

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

13913 *Resolución de 29 de julio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Ampliación edificio terminal, accesos y aparcamientos en el aeropuerto de El Hierro.*

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 Ampliación plataforma sur, área terminal y construcción de aparcamiento en el aeropuerto de El Hierro se encuentra encuadrado en el apartado k), del grupo 9, 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 proyecto tiene como fin la mejora de las condiciones de gestión de los recursos aeroportuarios con los niveles de seguridad, calidad y eficiencia en los servicios encomendados a estas instalaciones, en previsión a la demanda prevista, 5.200 operaciones para el año de puesta en funcionamiento de las instalaciones. Para ello, se prevé acondicionar las infraestructuras aeroportuarias actuales, ampliando la plataforma sur y el área terminal, y construyendo un nuevo aparcamiento.

Las actuaciones que desarrolla este proyecto son las siguientes:

Ampliación del área terminal. Para llevar a cabo esta ampliación se reproducen tres crujías de pilares hacia la fachada sur del edificio terminal existente. Se construirá un nuevo vestíbulo de llegadas y una nueva sala de recogida de equipajes que contará con un nuevo hipódromo. Debido a esta ampliación, será necesario realizar una redistribución de las diferentes estancias de las áreas de llegadas actuales. Por otra parte, para adaptar los viales que se ejecutarán en el resto de obras que comprenden este proyecto se construirán aceras perimetrales en la nueva zona ampliada, así como la conexión entre el nuevo acerado del aparcamiento y la zona a ampliar.

Construcción de un nuevo aparcamiento. Se realizará al sur del aparcamiento actual, paralelo al vial de entrada al aeropuerto, y consistirá en un edificio de tres plantas, dos de ellas bajo rasante y una superior cubierta con marquesinas, con capacidad para 731 vehículos. El flujo de vehículos en el nuevo aparcamiento se desarrollará según un anillo de circulación que consta de tres rotondas; la primera de ellas, situada más al norte, no se modifica, la segunda será desplazada hacia el sur y dará servicio al nivel 0, y la tercera, de nueva creación al sur del aparcamiento actual, dará acceso a los niveles -1 y -2.

Ampliación de plataforma sur y nivelación de franja. Se ejecutará la ampliación de la plataforma actual hacia el sur para contar con una posición más de estacionamiento de aeronaves de tamaño y funcionalidad similar a las actuales, disponiendo de un carril peatonal adyacente a la prolongación de la vía de servicio. Además, se ejecutará una nueva calle de acceso a la plataforma, para dar entrada y salida al nuevo puesto, por lo que las aeronaves tendrán movimiento autónomo en la plataforma. Por otro lado, se

ejecutará la nivelación de parte de la franja de la pista en esta zona, para cumplir con las determinaciones fijadas por el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, preparándola estructuralmente para poder soportar el paso de aeronaves de clave C.

Según se desprende de la documentación adicional remitida por el promotor con fecha 30 de mayo de 2011, el Plan Director vigente, aprobado mediante Orden de 3 de agosto de 2001 (BOE n.º 219, de 12 de septiembre de 2001) contempla, entre otras, las siguientes actuaciones:

- Ampliación del espacio del edificio terminal.
- Ampliación de la zona de aparcamiento.
- Ampliación de la zona de estacionamiento de aeronaves.

Estas necesidades de actuación incluirían los proyectos analizados en el documento ambiental del presente proyecto. No obstante, dado que aún no han sido ejecutadas, se han incluido en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de El Hierro, sometido actualmente al procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

El promotor manifiesta en la documentación ambiental que la alternativa 0, o de no ejecución de las actuaciones supondría la imposibilidad de adecuación de la infraestructura a las necesidades detectadas en el aeropuerto, impidiendo dar al pasajero el servicio adecuado con los niveles de calidad y seguridad esperados. Además, según AENA, la no realización del proyecto ocasionaría costes indirectos, puesto que repercutiría negativamente sobre el turismo de la isla, por lo que la descarta.

En cuanto al emplazamiento de las nuevas infraestructuras y a sus características, no se presentan alternativas, puesto que, según considera el promotor, las actuaciones proyectadas están directamente ligadas a la funcionalidad de la instalación aeroportuaria en su configuración actual y a la disponibilidad del terreno, y las necesidades del proyecto sólo pueden cubrirse con el desarrollo de la alternativa del modo en el que se ha definido.

