detectasen restos arqueológicos se deberá informar a la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.

**3.4 Medidas de vigilancia ambiental.** Se minimizará la producción de residuos por medio de la puesta en marcha de buenas prácticas ambientales y planes de minimización de residuos. Se realizará una selección de proveedores en la medida de lo posible y se propondrán acuerdos para que los proveedores gestionen sus propios residuos.

Se reutilizarán, reciclarán y/o valorizarán los materiales en la medida de lo posible. Aquellos residuos que no puedan ser reciclados o valorizados en esta obra o en otras serán gestionados y llevados a vertederos autorizados.

Se admitirán en obra solamente maquinaria con la Inspección Técnica en vigor. Si no es obligatoria ésta, se exigirá la homologación CE de tipo y la conformidad al tipo. Deberán estar visibles los marcajes de homologación de presión y potencia acústica. Se adecuará la maquinaria y operaciones a los niveles autorizados. En caso de duda se comprobará que el ruido emitido no sobrepasa los límites.

Se regularán los horarios de funcionamiento de la maquinaria. Se limitará el empleo de señales acústicas, el choque con materiales..., con el fin de minimizar ruidos.

Se realizarán inspecciones mensuales para verificar que los helicópteros cumplen con la normativa de emisiones atmosféricas.

**Prohibición de quemas en obra.** En caso de necesidad de realizar fuego en obra, debe realizarse con autorización expresa del encargado, fuera de zonas de riesgo y de forma controlada. En ningún caso se quemarán residuos o sustancias especialmente contaminantes.

**Señalización de vías de acceso y situar una señal a la entrada de las obras en caso de necesidad.** Se establecerán itinerarios alternativos y/o pasos provisionales convenientemente señalizados en los viales afectados.

Realización de un control para la minimización de los consumos energéticos e hídricos.

Se deberá diseñar un plan de seguimiento y medición de ruido, con el objetivo de evaluar posibles medidas a adoptar para disminuir dichos ruidos. En cuanto al seguimiento y control de estas emisiones, se llevarán a cabo mediciones con sonómetros calibrados, tanto para los ruidos emitidos como para los transmitidos.

El Jefe de Obra será responsable, entre otras cosas, de que todo el personal conozca sus obligaciones y responsabilidades con respecto a la gestión ambiental, coordinar eficientemente a las diferentes subcontratas de la obra y controlar que cumplan las especificaciones ambientales, y de tratar de concienciar al personal de la obra y hacerle ver la importancia y las ventajas de la gestión ambiental.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.<sup>a</sup> 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, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Helipuerto privado de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en el término municipal de Cee (A Coruña) vaya a producir impactos adversos significativos, siempre que se adopten las medidas propuestas por la Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia y que, con carácter previo al inicio de las obras, se realicen las actuaciones que indica la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, y se cumplan los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.<sup>a</sup> del capítulo II de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo 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 interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 25 de abril de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

## HELIPUERTO PRIVADO DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL T.M DE CEE (LA CORUÑA)

