

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

11006 *Resolución de 27 de julio de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales, base de La Guancha, Tenerife.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en su 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 Explotación del helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales, base La Guancha (Tenerife), se encuentra encuadrado en el apartado d), del grupo 7, del referido anexo II.

En el documento ambiental, se indica que en el paraje de ubicación hay una plataforma de hormigón circular, de 28 m de diámetro, ya construida, y que la base de operaciones de La Guancha está operativa desde el año 2003. Al tratarse de una infraestructura ya construida, con fecha 26 de enero de 2012, se envía oficio a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, requiriéndole, en su calidad de órgano sustantivo, para que informe de las autorizaciones con las que cuenta dicho helipuerto, o de los posibles expedientes sancionadores, tramitados y en tramitación; así como para que tome las medidas que correspondan, en aplicación de la legislación vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, y todas las medidas de carácter provisional que considere, para asegurar la eficacia de la resolución final que pudiera recaer. Dado que la explotación de las instalaciones podría causar impactos ambientales, se procede a realizar las preceptivas consultas que señala el artículo 17.2 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que, en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación tienen, muchas veces, una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

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 adecuación de un helipuerto situado en el municipio de La Guancha, en la isla de Tenerife, para garantizar la seguridad de las operaciones de los helicópteros. La base de extinción de incendios de La Guancha es de uso estacional, considerándose estratégica para minimizar los daños medioambientales potencialmente producidos por los incendios forestales, que amenazan espacios protegidos cercanos a la base.

Se trata de un helipuerto terrestre, en el que operarán helicópteros en condiciones de vuelo visual diurno. El helipuerto vendrá a cubrir las necesidades y reforzar los recursos disponibles para la ejecución del Plan Insular de Incendios Forestales de Tenerife (INFOTEN), así como el apoyo a los centros médicos y hospitalarios de la región, pudiendo colaborar para el rescate o traslado urgente de pacientes o accidentados, en cualquier supuesto de emergencia que pudiera plantearse.

La base de operaciones de La Guancha pretende conformar un triángulo, con las otras dos bases existentes en la isla de Tenerife, para cubrir estratégicamente las zonas de alto riesgo de incendios forestales, y permitir una actuación con la máxima rapidez posible. Es la sede de la Brigada de Alta Movilidad (BRIVAM), medio de cobertura insular que, dentro del Plan INFOTEN, desarrolla su trabajo en la época de peligro alto o periodo de alerta (comprendido entre el 15 de junio y el 15 de octubre) y en la época de peligro medio o de prealerta (entre el 1 de abril y el 14 de junio, y entre el 16 de octubre al 30 de noviembre). No está operativa en época de bajo riesgo (desde el 1 de diciembre al 31 de marzo).

Además de las operaciones de prevención y extinción de incendios, se permitirá la utilización de las instalaciones al Servicio de Urgencias del Servicio Canario de Salud, según se recoge en una de las cláusulas del contrato administrativo de cesión firmado con el Ayuntamiento de La Guancha.

Del cálculo histórico obtenido de los informes de las campañas de incendios forestales (2006 a 2010), se infiere que se han realizado desde la base de La Guancha una media de 26 operaciones anuales.

Las instalaciones aeronáuticas objeto de este proyecto se limitan a la plataforma de despegue y aterrizaje. Las principales superficies del helipuerto son:

FATO (Final Approach and Take Off area) de hormigón, con un diámetro de 19 m.
Área de seguridad, de hormigón y asfalto, con un diámetro de 38 m.

Para adaptar la FATO y el área de seguridad, el proyecto pretende realizar el reposicionamiento del vallado sobre el talud, y la señalización horizontal. La otra actividad que constituye el proyecto es la operación de los helicópteros.

Anexo a la plataforma, se encuentra un depósito de combustible, en un cubeto con capacidad para contener cualquier vertido que se produzca en el mismo, durante sus operaciones normales o en operaciones de repostado; y un hangar, para la protección del helicóptero fuera de las horas de trabajo.