El aeropuerto de El Hierro se encuentra a 3 km al suroeste de la ciudad de Valverde, en el término municipal del mismo nombre, en la Isla de El Hierro (provincia de Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias).

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas.

Con fecha 18 de abril de 2011, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino la documentación ambiental relativa al proyecto procedente de AENA.

Posteriormente, con fecha 10 de mayo 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» aquellos que emitieron informe:

Organismo consultado	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Delegación del Gobierno en Canarias.	X
Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife.	X

Organismo consultado	Respuestas recibidas
Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	-
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Viceconsejería de Ordenación Territorial de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	-
Dirección General de Aguas. Viceconsejería de Obras Públicas y Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.	X
Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura y Deportes de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.	X
Cabildo Insular de El Hierro.	-
Ayuntamiento de Valverde (Santa Cruz de Tenerife).	-
Ecologistas en Acción.	-
SEO/BirdLife.	-
WWF/ADENA.	-

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM) estima que el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de la Red Natura 2000, siempre y cuando se cumplan las recomendaciones y las medidas incorporadas en el documento ambiental presentado, además de las siguientes indicadas por este Organismo:

Respecto al nuevo aparcamiento subterráneo se deberá realizar, previo al inicio de las obras, un estudio de la posible afección de su construcción a los parámetros que condicionan la hidrología e hidrogeología del entorno del aeropuerto y, en su caso, se tomarán las medidas preventivas y correctoras oportunas.

La planificación de los trabajos con mayor movimiento de maquinaria pesada se deberá realizar de manera que no coincidan con las épocas de reproducción y cría de las especies amenazadas presentes en el entorno de actuación.

Los terrenos sobre los que se localicen las instalaciones auxiliares a la obra estarán convenientemente impermeabilizados, con balsas de retención, desbaste y decantación, para evitar vertidos accidentales de aceites, carburantes o cualquier sustancia contaminante al medio. Estas instalaciones se ubicarán en terrenos desprovistos de vegetación arbórea o arbustiva.

La zona de obra se delimitará mediante un jalonamiento para evitar el tránsito de maquinaria y personal fuera del mismo. La zona de ocupación de obra será el mínimo necesario para el paso de maquinaria y acopios temporales.

Se deberán recuperar las zonas alteradas por la obra, mediante la preparación del terreno, el extendido de la tierra vegetal previamente retirada y la realización de siembras y plantaciones con especies autóctonas propias del entorno, con el objeto de recuperar los tabaibales dulces herrereños.

Los residuos generados en las obras deberán ser gestionados correctamente, según su naturaleza y siguiendo las especificaciones que establece la normativa vigente. Así, tanto las tierras sobrantes de excavación como los residuos de construcción y demolición (RCD), se transportarán a emplazamientos debidamente autorizados, evitando la apertura de nuevos vertederos.

El proyecto de construcción deberá contar con un plan de vigilancia ambiental, estableciendo plazos de control de los distintos parámetros para conseguir el cumplimiento de las medidas ambientales.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MARM señala que desde el punto de vista de la gestión y protección del medio costero y marino, no se aprecia que la ejecución de este proyecto vaya a incidir directamente en espacios, hábitats o especies sometidos a un régimen de protección especial.

Por otra parte, consideran que las medidas preventivas y correctoras en relación con la posible afección por vertidos y emisiones sonoras son adecuadas, señalando la necesidad de realizar las actuaciones que más impacto acústico generen, fuera de la época de reproducción de las especies de avifauna más vulnerables.

Asimismo, manifiestan que de la documentación aportada sobre el proyecto se desprende que las obras van a realizarse íntegramente en la zona de servicio aeroportuario, pero señalan que, en caso de ocupación del dominio público-marítimo terrestre, se precisará la tramitación del oportuno título de ocupación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre.

Por último, concluyen que no consideran necesario someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental según establece la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, siempre y cuando se cumplan las medidas preventivas y correctoras previstas.

La Delegación del Gobierno en Canarias remite un informe de la Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife en el que se indica que no consideran que el proyecto tenga que someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 antes mencionado.

La Dirección General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias manifiesta que la actuación proyectada no vulnera ni interfiere en las competencias de este departamento. Por otra parte, que trasladan la consulta al Consejo Insular de Aguas de El Hierro por ser el competente en esta materia.

