

la parcela objeto de estudio; según la Zonificación Hidrogeológica VIII (materiales de la Serie Antigua y Materiales Sedimentarios).

Geológicamente se encuentra representada la Zona volcanoestratigráfica Antigua o Serie I, además de depósitos sedimentarios holocenos. Debido a su antigüedad, la geomorfología queda definida por un paisaje abrupto de barrancos encajados. Los suelos presentes se corresponden con ultisoles.

La vegetación que se desarrolla en la zona es el «monteverde», propia del piso bioclimático Montano Húmedo, caracterizada por dos unidades: la laurisilva y el fayal-brezal, esta última presente en el ámbito de actuación. Es abundante la presencia de avifauna, siendo más escasos los vertederos y reptiles, y destacando los invertebrados.

En el paisaje, existe un tramo de 150 metros de la carretera TF-114 con alto potencial de vistas, y el Pico del Inglés, con un potencial de vistas medio. Se califica además, al radomo y a la parte superior de la torre, como zona de alta incidencia visual, calificándose al resto de instalaciones de baja. En cuanto a la calidad paisajística, la parcela de Aena posee una baja calidad paisajística según el estudio, mientras que los alrededores poseen alta capacidad paisajística.

El núcleo poblacional más próximo, Las Casas de Las Cumbres, se localiza a dos kilómetros. Además, en la zona no existe ningún resto de naturaleza histórica o arqueológica que pudiera verse afectado.

Cantidad de recursos naturales que se emplearán: serán afectados fundamentalmente los Recursos Geológicos y Edafológicos, como consecuencia del desmonte en el talud artificial y excavaciones necesarias para albergar las diferentes infraestructuras; el Recurso Paisaje, como consecuencia del tránsito de maquinaria durante la Fase de Instalación, y la presencia permanente de una estructura artificial durante la Fase Operativa; Recursos Vegetales, como consecuencia del desbroce que se realizará previamente al desmonte, y que afecta a 15 individuos jóvenes de tejo, brezo y retama de monte y dos ejemplares de laurel, así como al helecho *Pteridium aquilinum*, y zarzas.

Estimación de los residuos, vertidos y emisiones de materiales o energía: los principales residuos generados son los excedentes de tierra obtenidos de las excavaciones, no estimándose vertidos salvo aquellos accidentales de agua, combustibles o aceites.

Estimación de los efectos ecológicos del proyecto: se clasifican dichos efectos en «Significativos», «Poco significativos» y «Nada significativos», destacando únicamente como efecto Significativo, el provocado sobre el paisaje durante la Fase Operativa. La gran mayoría se califican como Poco Significativos.

Medidas para evitar, reducir o compensar los efectos ecológicos negativos: tanto durante la Fase de Instalación como durante la Fase Operativa, entre las que destaca la integración paisajística del proyecto.

Alternativa técnicas existentes para la realización del proyecto.

Resumen y conclusiones.

Planos y reportaje fotográfico.

Por último, se incluyen como anexos un reportaje fotográfico, información sobre el yacimiento «Huerta de Reyes» y una síntesis y contestación a las consultas previas recibidas.

ANEXO IV

Información pública

En el trámite de información pública se han presentado dos alegaciones de idéntico contenido presentadas por la «Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN)» y la «Federación Ben Magec».

Ambas alegaciones discrepan sobre el procedimiento, informan sobre la protección del territorio afectado por el proyecto y plantean dudas sobre la compatibilidad del proyecto con el Plan Rector del Parque.

13361

RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «ampliación del Aeropuerto de La Palma», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) remitió, con fecha 21 de febrero de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 11 de junio de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de La Palma, que posteriormente remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 233, de 28 de septiembre de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

No se ha recibido ninguna alegación al estudio de impacto ambiental.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto y los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de La Palma».

Declaración de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental señala que, en función de la evolución previsible del tráfico del aeropuerto de La Palma, la capacidad operativa se estima insuficiente para cubrir las necesidades previstas para el año 2010. Por esta razón, el Ministerio de Fomento y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) han decidido acometer la ampliación de la capacidad del espacio aéreo.

En lo que se refiere al campo de vuelos, el aeropuerto no admite la posibilidad de establecer variaciones sustanciales en su morfología, la ampliación de la pista de vuelos no es posible debido a la orografía del entorno, por lo que las únicas actuaciones posibles que se pueden llevar a cabo se realizarán sobre el sistema de calles de rodaje, con el fin de disminuir el tiempo de ocupación de la pista. La plataforma de estacionamiento de aeronaves constituye el elemento más crítico y resulta necesaria su ampliación, lo cual conlleva el desplazamiento del resto del área terminal hacia el este.