El helipuerto se emplaza en una zona agraria, en un paraje denominado El Remate, próximo al núcleo urbano de La Guancha, en la isla de Tenerife, provincia de Santa Cruz de Tenerife, de la Comunidad Autónoma de Canarias.

De acuerdo con el documento ambiental, el promotor del proyecto es Hispánica de Aviación, S. A. (HASA). Actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

La tramitación se inició el 18 de noviembre de 2011, al recibirse en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, el documento ambiental del proyecto, procedente de la AESA.

Con fecha 24 de enero de 2012, se inició el periodo de consultas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación al documento ambiental:

Consultados	Respuestas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	–
Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife.	–

Consultados	Respuestas
Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias.	–
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias.	–
Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias.	–
Dirección General de Aguas de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias.	X
Cabildo Insular de Tenerife.	X
Consejo Insular de Aguas de Tenerife.	X
Ayuntamiento de La Guancha.	X
Ayuntamiento de San Juan de la Rambla.	–
WWF-ADENA.	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO-BirdLife).	–
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza.	–
Ecologistas en Acción Gen-Magec Tenerife.	–

Los aspectos ambientales más relevantes planteados en las respuestas a las consultas efectuadas son los siguientes:

Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural, Consejería de Cultura, Deportes, Políticas Sociales y Vivienda del Gobierno de Canarias: señala que, en el ámbito territorial del proyecto, no se ve afectado directamente ningún elemento del Patrimonio Histórico. Aún así, a tenor de lo dispuesto en el artículo 48, capítulo 4 de la Ley 4/1999, de Patrimonio Histórico de Canarias, se adoptarán todas las medidas cautelares, a efecto de evitar la destrucción o deterioro de los Bienes integrantes del Patrimonio Histórico, incluso en aquellos casos en que, aun no estando formalmente declarados de interés cultural o inventariados, contengan los valores propios del Patrimonio Histórico de Canarias que se especifican en el artículo 2 de esa Ley.

Área de Medio Ambiente, Sostenibilidad Territorial y Aguas del Cabildo Insular de Tenerife: considera que, atendiendo a la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico de Canarias, la actuación no se encuentra sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Por otro lado, el hecho de tratarse de un proyecto ya ejecutado en su práctica totalidad, quedando únicamente pendiente la realización de las actuaciones para la adaptación de la FATO y el área de seguridad; las reducidas dimensiones del mismo, y la baja frecuencia de utilización de la helisuperficie, no respaldan la necesidad de someterlo a evaluación de impacto ambiental.

Informa que tanto la helisuperficie, como sus trayectorias de aterrizaje y despegue, se encuentran fuera de Espacio Natural Protegido, Zona Especial de Conservación, y Área de Sensibilidad Ecológica, no afectándose directamente a la red Natura 2000, ni a la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. Las posibles afecciones indirectas sobre la red Natura 2000 se centrarían, principalmente, en las derivadas del sobrevuelo por los helicópteros de las Zonas de Especial Protección para las Aves; no obstante, en función de la poca intensidad de uso del helipuerto, y de la orientación de las principales trayectorias de despegue/aterrizaje, considera este factor poco relevante.

Tal y como señala el documento ambiental, el ruido generado por la aeronave, y el hecho de que el helicóptero se mueva despacio cuando aterriza o despegue, facilita su percepción por parte de las aves, disminuyendo las posibilidades de colisión. En el mismo sentido, ese impacto se reduce por la capacidad de maniobra de la aeronave, en los casos en que se encuentre una bandada de pájaros en vuelo, y por las instrucciones

dadas a los pilotos para evitar, en las trayectorias de ascenso o descenso de los helicópteros, el sobrevuelo de las cercanías a los lugares más sensibles para la avifauna (colinas, zonas arboladas, etc).

Como conclusión, atendiendo a los criterios previstos en el artículo 3 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, considera que el proyecto no requiere ser sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley, entendiéndose suficientes las medidas ambientales recogidas en el documento ambiental.