La Dirección General de Transportes de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias considera que el proyecto supone dotar al aeropuerto de unos servicios más adecuados en cuanto a calidad y seguridad de acuerdo con la evolución de su nivel de tráfico.

Por otra parte, señalan que el promotor deberá aportar los estudios de movilidad del transporte público y, en todo caso, las repercusiones de la ampliación del aeropuerto en el sistema de transporte de la isla, analizando la movilidad generada por dicha planificación, previendo el impacto en las redes de movilidad y estableciendo las medidas correctoras correspondientes, según se refleja en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

La Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura y Deportes de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias indica que en la zona de actuación no se localiza ningún elemento del patrimonio histórico que pudiera verse afectado significativamente por las actuaciones. Por otra parte, señala que en las inmediaciones de la zona de servicio del aeropuerto existen, según los inventarios patrimoniales del Cabildo Insular de El Hierro, tres bienes localizados que no presentan un inconveniente al desarrollo de las actividades aeroportuarias. Aun así, y como medidas protectoras, esta Dirección General sugiere el control, vigilancia permanente y seguimiento de las obras, con el fin de preservar el patrimonio histórico. En cualquier caso, según lo dispuesto en la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, considera que deberán adoptarse todas las medidas cautelares a efecto de evitar la destrucción o deterioro de los bienes integrantes del patrimonio histórico.

La Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural indica en su escrito que han remitido la documentación ambiental del proyecto a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, por ser el organismo competente en la materia.

El promotor, con fecha 30 de mayo de 2011, remitió información complementaria en la que amplía ciertos aspectos de la documentación ambiental, en relación a la solicitud realizada con fecha 3 de mayo de 2011 por esta Dirección General, cuyo contenido se incluye en los apartados 1 y 3 de la presente Resolución.

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, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.^a del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. Se va a llevar a cabo la ampliación del área terminal del aeropuerto de El Hierro hacia el sur, de manera que el edificio actual se amplía en 600 m². Se construirá un nuevo vestíbulo de llegadas y una nueva sala de recogida de equipajes que contará con un nuevo hipódromo. Debido a esta ampliación, será necesario desbrozar y excavar una zona ajardinada y un parterre de 440 m².

Por otra parte, la construcción de un nuevo aparcamiento se realizará al sur del actual, paralelo al vial de entrada al aeropuerto, y consistirá en un edificio de tres plantas, dos de ellas bajo rasante y una superior cubierta con marquesinas, con capacidad para 731 vehículos.

Por último, se va a ejecutar la ampliación de la plataforma actual hacia el sur para contar con una posición más de estacionamiento de aeronaves de tamaño y funcionalidad similar a las actuales, disponiendo de un carril peatonal adyacente a la prolongación de la vía de servicio. Además, se ejecutará una nueva calle de acceso a la plataforma, para dar entrada y salida al nuevo puesto, por lo que las aeronaves tendrán movimiento autónomo en la plataforma. Por otro lado, se ejecutará la nivelación de parte de la franja de la pista en esta zona.

Con respecto al movimiento de tierras, para la primera actuación se realizará una excavación de tierras de 190 m³, que serán enviadas a vertedero autorizado. Para la construcción del nuevo aparcamiento y la ampliación de la plataforma sur, será necesario llevar a cabo un desmonte de 65.500 m³ de tierras, siendo preciso, además, un aporte para terraplén de 7.000 m³. En el caso de la última actuación mencionada anteriormente, se realizará un desmonte de tierras de 8.770 m³, necesitándose un aporte de tierras para la realización de relleno o terraplén de 18.497,4 m³, procediendo 17.300 m³ de la propia excavación.

Ubicación del proyecto. Las actuaciones que engloban el proyecto se ejecutarán sobre una parcela de 17.490 m², situada en el interior del Sistema General Aeroportuario (SGA), en el término municipal de Valverde (Isla de El Hierro, Islas Canarias).

El entorno del aeropuerto ha experimentado una alta antropización, por lo que no destaca por la conservación de sus valores naturales y ambientales.

Las actuaciones no se sitúan sobre ningún espacio de la Red Natura 2000; no coinciden espacialmente con hábitats de interés comunitario, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, ni se desarrollarán sobre ningún área importante para las aves (IBA), ni sobre ningún humedal incluido en la lista del Convenio de Ramsar. Sin embargo, en el entorno del área del proyecto, se localizan los hábitats de interés comunitario acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas (código 1250) y matorrales termomediterráneos y pre-estépicos (código 5330), según señala la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM.

