

**11571** RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del aeropuerto de Tenerife Norte, (La Laguna, Tenerife)», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

1. *Objeto y justificación. Promotor.*—La necesidad de ampliar el aeropuerto de Tenerife Norte surge como consecuencia del incremento de la demanda futura previsto en el Plan Director, aprobado por orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001 (publicado en el BOE de 12 de septiembre de 2001).

Promotor: Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea).

2. *Tramitación del procedimiento.*—Conforme al artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), remitió, con fecha 31 de enero de 2003, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la correspondiente memoria resumen 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 24 de abril de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) de las respuestas recibidas.

El promotor, elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del aeropuerto de Tenerife Norte», que posteriormente remitió a la Dirección General de Aviación Civil para que ésta lo trasladara 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» de 9 de junio de 2004, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado Real Decreto.

3. *Descripción del proyecto.*—El actual aeropuerto de Tenerife Norte está situado a 11 kilómetros de Santa Cruz, en el municipio de San Cristóbal de la Laguna.

Es un aeropuerto civil, de clase internacional y categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E». Está declarado como aeropuerto de 2.ª categoría por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y de orden social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 2025/1976, de 24 de septiembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife. Asimismo, el aeropuerto forma parte del aeródromo de utilización conjunta civil-militar.

Las obras de ampliación planteadas son las siguientes:

Ampliación plataforma lado este: La nueva plataforma, de forma rectangular, medirá unos 184 metros en sentido longitudinal y aproximadamente 131 metros en sentido transversal. Asimismo se construirá en la parte noroeste una nueva Planta de Tratamiento de Aguas Hidrocarbúricas.

Adecuación calle de rodaje: Se repararán las zonas más afectadas y posteriormente se realizará un recrecido de las calles de rodadura. También se plantea la ejecución de un drenaje para la interceptación y reconducción de las aguas pluviales aportadas por la cuenca que vierten a la pista.

Nueva torre de control: Se ubicará en el lado tierra junto a un área destinada en la actualidad a escobrería. Se situará sobre una parcela de unos 845 m<sup>2</sup>, ampliándose hasta 6.388 m<sup>2</sup> al añadir las superficies de urbanización afectadas por los viales, aparcamientos, zona de descarga y zonas ajardinadas.

Área de seguridad en extremo de pista (RESA), en principio se plantean dos alternativas:

Alternativa 1: RESA de 240 m × 150 m, recomendada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Alternativa 2: RESA de 90 m × 90 m, que corresponde con los mínimos que aparecen recomendados por la OACI.

Finalmente, el promotor con el fin de conseguir mayor seguridad elige la Alternativa 1, estableciendo en la cabecera 12 la resolución de una RESA de medidas 150 metros de ancho por 240 de largo aproximadamente. El perfil longitudinal de esta RESA será ascendente al 1%, con el fin de adaptarse al terreno existente, evitando el cambio de pendientes.

Asimismo para la cabecera 30 las medidas serán de unos 150 metros de ancho por 240 de largo. Esta superficie se ve incrementada en un total de 10 metros a cada lado de la misma y 20 m aproximadamente, en el borde exterior para la construcción de un camino perimetral y su correspondiente vallado. El perfil longitudinal del eje, prolongación del eje de

pista, será descendente al 2,5 %, con el fin de adaptarse al terreno existente con una pronunciada pendiente descendente, y así reducir el aporte de tierras necesario.

Adecuaciones para categoría II/III en cabecera 30: para que el aeropuerto permita aproximaciones instrumentales de precisión de categoría II/III, debe de cumplir una serie de requisitos funcionales mínimos. Para su puesta en servicio es necesario realizar una serie de actuaciones tales como: instalación de ayudas visuales luminosas, señalización horizontal, central eléctrica, establecimiento del área de funcionamiento del radioaltímetro, y otras actuaciones asociadas para la puesta en marcha del sistema.

4. *Descripción del medio.*—El área donde se localiza el aeropuerto está formada por materiales antiguos muy erosionados, compactados y alterados. La permeabilidad del conjunto es baja, favoreciendo la escorrentía superficial, que alimenta los acuíferos establecidos en la vega lagunera. Siendo viable la posibilidad de abrir nuevos pozos en la citada vega, como una potencialidad para aumentar los caudales de manera sostenible.

La mayor parte de los suelos del ámbito de estudio, correspondientes a las estribaciones de la cordillera dorsal y los llanos de Los Rodeos y La Laguna, pueden clasificarse dentro del orden de los Alfisoles, suelos muy evolucionados y diferenciados, arcillosos y con estructura bien desarrollada.