Consejo Insular de Aguas de Tenerife: analizada la documentación aportada, constata que la actuación no causa impactos ambientales significativos, desde las competencias de la Legislación de Aguas y del Plan Hidrológico de Tenerife. La actuación posibilita sinergias positivas con las actuaciones de emergencia que pudieran derivar en peligros hidráulicos, facilitando la movilidad de técnicos y efectivos. Al tratarse de una infraestructura importante en el marco de la gestión insular del riesgo, entiende que el proyecto técnico deberá contener un Estudio de Riesgo Hidráulico que garantice la operatividad del helipuerto para fenómenos meteorológicos adversos de periodo de retorno T=500 años.

Viceconsejería de Pesca y Aguas, Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias: examinado el documento ambiental remitido, entiende que la ejecución del proyecto no debe causar impactos ambientales significativos que no hayan sido previstos por el promotor y para los cuales propone medidas preventivas y correctoras.

Ayuntamiento de La Guancha: informa que no prevé impactos significativos diferentes de los estudiados.

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 la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto.—Como se ha indicado anteriormente, el proyecto no implica la realización de actuaciones de entidad, dado que el helipuerto está ejecutado en su práctica totalidad, quedando únicamente pendiente la adaptación de la FATO y del área de seguridad a la normativa vigente.

De los informes de las campañas de incendios forestales de 2006 a 2010, se han recogido los siguientes datos:

Año	Periodo operativo	N.º misiones incendio	Total horas de vuelo (h:min)	Total n.º descargas en incendio
2006		56	154:31	329
2007	1 junio a 1 diciembre.	18	139:50	242
2008	28 marzo a 26 noviembre.	21	134:20	421
2009	25 mayo a 14 octubre.	22	77:33	233
2010	1 junio a 30 octubre.	12	83:42	312

Los modelos de helicópteros a emplear serán diversos, según el tipo de operaciones que se desarrollen; pero todos ellos, de tipo ligero y medio. Actualmente, HASA opera con helicópteros tipo Sokol W3A.

El Plan de Emergencia de Protección Civil por Incendios Forestales en Canarias (INFOCA), es el Plan que establece la organización y procedimiento de actuaciones de los recursos y servicios cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias, y los que puedan ser asignados al mismo por otras Administraciones Públicas o por otras entidades públicas o privadas, con el objeto de hacer frente a tales emergencias dentro del ámbito territorial autonómico.

El INFOCA se integra en el Plan Territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA), al que hace referencia el Real Decreto 407/1992 del 24 de abril, por el que se aprueban las normas básicas de protección civil; y se desarrolla en Tenerife a través del INFOTEN, Plan de prevención y extinción de incendios forestales en la isla de Tenerife. La base de operaciones de La Guancha, operativa desde el año 2003 y sede de la BRIVAM, está compuesta por un jefe de grupo y especialistas certificados, que forman un equipo de extinción con el medio aéreo que los transporta.

3.2 Ubicación del proyecto.—El helipuerto se ubica en una zona colindante con el parque municipal de vehículos, cercana al núcleo urbano de La Guancha (Tenerife).

Sus coordenadas son:

Coordenadas UTM, HUSO 28

X	338.388,91
Y	3.140.116,51
Z	440 m

Coordenadas geográficas WGS-84

Latitud	28° 22' 38,66" N
Longitud	16° 38' 57,62" W

Se trata de un área semiurbana, y un terreno previamente degradado y asfaltado. El paisaje del entorno de la base se encuentra ampliamente modificado.

El proyecto Helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales base La Guancha (Santa Cruz de Tenerife) no se sitúa sobre ningún espacio incluido en la red Natura 2000, no afecta a ningún hábitat de interés comunitario ni está emplazado sobre ninguna IBA (Área Importante para la conservación de las Aves).

El documento ambiental recoge que el helipuerto se encuentra lo suficientemente alejado de los espacios protegidos:

Zona de Especial Conservación (ZEC) Costa de San Juan de la Rambla (Código ES7020126).