Con respecto a la vegetación del área de estudio, el proyecto se efectuará sobre una superficie en parte pavimentada, unos 9.814 m², en parte degradada y desprovista de cobertura vegetal, unos 5.668 m², siendo unos 2.008 m² de franja de matorrales de porte mediano y arbustos de sustitución. En la zona de ampliación del área terminal, se presenta vegetación ornamental. Asimismo, en el área de influencia del proyecto se localiza la especie *Cheirolophus duranii*, en peligro de extinción según el Catálogo

Español de Especies Amenazadas, como señala la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM.

En relación a la fauna, según el promotor destaca la abundancia local, en el entorno del aeropuerto, del lagarto de Lehrs (*Gallotia caesaris caesaris*), que se halla representado por una subespecie endémica de la isla de El Hierro. Asimismo, otras especies de esta misma clase registradas en el área son el perenquén de Boettger (*Tarentola boettgeri hierrensis*), exclusivo de Gran Canaria y El Hierro, y el eslizón dorado (*Chalcides viridanus*), que ha sido detectado en una zona superior al aeropuerto, pero muy cercana al mismo.

Con relación a los mamíferos, es probable la aparición del murciélago rabudo (*Tadarida teniotis*) y del murciélago de Madeira (*Pipistrellus maderensis*). Respecto a las aves, se han detectado 25 especies distintas en el área de estudio, de las cuales 19 son nidificantes, 1 migrante de paso y 5 migrantes invernantes. De entre estas especies, la curruca cabecinegra (*Sylvia melanocephala*) y la bisbita caminero (*Anthus berthelotii*) se encuentran clasificadas en el Catálogo Canario de Especies Protegidas (Ley 4/2010, de 4 de junio) con la categoría de interés especial en el anexo VI. Asimismo, estas dos especies, junto con el murciélago de Madeira, se encuentran incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (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).

Por otra parte, la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM, señala en su informe remitido en la fase de consultas previas, que en el entorno de la actuación se localizan las siguientes especies protegidas: el murciélago montañero (*Hypsugo savii*), el murciélago orejudo canario (*Plecotus teneriffae*), el murciélago rabudo (*Tadarida teniotis*), la ranita meridional (*Hyla meridionalis*) y el perenquén de Boettger (*Tarentola boettgeri*), incluidas en el anexo V de la Ley 42/2007 antes mencionada, así como el alcaraván común (*Burhinus oedicephalus*), incluida en el anexo IV de la Ley 42/2007. Además, el murciélago orejudo canario y el alcaraván común están catalogadas como vulnerables en el Catálogo Español de Especies Amenazadas.

En cuanto al patrimonio cultural, en el entorno del recinto aeroportuario se localiza un bien de interés cultural (BIC), concretamente la zona arqueológica la Candia, a unos 300 m de la delimitación de la zona de servicio aeroportuario. Por otra parte, según la información recabada en el Plan Insular de Ordenación de El Hierro (PIOEH), no se localiza ningún yacimiento arqueológico en el interior del aeropuerto, si bien, a 300 m aproximadamente, se localiza el elemento de interés patrimonial n.º 5 Barranco Santiago, Barranco Candia y El Jorado. Además, contiguo a la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en los acantilados, se halla la reserva paleontológica Terrazas Marinas Los Cangrejos.

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 las aves (IBA).

Suelo. La principal afección sobre el suelo se derivará de la ocupación de 17.490 m² del mismo, de los que unos 9.814 m² se encuentran pavimentados en la actualidad, por lo que únicamente será necesario realizar un despeje y desbroce de 7.676 m² de terreno. Para minimizar la superficie de afección, de forma previa a las obras se señalizará y balizará toda la zona que vaya a verse afectada por las mismas, así como los caminos de acceso.

En la siguiente tabla se resume el movimiento de tierras previsto en las actuaciones:

Actuación	Desmonte o excavación (m ³)	Terraplén o relleno (m ³)	Tierras sobrantes a vertedero (m ³)
Ampliación edificio terminal	190	-	190
Ampliación plataforma sur y construcción aparcamiento	74.270	25.497,40	57.160
TOTAL	74.460	25.497,40	57.350

Además, el proyecto prevé la ocupación de manera temporal de unos 1.500 m², donde se ubicará el parque de maquinaria, la zona de almacenamiento de residuos, el espacio para las casetas de obra y la zona de acopio de materiales, que se situarán a unos 80 m al sur del actual aparcamiento, todo ello localizado íntegramente en el interior de la delimitación de la zona de servicio aeroportuario. El promotor señala que las instalaciones auxiliares se delimitarán en zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible y, una vez finalizada la obra, se desmontarán y retirarán todas las instalaciones implantadas, restaurando toda la zona ocupada, devolviéndola a su estado original.