Asimismo, debido al importante porcentaje de aeronaves de aviación general, se dispondrá de una zona al oeste de la pista de vuelos en la que se que se ubicarán los terminales de aviación general y de carga, junto a hangares e infraestructuras destinadas a potenciar la zona logística del aeropuerto. Todo este conjunto compartirá una plataforma de nueva creación con su correspondiente acceso a la pista de vuelos. El edificio terminal será reemplazado por una nueva edificación, se trasladará la torre de control y, además de construirse nuevos aparcamientos y nuevos accesos, se reubicarán ciertos elementos del aeropuerto como el servicio de extinción de incendios.

Las diferentes actuaciones previstas coinciden con las alternativas propuestas:

Construcción de dos calles de rodaje paralelas a la pista-Alternativa 1.

Construcción de calles de acceso/salida de la pista desde la plataforma principal con el objeto de servir de desahogo a la plataforma de estacionamiento-Alternativa 2.

Construcción de una calle de acceso a la nueva plataforma de carga y área logística-Alternativa 3.

La diferencia principal entre las distintas alternativas se basa en la disposición final del edificio terminal de pasajeros y la plataforma de estacionamiento, quedando el resto de las actuaciones previstas, condicionadas por la disposición y soluciones adoptadas para ellas.

Las conclusiones del estudio de alternativas en el que se ha tenido en cuenta aspectos medioambientales, de operatividad y desarrollo del lado aire, operatividad y desarrollo del edificio terminal y del área terminal, así como criterios económicos, señalan como opción más favorable la Alternativa 1 consistente en las siguientes actuaciones: ampliación norte de la plataforma; desarrollo de una plataforma en la zona oeste del aeropuerto con objeto de dar servicio a las nuevas áreas de carga, de aviación general, logística y de combustible; construcción de un aparcamiento bajo la ampliación de la plataforma norte que irá en estructura elevada; retranqueo de la actual calle de rodaje de acceso a puesto de estacionamiento; recrecio de la pista; balizamiento de eje de pista; demoliciones de edificaciones del área terminal; ampliación de la plataforma borde este y adecuación del borde oeste de la pista de vuelos a fin de ajustar las distancias de seguridad a la normativa; traslado a un nuevo emplazamiento del edificio terminal de pasajeros, de la torre de control y del bloque técnico; construcción de una nueva zona de prácticas y edificio del servicio de extinción de incendios vigente y construcción de nuevos accesos.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la Alternativa 1 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del aeropuerto se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *Protección y conservación de los suelos y la vegetación*

Antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de los elementos ambientales identificados en el estudio de impacto ambiental que deben ser protegidos. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de cómo máximo de 2 m. de altura, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

Se minimizará la afcción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando en la medida de lo posible, los caminos existentes.

En el caso de que el proyecto afecte a las especies vegetales el cardón (*Euphorbia canariensis*), componente principal de la formación vegetal de cardonal, o al *Teucrium heterophyllum*, especie perteneciente a la formación vegetal de matorral de granadillo, se consultará a Dirección General de Medio Ambiente y Conservación de la Naturaleza de la Comunidad Autónoma de Canarias por estar su recolección, corta o desenraizamiento sometida a autorización, al estar ambas especies incluidas en el Anexo II (especies protegidas) de la Orden 289, de 20 de febrero de 1991 sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Siempre que sea posible, se evitará el arranque, recogida, corta y desenraizamiento de la especie vegetal Oro de Risco (*Anagyris latifolia*), dentro de la formación vegetal matorral de granadillo, y, por otro lado, el uso y aprovechamiento de la especie *Salvia canariensis*, dentro de la formación vegetal matorral de incienso y vinagreras, se regirá por lo establecido en el artículo 202 y siguientes del Reglamento de Montes en especial el artículo 228, por estar ambas especies incluidas en los anexos I y III, respectivamente, de la citada orden.

2. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

En la zona donde se realicen las obras de los nuevos accesos y la construcción de las nuevas edificaciones, donde se genera material fino

susceptible de ser arrastrado por el agua, se situarán barreras de sedimentos, láminas filtrantes o balas de paja con el fin de evitar afecciones sobre la zona de las piscinas naturales.

El trazado de los caminos de acceso evitarán el paso sobre barrancos 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 material fino que pudiera ser removido por las aguas superficiales, restaurándose en todo caso, cualquier afección que se produjese. Se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida, durante la fase de explotación, de las aguas provenientes del drenaje de las calles de rodaje, ampliación de la plataforma y aparcamientos, así como los efluentes generados en el área de prácticas del SEI.

Dichas aguas, exceptuando las procedentes de las calles de rodaje, se canalizarán y depurarán de manera previa a su vertido, incluyendo, al menos, un sistema de decantación de sólidos y un separador de hidrocarburos. El vertido cumplirá con los requisitos recogidos en el Decreto 174/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la protección del Dominio Público Hidráulico y será autorizado por el Consejo Insular de Aguas.