Paisaje Protegido y ZEC Los Campeches, Tigaiga y Ruiz (Código ES7020074) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Tigaiga (Código ES0000095).

Sitio de Interés Científico y ZEC Barranco de Ruiz (Código ES7020082).

Parque Natural y ZEC Corona Forestal (Código ES7020054) y ZEPA Corona Forestal de Tenerife (Código ES0000107).

Por otro lado, el promotor informa de restricciones publicadas en el AIP (Aeronautical Information Publication) sobre la operación de aeronaves, en las siguientes zonas:

F11, Izaña (zona de protección de la calidad del cielo).

F23, Reserva Natural Integral de Pinoleris (espacio natural protegido).

F25, Reserva Natural Especial de Malpais de Güimar (espacio natural protegido).

F28, Reserva Natural Especial de Las Palomas (espacio natural protegido).

Existe un acuerdo entre el Ayuntamiento del municipio de La Guancha y la empresa operadora Hispánica de Aviación, S. A., plasmado en un contrato administrativo de cesión en uso del inmueble e instalaciones, firmado el 27 de julio de 2006. El promotor declara no haber considerado la alternativa de no construcción, dado que el helipuerto tiene una misión clara en relación con la atención de emergencias, tanto medioambientales (incendios forestales) como sanitarias.

Las alternativas de ubicación son mínimas, dada la topografía de la zona, siendo la parcela cedida una de las pocas que, por superficie y nivelación, podría albergar las instalaciones, teniendo el espacio estrictamente necesario para las operaciones de los

helicópteros. La parcela cedida por parte del Ayuntamiento ha sido considerada adecuada desde el punto de vista aeronáutico, dada la ausencia de objetos que impidan la operación y la distancia al pueblo, evitando molestias en la operación del helipuerto.

En relación con las trayectorias, se han establecido las de direcciones 360°, 85° y 305°, con respecto al centro de la plataforma.

3.3 Características del potencial impacto.—El documento ambiental apunta los siguientes impactos de la explotación del helipuerto:

- Emisión de gases procedentes de las aeronaves.
- Afección sobre las aves.
- Emisión de ruido.

De los datos recogidos de años anteriores de operación del helipuerto, se constatan vuelos en los periodos de primavera, que podrían ocasionar molestias en la nidificación. Por este motivo, con el objetivo de evitar el ruido y las molestias a las aves, se han diseñado trayectorias de ascenso o descenso de los helicópteros, que eviten sobrevuelos sobre superficies arboladas, o las cercanías de los lugares más sensibles, desde el punto de vista de las aves que puedan anidar en los mismos. El documento ambiental informa que, en los casos en que, por emergencias, se ha tenido que sobrevolar alguna zona protegida, se han activado los protocolos con los responsables de dichas zonas, dando los permisos necesarios, vía fax.

Respecto a potenciales choques de aves con aeronaves, el promotor argumenta que la experiencia muestra que, para los helicópteros en maniobras de aterrizaje y despegue, debido a su reducida velocidad, no se producen choques con aves, debido a la capacidad de maniobra tanto de las aves como de la propia aeronave, en los casos que se encuentre una bandada en vuelo. Además, las trayectorias definidas evitan las zonas más sensibles.

En cuanto al impacto sobre la fauna terrestre, el recinto está vallado en su parte sureste, y el resto del perímetro cuenta con fuertes pendientes, que impiden el paso de animales, o personas no autorizadas.

En cuanto al ruido de las aeronaves, el helicóptero de La Guancha únicamente realiza operaciones especiales, conforme a lo establecido en el Reglamento de Circulación Aérea, en lucha contra incendios, y su operación se limita a las circunstancias en que se detectan fuegos importantes o emergencias sanitarias, activando el Cabildo de Tenerife su funcionamiento. Por otra parte, las trayectorias han sido diseñadas buscando áreas despejadas de población, lo que minimizará esta afección. La media de operaciones anuales, en función de los datos históricos ya comentados, es de 26 operaciones de despegue y aterrizaje al año. Los helicópteros de operación únicamente pueden volar del orto al ocaso, por lo que no se realizan vuelos en los periodos nocturnos, los de máxima perturbación sonora potencial. La documentación ambiental incluye el certificado oficial de Niveles de Ruido del helicóptero PZL-SOKOL W3.