El volumen total de residuos de construcción y demolición generados durante la ejecución de las obras asciende a 1.446,20 m³, que serán enviados a vertedero autorizado, salvo los residuos minerales o pétreos que se van a reutilizar en la propia obra. Según señala el promotor, para su traslado se cumplirá lo dispuesto en el artículo 11.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

En las actuaciones se emplearán 25.497,4 m³ de aporte de tierras para la realización de terraplenes, subbases de regularización y suelos seleccionados, de los que 17.300 m³ se obtendrán de la reutilización de las tierras sobrantes, y el resto de canteras situadas en las proximidades del aeropuerto de El Hierro, según se refleja en la documento ambiental. Asimismo la tierra vegetal extraída se acopiará convenientemente para su posterior reutilización en la restauración ambiental e integración paisajística de las zonas ajardinadas, taludes y de la zona donde se localizarán las instalaciones auxiliares de obra. Por otra parte, en la documentación ambiental se recogen una serie de canteras situadas en el entorno del aeropuerto de El Hierro, de las que se obtendrán 8.197,4 m³.

En relación a la gestión de los residuos peligrosos generados, el promotor asegura que cumplirá todos los requisitos impuestos en el Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, modificado por el Real Decreto 952/1997, de 20 de junio, sobre Residuos Peligrosos y la Ley 10/1998, de 21 de abril, sobre Residuos.

Asimismo, el promotor indica que si durante la ejecución de las obras apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 9/2005, de 14 de enero, por la que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Hidrología. Para la recogida de las aguas residuales generadas durante la fase de construcción, se contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.

Se evitará, siempre que sea posible, que los trazados de los caminos de acceso a obra pasen sobre los cauces de los barrancos, barranqueras u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje, con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de materiales finos que pudieran ser removidos por las aguas superficiales.

Con respecto a la hidrología subterránea, el promotor indica que se realizará una campaña semestral de control de la contaminación de las aguas subterráneas durante el periodo de las obras.

Calidad del aire. Para minimizar las afecciones debidas al incremento del nivel de ruido durante la ejecución de las actuaciones, se propone la utilización de maquinaria que tenga un nivel de potencia acústica garantizado, igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno, debidas a las máquinas de uso al aire libre.

Asimismo, según se refleja en el documento ambiental, para minimizar las afecciones debidas a la contaminación acústica sobre la población cercana, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

Definición de los viales de acceso, que tendrá en cuenta la variable acústica originada por el tráfico.

Cronograma de actuaciones adecuado, así como la planificación de los movimientos de la maquinaria y horarios de operación de tal forma que no afecten a la población.

Planificación de las acciones de demolición en horario diurno, exceptuando aquellas que puedan comprometer la operatividad aeroportuaria.

En relación a la afección acústica, el documento ambiental incluye una modelización mediante el programa de simulación INM (Integrated Noise Model) en su versión 7.0b, ejecutado tanto para el escenario actual como para el de puesta en marcha de las instalaciones (año 2017). A este respecto, el promotor, en el documento adicional remitido con fecha 30 de mayo de 2011, señala lo siguiente:

Tanto en la operativa actual como en la prevista para el escenario de puesta en servicio de las instalaciones, no se han inventariado equipamientos sensibles expuestos a niveles sonoros e inmisión superiores a L_d 60 dB(A), L_e 60 dB(A), L_n 50 dB(A) en las inmediaciones del aeropuerto.

No se ha inventariado ninguna vivienda expuesta a niveles superiores a L_d 65 dB(A), L_e 65 dB(A), L_n 55 dB(A), ni en la operativa actual ni en la prevista para el escenario de puesta en servicio de las instalaciones, en los sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.

La zona sometida a niveles superiores a 70 dB(A), tanto en el escenario actual como en el de puesta en servicio de las instalaciones, queda prácticamente dentro de la zona de servicio aeroportuaria.