Se tomarán y analizarán muestras de agua superficiales y subterráneas (mediante la instalación de piezómetros) en la parcela donde se almacena el combustible con el fin de supervisar la posible existencia de fugas en los tanques y poder evitar posibles contaminaciones al sistema hidrológico e hidrogeológico. Estas mismas medidas se tomarán en el entorno de la nueva zona logística a situar en la zona oeste, ya que es de prever que en la misma se almacenen sustancias potencialmente contaminantes susceptibles de contaminar.

En cuanto a las afecciones que pudieran darse sobre el Dominio Público Marítimo Terrestre y las zonas de servidumbre, se deberán cumplir las especificaciones recogidas en la Ley de Costas 22/1988, de 28 de julio, y, en concreto, los artículos 32.1 y 32.2 en cuanto a las autorizaciones necesarias para su ocupación, que deberán ser consultadas en todo caso a la Dirección General de Costas.

En el caso de que existan pozos en la zona de estudio, el proyecto de construcción deberá analizar su posible afección, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3. *Protección de la fauna*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de las nuevas instalaciones y minimizar su afección, se adoptarán las siguientes medidas:

Con relación a la iluminación de exteriores, se seleccionará adecuadamente el tipo, intensidad y ubicación de focos, en el sentido de evitar los accidentes por deslumbramientos nocturnos de aves marinas, intentando compatibilizar la adecuación en este sentido, con los ajustes necesarios para asegurar la navegación aérea.

Se llevará a cabo el vallado en el nuevo recinto aeroportuario que se genere como consecuencia de las obras de ampliación del aeropuerto evitando así el paso de la fauna a zonas donde sería frecuente su afección debido a la actividad aeroportuaria.

Previamente al inicio de las obras, se llevará a cabo un trabajo de campo, por técnico competente, para identificar la presencia de especies significativas que pudieran verse afectadas, así como nidos y madrigueras. Posteriormente, se elaborará un informe en el que se recogerán las conclusiones de este trabajo y las medidas a adoptar para minimizar la afección, especialmente en el caso de que se identifiquen especies que presentan un rango de protección estatal o autonómica.

Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona de las piscinas naturales, además de llevarse a cabo el jalonamiento de la zona de actuación próxima a este biotopo, las actuaciones de despejes, movimientos de tierra, levantamiento de pilares o estructuras, actividades que impliquen la presencia de maquinaria pesada o generadoras de ruido, deberán realizarse preferentemente durante el verano y otoño (1 de julio a 30 de noviembre), tal y como se recoge en el estudio de impacto ambiental.

4. *Protección atmosférica*

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la ampliación del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de las condiciones climáticas con el fin

de mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Se elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación del aire a llevar a cabo durante la explotación del aeropuerto. El programa incluirá el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con las directivas 96/62/CE sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono y la Directiva 2002/3/CE relativa al ozono en el aire ambiente.

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles, se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

Todos los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turísticos, como los equipos que sirven a las aeronaves comerciales durante la carga y descarga de pasajeros y carga, cumplirán con la directiva 97/68/CE. AENA, como promotor del proyecto, impulsará un programa voluntario y consensuado con los operadores de handling para ir paulatinamente sustituyendo los vehículos actuales por otros más limpios en función de la evolución tecnológica. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

En los viales de acceso, las luminarias e iluminancias medias así como los factores de uniformidad que se alcancen, estarán de acuerdo con la Ley 31/1998 de 31 de octubre que establece un conjunto de medidas encaminadas a garantizar la calidad de los Observatorios del Instituto de Astrofísica de Canarias.

5. *Protección acústica*

Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población. Se limitará en lo posible la utilización y movimiento de maquinaria o vehículos pesados en los periodos (de 22 h a 8 h). Las acciones de demolición se deberán efectuar durante el periodo diurno.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, AENA, como promotor del proyecto, elaborará, las isófonas definidas por $Le_{q\text{día}}$ 65 dB (A) (7h-23h) y $Le_{q\text{noche}}$ 55 dB(A) (23h-7h), en relación con las operaciones de despegue, aterrizaje, así como de las operaciones en tierra. En función de los resultados obtenidos, se elaborará un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isófonas, en orden a conseguir el objetivo de que, en su interior se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

Las citadas isófonas, deberán ser elaboradas en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración. Así mismo, en su caso, el citado plan de aislamiento acústico se elaborará en un plazo de seis meses tras la aprobación de la huella acústica y se ejecutará en el plazo de dos años y medio, a contar desde la aprobación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, de la huella acústica, y sólo afectará a aquellas viviendas que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, AENA enviará una copia del citado estudio acústico al Área de Planificación y Cooperación del Cabildo de La Palma y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se con-

sidere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

6. *Medidas de protección del patrimonio cultural*

Si durante la ejecución de las obras, aflorará algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará al Servicio de Cultura del Cabildo de la Palma para que proceda a las actuaciones que considere oportunas en función de lo recogido en la Ley 47/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

7. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados.

8. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

Se elaborará una cartografía de las zonas de exclusión que servirá de base al contratista para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, áreas de fuerte escorrentía superficial (barrancos y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía, y respetarán las zonas de exclusión definidas en ella.

Se estudiará la posibilidad de reutilizar los excedentes de obra, en especial los procedentes del desmonte que se ha de realizar en la ladera oeste, para la realización de rellenos y terraplenes, siempre que estos materiales tengan unas condiciones aceptables para dicho uso, y para acometer el relleno y la restauración paisajística de las canteras de extracción de áridos cercanas. Se dará prioridad a la utilización de la oquedad situada al noroeste de la pista de vuelos como vertedero de inertes pero si fuera necesaria la creación de nuevos vertederos, el emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Si fuera necesaria la extracción de áridos, como zonas de préstamos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en sus documentos, planos donde se localizarán los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

9. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, mediante repoblación con especies autóctonas, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares. Se deberá prestar especial atención a la zona que quedará descubierta al realizarse el desmonte de la ladera oeste junto a la pista de vuelos; la superficie resultante del relleno de la oquedad situada al noroeste del recinto aeroportuario; las áreas resultantes del movimiento de tierras llevado a cabo para la creación de la zona de prácticas del SEI; y las superficies de desmonte y relleno resultantes de la creación de los nuevos accesos.

No se llevará a cabo la revegetación del borde oeste de la pista de vuelos, pues la correcta ejecución de las medidas recomendadas para la ejecución de los movimientos de tierras, permitirán la pronta regeneración de especies pertenecientes a la formación de matorral de incienso con vinagreras de baja densidad.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística mediante ajardinamiento, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. En caso de que se emplee flora autóctona, se desaconseja introducir ejemplares de taxones que no sean propios de la zona o que presenten un cierto carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales. Se recomienda la implantación de *Salvia canariensis* y de las especies vegetales endémicas pertenecientes a la formación de incienso que hayan tenido que ser arrancadas por la realización de las obras (previa recolección de sus semillas).

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos compensasen las ventajas de éstos.

Se elaborará un «proyecto de integración ambiental» en el que se recogerán las medidas a llevar a cabo para lograr la regeneración del entorno de las piscinas naturales y su recuperación como paisaje costero de roca basáltica. Entre estas medidas se considerarán las recogidas en el estudio de impacto ambiental: eliminación de toda instalación y referencia antrópica, limpieza del suelo para lograr la recuperación del sustrato original, mantenimiento y fomento de los pasos de agua que comunican las piscinas, limpieza de los fondos de las piscinas y revegetación de las pequeñas explanaciones y laderas que presenten sustrato arenoso con plantas de porte bajo o pertenecientes a la formación de matorral halófito costero original. La integración ambiental de esta área deberá considerar y fomentar la posibilidad de su uso como zona de baño y esparcimiento.

10. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de

su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la presente declaración.

Plan de seguimiento y control ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación a los aspectos y posibles incidencias medioambientales.

b) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

c) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

d) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Materiales y técnicas de revegetación. Recuperación de la cubierta vegetal, control de procesos erosivos e integración paisajística.

Eficacia del modelo acústico.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

11. Documentación adicional

AENA remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de los distintos proyectos constructivos, un escrito certificando la incorporación a los mismos de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, así como un informe sobre su contenido y conclusiones.

También remitirá dentro de los plazos establecidos en las correspondientes condiciones de esta declaración, la documentación que se refiere a continuación:

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Informe en el que se recojan las conclusiones del trabajo de campo llevado a cabo previo al inicio de las obras y las medidas a adoptar para minimizar la afección a la fauna, tal y como se indica en la condición 3.

Programa de control y vigilancia de la contaminación del aire recogido en la condición 4.

Mapa acústico elaborado, y en su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 5.

Programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como indica la condición 6.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y «proyecto de integración ambiental» para lograr la recuperación y regeneración del entorno de las piscinas naturales que recojan lo previsto en la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 10.

12. *Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras*

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la Alternativa 1, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 16 de junio de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Delegación del Gobierno en Canarias (Las Palmas de Gran Canaria)	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid) .	—
Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente (Madrid)	X
Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Canarias (Santa Cruz de Tenerife)	X
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Canarias	—
Dirección General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas de la Comunidad Autónoma de Canarias (Santa Cruz de Tenerife)	—
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Comunidad Autónoma de Canarias (Las Palmas de Gran Canaria)	—
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Canarias (Santa Cruz de Tenerife)	X
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Comunidad Autónoma de Canarias (Las Palmas de Gran Canaria)	X
Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Canarias (Santa Cruz de Tenerife)	X
Instituto Geológico y Minero de España (Madrid)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X
Sociedad Española para defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid)	—
ADENA (Madrid)	—