No se ha detectado que, en el punto de ubicación del helipuerto, se encuentre patrimonio histórico-artístico que pueda resultar afectado.

Respecto al Plan de Gestión de Residuos generados durante la explotación de la infraestructura, tanto en el reabastecimiento de combustible como en el mantenimiento de la aeronave, al ser una instalación catalogada como pequeño productor (100 kg/año estimados de botes, aceites, trapos contaminados...), se contratará un gestor de residuos, para la retirada de los mismos con la periodicidad establecida en la normativa autonómica de residuos. El Plan incluirá la determinación de la zona de almacenamiento de residuos, mediante cubetos y bidones estancos.

En condiciones de fallo, bien de la aeronave o de las instalaciones asociadas, el promotor considera, como impactos potenciales en el medio ambiente, los inherentes a la utilización de máquinas complejas, como pueden ser:

Derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave: improbable, dado que no se realizan labores de mantenimiento de las mismas en la instalación.

Incendios, aunque se cuenta con medios disponibles para su extinción, y no existe vegetación o masa combustible que los propague.

3.4 Medidas preventivas o correctoras para la adecuada protección del medio ambiente.—Con el objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos, tanto por las potenciales obras de mejora de las instalaciones como por las operaciones del helipuerto, se tomarán las siguientes medidas:

Seguimiento de que los pilotos siguen las trayectorias señaladas y establecidas, sin desviaciones que sobrevuelen las zonas de la población cercanas del municipio de La Guancha.

Vigilancia y control del perímetro, con objeto de que no entre ningún animal que pueda ser afectado por la operación de los helicópteros.

Las posibles obras se realizarán reduciendo al mínimo el impacto acústico y la contaminación del aire por generación de polvo. Se realizarán las obras en horario diurno.

Establecimiento en la base de información e instrucciones a los pilotos, para que eviten, en la medida de lo posible, dentro de su acercamiento y operación contraincendios, los sobrevuelos de las áreas protegidas o pertenecientes a la red Natura 2000.

3.5 Medidas de seguimiento.—Se realizará un control exhaustivo de toda obra que se lleve a cabo dentro de las instalaciones, con el objeto de que éstas se limiten al mínimo posible, y causando el menor impacto.

Las operaciones requerirán la aprobación previa, o la comunicación, en caso de vuelos de emergencias, existiendo un control por parte del Cabildo de Tenerife, con el objeto de controlar la operación de los helicópteros, y cerciorarse de que los pilotos siguen las trayectorias establecidas, no sobrevolando la población de La Guancha ni las zonas sensibles anexas.

La empresa promotora cuenta con la certificación medioambiental ISO-14001, para todas sus instalaciones, en las que se incluye el helipuerto, y, por lo tanto, tiene un Plan de vigilancia ambiental, a través del procedimiento de Control operacional de sus instalaciones, que incluye la Gestión de Residuos y el procedimiento de Evaluación de Aspectos Ambientales, que evalúa y requiere medidas correctoras adecuadas, tanto para situaciones normales durante la construcción y explotación, como medidas en caso de emergencias ambientales.

Teniendo en cuenta las características de uso público del helipuerto, su dedicación a tareas de defensa contra incendios forestales y emergencias sanitarias, y el contenido de los informes de los organismos consultados, la operación del helipuerto se puede considerar una acción positiva para los espacios naturales situados en sus proximidades.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve:

De acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Explotación del helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales, base de La Guancha (Tenerife), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, pudiéndose interponer contra la misma recurso de alzada ante el órgano superior jerárquico, en el plazo de un mes, contado desde la fecha en que se notifique la presente Resolución, de acuerdo con lo establecido en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Madrid, 27 de julio de 2012.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