Por tanto, tras analizar los resultados y valorar las repercusiones acústicas originadas como consecuencia de la entrada en servicio de las infraestructuras, el promotor concluye que en el entorno del aeropuerto de El Hierro, la operación del mismo no ocasiona la superación de los objetivos de calidad acústica establecidos por 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 del uso predominante del suelo.

Durante la fase de operación se propone la aplicación del denominado enfoque equilibrado teniendo en cuenta la Directiva 2002/30/CE. Con ello se pretende reducir los niveles sonoros mediante la realización de trayectorias de despegue que eviten el sobrevuelo de poblaciones a baja altura, instalación de ayudas a la navegación que permitan seguir unas trayectorias con menor dispersión, limitación de la utilización del empuje de reversa, prohibición de operación de las aeronaves subsónicas civiles que no tengan el certificado de ruido, etc.

Por otro lado, se revisarán las isófonas resultado del proceso de simulación en el momento en que se produzcan alteraciones en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica, considerando la posibilidad de desarrollar un plan de aislamiento acústico en caso de aparecer afectada alguna edificación.

Otro impacto a considerar es el posible incremento de emisiones a la atmósfera durante la fase de construcción del proyecto asociadas al movimiento de tierras (demoliciones, excavaciones, transporte, rellenos, extendido y acopios). El promotor ha realizado una estimación de las mismas, considerando las principales acciones de obra y el tipo de maquinaria asociado a cada una de ellas. Los valores de emisiones contaminantes estimados para la fase de construcción son moderados, tratándose de un efecto temporal, asociado al funcionamiento de la maquinaria de obra.

Se proponen una serie de medidas para minimizar la afección sobre la calidad química del aire, entre las que destacan, el riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra, recubrimiento con toldos de los acopios de materiales suelos, limitar la velocidad de los vehículos en la zona de obras a 30 km/h, etc.

Para la fase de operación, se ha realizado una simulación de la actividad aeroportuaria, obteniéndose el inventario de emisiones de los principales contaminantes de origen aeroportuario, así como la modelización de la dispersión de los mismos en la atmósfera de acuerdo con lo establecido por la legislación vigente, concluyendo que el riesgo de superaciones en el entorno del aeropuerto de El Hierro es muy bajo, dado que las

concentraciones máximas obtenidas son muy inferiores a los umbrales establecidos en la legislación.

Vegetación. La principal afección a la vegetación será la relativa a la eliminación de especies en la zona asociada a la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y del nuevo aparcamiento. El promotor propone que en el caso de que se pueda producir afección en el desbroce efectuado a táxones endémicos del género *Euphorbia*, será necesario pedir una autorización previa a la Dirección General de Medio Ambiente y Conservación de la Naturaleza, de acuerdo a la Orden de 20 de febrero de 1991, de la Consejería de Política Territorial, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias. Por otra parte, en la actuación del área terminal, se afectará únicamente a vegetación ornamental.

Asimismo, el promotor indica que no se producirá ninguna afección al hábitat de interés comunitario acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas (código 1250), donde se localizan matorrales del cinturón halófilo costero (*Frankenio ericifoliae-Astydamietum latifoliae*), situado en el área de influencia del proyecto. Además, el hábitat de interés comunitario matorrales termomediterráneos y pre-estépicos (código 5330) no se verá afectado por la ejecución de las actuaciones.

Al finalizar las obras, las instalaciones auxiliares de obra serán desmanteladas y la zona devuelta a su situación original, revegetando mediante hidrosiembra una superficie de 8.200 m². Además, la vegetación afectada en las zonas ajardinadas del aeropuerto será trasplantada o repuesta, según el estado fitosanitario de las plantas. Se procederá también a la descompactación de toda la superficie que en la fase final de ejecución de las obras haya resultado afectada por acciones de desbroce y despeje, o por procesos de compactación de suelo.

Fauna. No se prevé que la ejecución de las actuaciones del proyecto suponga un efecto significativo sobre la fauna, ya que la presencia de comunidades faunísticas se encuentra determinada y limitada por el carácter periurbano de la zona y la presencia generalizada de infraestructuras (instalaciones aeroportuarias, infraestructuras viarias, núcleos de población, etc.).

Aun así, un impacto del proyecto sobre la fauna serán las posibles molestias derivadas del ruido y el polvo que se provocarán en el transcurso de las obras, para lo cual se establecerán las medidas protectoras y correctoras oportunas aunque, según señala el promotor, este incremento no se prevé significativo.