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Ecologistas en Acción (Madrid)	—
FAT (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
SEO (Madrid)	—
ADES (Las Palmas de Gran Canaria)	—
AMEC (Asamblea Movimiento Ecologista de Canarias) (Las Palmas de Gran Canaria)	—
ASCAN-Asociación Canaria Defensa Naturaleza (Las Palmas de Gran Canaria)	—
ATAN (Asociación Tinerfeña Amigos de la Naturaleza) (Santa Cruz de Tenerife)	X
Colectivo Ecologista Palmero Adijirja (Las Palmas de Gran Canaria)	—
Coordinadora Ecologista «El Daño» (Las Palmas de Gran Canaria)	—
Ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma (Santa Cruz de la Palma, Tenerife)	—
Ayuntamiento de Breña Alta (Breña Alta, Tenerife)	—
Ayuntamiento de Breña Baja (Breña Baja, Tenerife)	—
Ayuntamiento de Mazo (Mazo, Tenerife)	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente indica que la ampliación proyectada invade las zonas de servidumbre de protección y de influencia definidas en la vigente Ley de Costas de 1988 y aparentemente, también ocupa en algunos puntos, la propia zona de Dominio Público Marítimo Terrestre. Tanto en el Dominio Público Marítimo Terrestre como en la zona de servidumbre de protección, la Ley de Costas prohíbe las obras, instalaciones y actividades que por su naturaleza no puedan tener otra ubicación, si esto fuera así, sería necesario la autorización expresa del consejo de ministro por razones de utilidad pública debidamente acreditadas.

La Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de del Gobierno de Canarias indica que en el estudio de impacto ambiental, además de lo ya previsto en la legislación de evaluación de impacto ambiental, deberían tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

Definición literal y cartográfica, actual, de los distintos enclaves ecológicos, hábitats y elementos naturales singulares, así como las especies de la fauna y flora presentes en el área de influencia del proyecto y sus posibles afecciones tanto durante la fase de obras como de explotación. Realización de un inventario de aquellas especies presentes en la zona de carácter endémico, raras y/o en peligro de extinción. La cartografía deberá reflejar los siguientes aspectos:

- Situación actual de los individuos.
- Densidad de población estimada.
- Grado de dispersión.
- Valoración de su calidad.

Análisis paisajístico de la propuesta, concretando las medidas que el proyecto asumirá para paliar los impactos paisajísticos que se producirán.

Plan de abandono y restauración de los suelos ocupados durante la fase de construcción para la instalación de servicios, escombreras, vías de acceso provisionales, depósito de materiales, parque de maquinaria, etc. y balance estimativo de materiales a desmontar, reutilizar o desechar así como de todos los posibles residuos que se van a generar en las distintas fases de ejecución.

Descripción y evaluación de la globalidad del sistema depurativo con que se dotará a la futura ampliación del aeropuerto.

Definición y cuantificación de todos los recursos naturales que se vayan a utilizar, localizándose, cartográfica y literalmente sus puntos de procedencia en especial las posibles canteras de áridos, plantas de aglomerado asfáltico, etc. es necesario que todas estas actividades estén totalmente legalizadas.

Evaluación del posible impacto acústico en los núcleos residenciales más próximos al aeropuerto.

Conocimiento y situación de los acuíferos de la zona al objeto de evitar posibles efectos negativos.

Evaluación de cada una de las posibles alternativas, incluida la alternativa «0».

Análisis del nivel de dotaciones de infraestructuras de la zona, con el objeto de que la ampliación aeroportuaria no produzca una disminución de la calidad de los servicios preexistentes.

Valoración económica de las medidas para evitar, reducir y/o compensar los efectos negativos del proyecto.

La Dirección General de Política Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias adjunta un informe emitido desde el servicio de biodiversidad de dicha dirección general y enumera una serie de personas y organismos a quien considera habría que ampliar la consulta. En dicho informe se aconseja que el estudio de impacto ambiental contemple una descripción detallada de la flora y fauna silvestre de la zona de estudio particularizando para aquellas especies relevantes en función de su carácter endémico /o grado de amenaza con el fin de evaluar la trascendencia del posible impacto. Relaciona las especies incluidas en el catálogo de especies amenazadas de canarias observadas en el entorno de actuación del proyecto.

En el escrito se indica que los terrenos donde se van a llevar a cabo las actuaciones no se encuentran incluidos en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y también se recogen una serie de recomendaciones de carácter general relacionadas con la iluminación de exteriores, gestión de residuos y escombros y selección de especies a emplear en la adecuación paisajística.

La Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias indica que ningún espacio natural protegido se encuentra afectado directamente por las obras siendo el más cercano el monumento natural del risco de la Concepción y el Parque Natural de Cumbre Vieja distantes unos 4 Km. del aeropuerto. Los LICs más cercanos al aeropuerto son Montaña de la Centinela (ES7020071) y Montaña de la Breña (ES7020072) situados a 1 y 2 Km. del aeropuerto, respectivamente.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias indica que la presencia de restos arqueológicos superficiales, si es que alguna vez los hubo, es altamente improbable por haber sido destruidos en obras anteriores llevadas a cabo en el aeropuerto. Destaca la zona situada al norte de la central eléctrica del aeropuerto en la cual existe un extraordinario conjunto etnográfico formado por diversos pozos naturales, secaderos y casetas prefabricadas, que debe ser conservado, adecentado y puesto en uso, convirtiéndolo en un lugar de interés turístico.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental acusa recibo de la memoria resumen e indica que esta información ha sido comunicada a sus asociados al objeto de que aporten a título personal sus sugerencias.

ATAN de Ecologistas en Acción denuncia que las obras de ampliación del aeropuerto de La Palma han comenzado antes de que el órgano ambiental competente formule la correspondiente declaración de impacto ambiental y solicita a la Secretaría General de Medio Ambiente que, previa comprobación, acuerde la aplicación de las medidas contempladas en los artículos 9 y 10 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio de Evaluación de Impacto Ambiental así como la apertura de expediente sancionador.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El proyecto de ampliación del aeropuerto de La Palma, cuyo objetivo es permitir una capacidad de 1.480.000 pasajeros anuales (pasajeros estimados para el año 2015), potenciar las actividades de tráfico de carga de aviación general y de mantenimiento y asistencia de aeronaves y mejorar las infraestructuras relacionadas con la gestión interna y operativa del aeropuerto, comprende las siguientes actuaciones principales:

Ampliación de la plataforma norte con una superficie aproximada de 20.400 m² que irá en estructura elevada en tres niveles y donde se dispondrá de una red de vías de circulación para vehículos de apoyo y mantenimiento a las aeronaves que permita acceder a cualquier puesto de estacionamiento para prestar sus servicios. Asimismo, se procede al retranqueo de la actual calle de rodaje de acceso a puesto de estacionamiento, ganado profundidad del lado tierra.

Construcción de un aparcamiento de vehículos bajo la ampliación de la plataforma norte con una superficie aproximada de 36.000 m² y 580 plazas. Los accesos desde la carretera LP-1322 se han proyectado en planta baja por la fachada norte y en planta primera por fachada este.

Desarrollo de una plataforma en la zona oeste del aeropuerto a la altura de la cabecera 01, aprovechando un área con una orografía menos

compleja que el resto del entorno del aeropuerto y el acceso existente al centro de emisores, con objeto de dar servicio a las nuevas áreas de carga, de aviación general, logística y de combustible de dimensiones aproximadas de 165 x 90 m.

Recricado de la actual pista de vuelo consistente en la mejora del asfaltado.

Instalación del balizamiento de eje de pista e instalaciones complementarias.

Demolición del actual área terminal (excepto el edificio terminal de carga y la zona de abastecimiento de combustible) y acondicionamiento de dicha superficie como plataforma de estacionamiento lo cual supondrá un incremento de superficie próxima a los 24.000 m².

Adecuación borde oeste de la pista de vuelos a fin de ajustar las distancias de seguridad a la normativa vigente, para lo cual será necesario la retirada del vallado perimetral y posterior colocación una vez realizada la adecuación.

Construcción de nuevos accesos al aeropuerto y de un aparcamiento provisional en la zona sur del aeropuerto para poder acometer las futuras obras de ampliación de la terminal con una superficie aproximada de 18.400 m². El trazado del vial principal, Eje 1, consiste en la reposición de la carretera a Santa Cruz de la Palma, tiene su origen en la zona de cabecera de pista (extremo sur del aeropuerto) sobre la actual carretera de acceso al aeropuerto y se separa hacia el este. Desde el p.k. 0+540 hasta el p.k. 0+960 el nuevo trazado coincide con el existente (frente a los aparcamientos actuales). A partir de ahí transcurre en dirección noreste en estructura desde el p.k. 1+009 hasta el p.k. 1+344 para finalmente volver a conectar en el p.k. 1+6000 con la carretera a Santa Cruz de la Palma. Sobre este vial se proyectan dos glorietas, la glorieta sur (Eje 2) y la glorieta norte (Eje 3) en los p.k. 0+371 y 1+390 respectivamente, de las cuales parten dos ramales: el Eje 4 que da acceso al aparcamiento que se construirá bajo la ampliación de la plataforma (se trata de una vía subterránea que transcurre de norte a sur en túnel) y el Eje 5 que da acceso al edificio terminal y al aparcamiento provisional.

Construcción del nuevo área terminal y torre de control (TWR). Dadas las dificultades orográficas y la falta de espacio, se ha optado por mantener los tres sistemas independientes en cuanto a su funcionalidad, pero integrados en la misma edificación.