Estos impactos serán mitigados, según indica el promotor, realizando antes del inicio de las obras una batida de fauna en las áreas de actuación para recuperar a las posibles especies que habiten en la misma. Asimismo, las obras serán programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de avifauna, en especial en el caso de las labores de desbroce y retirada de tierra vegetal, realizándose fuera de los periodos reproductivos.

Patrimonio cultural. Según se desprende de la respuesta a consultas de la Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias en la zona de actuación no se localiza ningún elemento del patrimonio histórico que pudiera verse afectado significativamente por las actuaciones. Asimismo, no se verán afectados por la ejecución del proyecto el BIC zona arqueológica la Candia, el elemento de interés patrimonial Barranco Santiago, Barranco Candia y El Jorado y la reserva paleontológica Terrazas Marinas Los Cangrejos, situados en el entorno del área de estudio.

El promotor señala que durante el movimiento de tierras existirá un arqueólogo a pie de obra que vigile y valore el posible hallazgo de restos arqueológicos. Además, si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la Unidad de Patrimonio Histórico del Cabildo de El Hierro, y se atenderá en todo momento a las directrices que determine este organismo. En todo caso, se cumplirá lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y el Real Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de dicha Ley, así como la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

Por otra parte, el promotor asume realizar un seguimiento ambiental de las medidas propuestas mediante la ejecución de un programa de vigilancia ambiental, que permitirá, en caso de que sea necesario, la definición de nuevas medidas que eviten que se generen impactos no previstos o se corrijan las posibles afecciones no consideradas inicialmente.

De todo lo expuesto, se deduce que la ejecución del proyecto Ampliación plataforma sur, área terminal y construcción de aparcamiento en el aeropuerto de El Hierro no producirá efectos ambientales significativos. No obstante, teniendo en cuenta las características y la documentación ambiental del proyecto, el área de actuación y las consultas recibidas, se considera necesario que se incluyan las siguientes medidas propuestas por los organismos que han emitido informe en la fase de consultas previas, en concreto, las correspondientes a la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM que hace las siguientes recomendaciones:

Respecto al nuevo aparcamiento subterráneo se deberá realizar, previo al inicio de las obras, un estudio de la posible afección de su construcción a los parámetros que condicionan la hidrología e hidrogeología del entorno del aeropuerto y, en su caso, se tomarán las medidas preventivas y correctoras oportunas.

La planificación de los trabajos con mayor movimiento de maquinaria pesada se deberá realizar de manera que no coincidan con las épocas de reproducción y cría de las especies amenazadas presentes en el entorno de actuación.

Los terrenos sobre los que se localicen las instalaciones auxiliares a la obra estarán convenientemente impermeabilizados, con balsas de retención, desbaste y decantación, para evitar vertidos accidentales de aceites, carburantes o cualquier sustancia contaminante al medio. Estas instalaciones se ubicarán en terrenos desprovistos de vegetación arbórea o arbustiva.

La zona de obra se delimitará mediante un jalonamiento para evitar el tránsito de maquinaria y personal fuera del mismo. La zona de ocupación de obra será el mínimo necesario para el paso de maquinaria y acopios temporales.

Se deberán recuperar las zonas alteradas por la obra, mediante la preparación del terreno, el extendido de la tierra vegetal previamente retirada y la realización de siembras y plantaciones con especies autóctonas propias del entorno, con el objeto de recuperar los tabaibales dulces herrereños.

Los residuos generados en las obras deberán ser gestionados correctamente, según su naturaleza y siguiendo las especificaciones que establece la normativa vigente. Así, tanto las tierras sobrantes de excavación como los RCD, se transportarán a emplazamientos debidamente autorizados, evitando la apertura de nuevos vertederos.

El proyecto de construcción deberá contar con un plan de vigilancia ambiental, estableciendo plazos de control de los distintos parámetros para conseguir el cumplimiento de las medidas ambientales.

Por otra parte, el promotor se coordinará con la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, según señala esta Administración en el informe remitido en la fase de consultas previas.

Por último, según indica la Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias se llevará a cabo el control, vigilancia permanente y seguimiento de las obras, con el fin de preservar el patrimonio histórico. En cualquier caso, según lo dispuesto en la Ley 4/1999, de Patrimonio Histórico de Canarias, deberán adoptarse todas las medidas cautelares a efecto de evitar la destrucción o deterioro de los bienes integrantes del patrimonio histórico.

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.^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, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Ampliación edificio terminal, accesos y aparcamientos en el aeropuerto de El

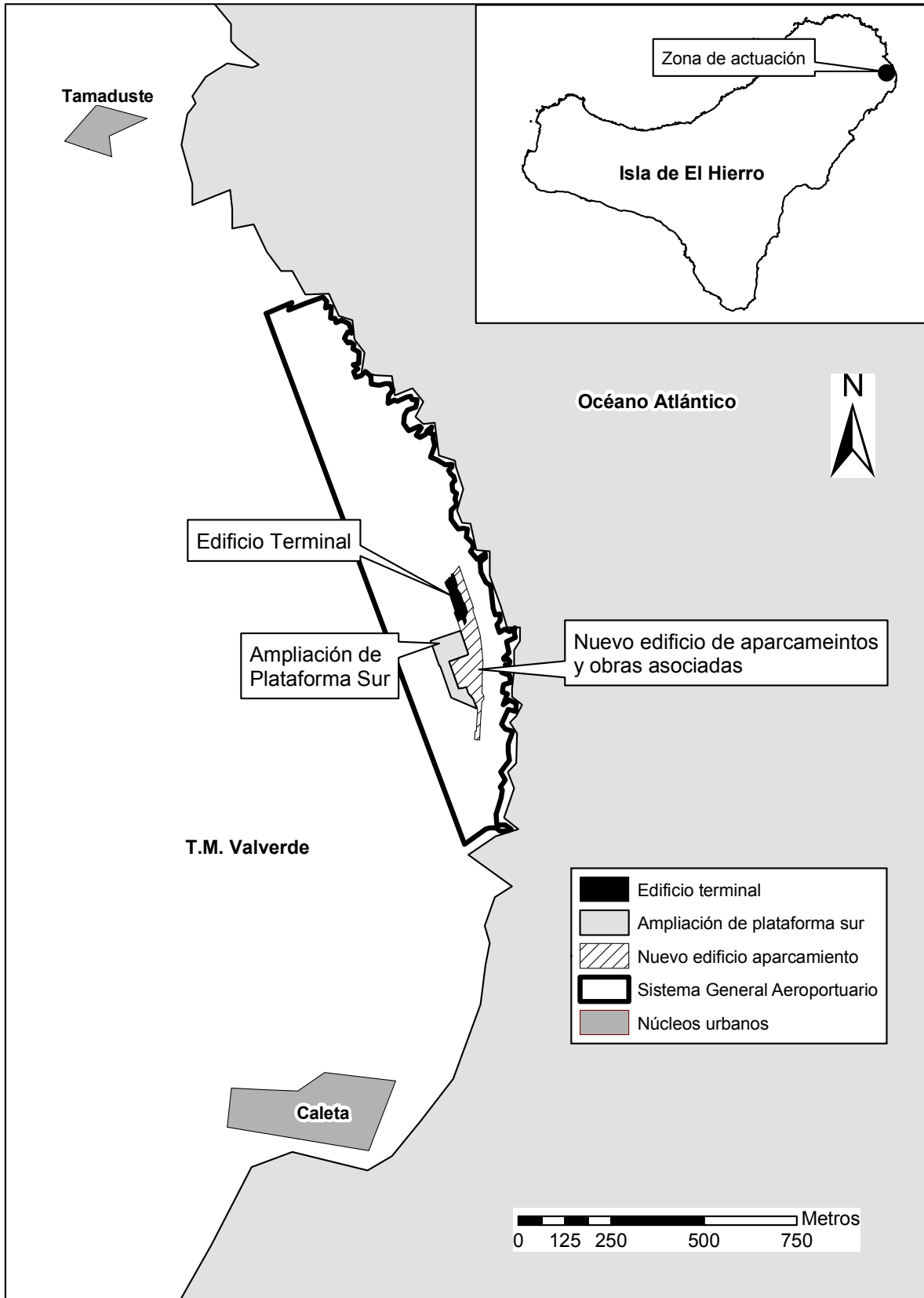
Hierro, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª de dicha Ley.

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), 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, 29 de julio de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

Ampliación de plataforma sur, área terminal y construcción de aparcamiento en el aeropuerto de El Hierro



cve: BOE-A-2011-13913