Construcción de una nueva zona de prácticas del servicio de extinción de incendios (SEI) al noroeste de la actual plataforma, en una zona donde afecta a terrenos no pertenecientes al aeropuerto por lo que será necesario expropiar.

Construcción de nuevo edificio para el servicio de extinción de incendios en la zona situada al norte de la ampliación de plataforma. La nueva red contra incendios se adaptará a la reubicación del edificio del SEI y tendrá las características necesarias para seguir manteniendo, o aumentar la categoría OACI del servicio.

Regeneración y ajardinamiento de la nueva central eléctrica, al oeste de la carretera de acceso al aeropuerto, en las proximidades de la nueva estación depuradora y de los dos generadores eólicos.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, calidad atmosférica, geología, geomorfología, geotecnia y sismicidad, edafología, hidrología superficial, hidrología subterránea, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje, demografía, empleo y sectores económicos, planeamiento urbanístico, infraestructuras y patrimonio cultural.

El ámbito de estudio comprende una superficie rectangular de 7,2 km², cuyos límites corresponden septentrionalmente a la Caleta de la Ballena al norte, el Océano Atlántico por el este y el pico de la Montaña de la Centinela al Oeste. Esta área comprende los términos municipales de Breña Baja (al norte) y Villa de mazo (al sur) cuyos límites atraviesan el recinto aeroportuario.

De la información del inventario de la situación preoperacional, el estudio destaca como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: la buena calidad del medio atmosférico debido al carácter insular de La Palma y al régimen de vientos alisios predominantes; las coladas basálticas sobre las que se asientan los terrenos del aeropuerto formados por materiales muy jóvenes extremadamente permeables y transmisivos pero con unas condiciones geotécnicas favorables;

la red hidrográfica de la zona de estudio conformada por un sistema de barranqueras con distinto grado de desarrollo pero con un comportamiento predecible con respecto a sus aportaciones; la red hidrogeológica en la que destaca el Acuífero de las Vertientes, el Acuífero Costero y el Acuífero Sur; la presencia de especies vegetales protegidas por figuras de protección de ámbito autonómico: Orden 289 de 20 de febrero de 1991 y catálogo de especies amenazadas de canarias creado por el Decreto 151/2002 de 23 de julio; la presencia del biotopo «complejo lagunar» como enclave faunístico de interés, con importancia a nivel local, situado entre el recinto aeroportuario y la línea de costa donde han surgido diversas lagunas o piscinas con origen artificial por una antigua explotación minera; y la ausencia de elementos patrimoniales históricos en las cercanías del sistema aeroportuario, aunque sí se han detectado algunos tramos protegidos en la zona de estudio de caminos rurales (Camino de los Palitos, Camino Hoy del Becerro y Camino Real Llano a la Gallina).

En cuanto a las redes de protección de espacios naturales, ninguno de los espacios existentes en las proximidades de la zona de estudio es afectado por la ejecución de las obras de ampliación del aeropuerto. Dentro del ámbito de estudio se encuentra el LIC ES7020072 denominado «Montaña de la Centinela» pero a una distancia lo suficientemente grande, aproximadamente un kilómetro, como para no ser afectado por las obras proyectadas. Es necesario reseñar la influencia de la ampliación del aeropuerto al Dominio Público Marítimo Terrestre protegido por la Ley 22/1988 de 28 de julio de Costas.

Del análisis del planeamiento urbanístico, se desprende que las categorías presentes en la zona de estudio son suelo urbanizable y suelo rústico.

La identificación de impactos se ha realizado con la ayuda de una matriz de relación causa-efecto en la que se establecen las interrelaciones entre las acciones de proyecto y los parámetros ambientales seleccionados. Seguidamente, se ha realizado la evaluación de los impactos identificados, conjugando criterios de evaluación de la importancia (características) y magnitud (entidad en sí).

La mayoría de los impactos identificados se han valorado como compatibles y moderados, resultando severos los impactos paisajísticos producidos en la fase de obras que provocarán una transformación radical del medio perceptual donde se ubicarán las obras, consecuencia de la modificación de la morfología, el cromatismo, la textura y la percepción visual y que derivan de los movimientos de tierras de la ampliación de la plataforma norte y desarrollo de la plataforma zona oeste, construcción de nuevos accesos, urbanización y edificaciones de la zona oeste. En la fase de explotación, el conjunto de elementos que forman parte de las nuevas instalaciones aeroportuarias incidirán de forma directa sobre las potenciales vistas del espectador y derivan de la presencia de las plataformas, nuevos accesos y urbanización zona oeste, generado un impacto que también se valora como severo.

El estudio de impacto ambiental, también valora como severo el impacto producido sobre los suelos como consecuencia de la creación de préstamos y vertederos, en el sentido de que se retirará el suelo del desmonte de la ladera oeste y se utilizará posteriormente como préstamo, y los impactos producidos durante la fase de construcción, con respecto a la aceptación social de la ampliación del aeropuerto.

Todos estos impactos valorados inicialmente como severos, pasan a ser moderados o compatibles tras la aplicación de las medidas minimizadoras propuestas en el estudio de impacto ambiental.

El estudio de impacto ambiental distingue tres tipos de medidas minimizadoras de impacto: medidas cautelares o precautorias, medidas correctoras y medidas compensatorias. Entre las dos primeras caben destacar las siguientes: jalonamiento y señalización de las obras y caminos de accesos; cubrimiento de los vehículos de transporte de materiales; riego de los caminos de obra y zonas de préstamos; control de las emisiones de contaminantes atmosféricos por la maquinaria; reducción de las emisiones durante los desplazamientos de aeronaves en tierra; limitación horaria de las actuaciones de obra y demolición; reutilización de los materiales extraídos; diseño de taludes; gestión de residuos; instalación de barreras de sedimentos; tratamiento de efluentes líquidos; vallado del recinto aeroportuario; conservación del biotopo de las piscinas naturales e integración paisajística.

Las medidas compensatorias propuestas en el estudio de impacto ambiental consisten en el establecimiento de una junta de compensación y en la promoción de la contratación de mano de obra de los municipios afectados por las obras.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental cuya función principal es la de establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas cautelares y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental. Este programa, tiene además otras funciones adicionales:

Permite comprobar la cuantía de ciertos impactos que su predicción resulta difícil.

Es una fuente de datos importante para mejorar el contenido de los futuros estudios de impacto ambiental.

Permite detectar alteraciones no previstas en el estudio de impacto ambiental debiendo, en este caso, adoptarse medidas correctoras adicionales.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la Alternativa 1 como la más favorable en función de aspectos medioambientales, de operatividad y desarrollo del lado aire, operatividad y criterios económicos.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

13362 *RESOLUCIÓN de 13 de junio de 2003, de la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo, por la que se convocan para el año 2003 los Premios Nacionales relacionados con el Comercio Interior.*

Los Premios Nacionales de Comercio Interior y sus bases reguladoras fueron creados por Orden de 16 de julio de 1997 (BOE de 8 de agosto), modificada por Orden de 20 de mayo de 1999 (BOE de 3 de junio), con el objetivo de distinguir la especial actuación tanto de los Ayuntamientos en materia de renovación urbana comercial en el centro de las ciudades como de los Pequeños Comercios, en su labor de desarrollo comercial y modernización empresarial mediante la mejora de la tecnología y la asociación de empresas.

La citada Orden de 16 de julio de 1997 en su apartado primero establece la convocatoria anual de los premios mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y de la Pequeña y Mediana Empresa, hoy Secretaría de Estado de Comercio y Turismo, tras el Real Decreto 1371/2000, de 19 de julio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Economía.

De conformidad con dichas bases, resuelvo:

Primero.—Convocar los Premios Nacionales relacionados con el Comercio Interior para el año 2003 con objeto de galardonar las siguientes actuaciones:

Un Premio Nacional a Ayuntamientos, destinado a premiar las actuaciones de renovación urbana comercial en el centro de las ciudades, que tendrá dos accésit.

Un Premio Nacional al Pequeño Comercio, destinado a premiar el desarrollo comercial y modernización empresarial, mediante la mejora de la tecnología, asociación o fusión de empresas, que tendrá dos accésit.

Segundo.—Las bases reguladoras de los Premios Nacionales relacionados con el Comercio Interior fueron publicadas por las Órdenes del Ministerio de Economía y Hacienda anteriormente indicadas, estableciendo los requisitos de los candidatos, el contenido de las solicitudes, el Tribunal seleccionador y su composición y el proceso de selección.

Cada Premio estará dotado con 9.015 euros brutos con cargo a las aplicaciones presupuestarias 24.16.763A.460 y 24.16.763A.470 respectivamente, de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2003.

Tercero.—Las candidaturas podrán ser presentadas directamente por los interesados que opten a los distintos premios o bien por Asociaciones Empresariales, Corporaciones o Entidades de derecho público.

Los interesados deberán enviar a la Dirección General de Política Comercial la siguiente documentación:

Solicitud formulada de acuerdo con lo establecido en el art. 70 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Memoria técnica y documentos acreditativos de los méritos alegados. Fotocopia del documento Nacional de Identidad (personas físicas).

Escrituras de Constitución y apoderamiento (personas jurídicas).

Documento justificativo de representación (Ayuntamientos).

Cualquier otra documentación que se considere relevante como por ejemplo, documentación gráfica de los trabajos de mejora e innovación realizados.

La documentación podrá presentarse en el Registro General del Ministerio de Economía, P.º de la Castellana 162, 28071 Madrid, o en cualquiera