En las estribaciones del macizo de Anaga aflora la roca madre apenas alterada, por lo que se encuentran suelos del orden Entisol, en los que no son evidentes los horizontes de diagnóstico, o estos están muy poco desarrollados.

El territorio directamente afectado por las actividades proyectadas, está transformado y alterado por las actividades humanas.

La vegetación dominante corresponde a un herbazal de carácter ruderal y nitrófilo caracterizado por la presencia de terófitos de talla media. Esta formación vegetal alcanza unos valores de densidad y biodiversidad muy altos a lo largo de casi todo el área, sin embargo el grado de endemidad es muy reducido.

Las áreas situadas en el extremo sureste del recinto aeroportuario presentan un menor desarrollo de la cobertura vegetal, con un grado de densidad y altura de la vegetación inferior a la existente en el extremo noroeste. A medida que se avanza hacia el oeste se aprecia la presencia, cada vez más abundante, de algunos elementos arbustivos, también de ciertas especies nitrófilas, como el tártago («*Ricinus communis*») o el incienso («*Artemisia thuscula*»), especies que son localmente frecuentes.

Por otro lado, en los taludes de los límites del territorio, el sustrato herbáceo comparte espacio con una formación arbustiva oligoespecífica caracterizada por la presencia de retama amarilla («*Spartium junceum*»), que en los lugares con sustrato más húmedos se acompaña de la zarza («*Rubus ulmifolius*»). Estas dos especies, en especial «*Spartium junceum*», pueden llegar a formar densos matorrales que alcanzan una altura de la vegetación considerable.

En relación a las especies de invertebrados se han contabilizado en el entorno del aeropuerto un total de 930 taxones (especies y subespecies), agrupados en 30 órdenes y 236 familias. Numéricamente merecen destacarse los órdenes coleoptera, diptera, lepidoptera, hemiptera e hymenoptera. Las especies exclusivas de Tenerife son 58, un 6,2 % del total.

La especie más relevante es el gasterópodo pulmonado «*Parmacella tenerifensis*», al tratarse de una especie endémica de Canarias emplazada a poca distancia del Aeropuerto. En los años 2001 y 2002, todas las parejas se localizaron dentro del recinto aeroportuario, y más concretamente en la zona interior existente entre la pista de despegue y rodadura del extremo sureste.

Parte del aeropuerto se encuadra dentro de la IBA (n.º 360, Los Rodeos-La Esperanza). Su importancia ornitológica radica en ser el único enclave conocido de presencia de la subespecie «*rufescens*» de terrera marismeña («*Calandrella rufescens*») en las Islas Canarias, y la mejor área en Tenerife para especies propias de los pastizales, como curruca tomillera («*ssp. orbitalis*»), bisbita caminero («*ssp. berthelotii*»), pardillo común («*ssp. meadowaldoi*»), trigoero y codorniz común. También es una zona de paso e invernada (de paseriformes, limícolas, garzas, y rapaces) y zona de alimentación para las que crían en las cercanías (sobre todo paseriformes y rapaces).

5. *Fase de consultas previas.*—Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas realizadas son:

Necesidad de instalar una estación depuradora de aguas residuales (EDAR) general del aeropuerto, así como una estación depuradora de aguas residuales de aeronaves (EDARA), donde se traten las aguas sépticas de los aviones antes de su depuración final en la EDAR según indica la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.

La Dirección General para la Conservación de la Naturaleza hoy, Dirección General para la Biodiversidad, considera que la explotación de la infraestructura supondrá un importante aumento del tráfico aéreo,

incrementando los niveles de ruido así como los niveles de inmisión, sobre los espacios protegidos localizados en las proximidades del aeropuerto.

Según informa el servicio de protección de la naturaleza (SEPRONA) a pregunta de la Delegación del Gobierno en Canarias, los terrenos colindantes con el aeropuerto no se encuentran incluidos en la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, ni en ninguna otra de categoría similar.

Asimismo dicha Delegación del Gobierno comunica que en la zona de influencia del aeropuerto nidifica la terrera marismeña («Calendrella rufescens»), especie incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias en Peligro de Extinción.

El aeropuerto se encuentra situado en la IBA n.º 360 Los Rodeos-La Esperanza según indica la SEO (Sociedad Española de Ornitología).

Asimismo indica que en la zona está presente la terrera marismeña reseñada anteriormente, así como un molusco gasterópodo terrestre («Parmacella tenerifensis»), cuya única localización conocida se encuentra en Los Rodeos.

Organismos consultados	Respuesta
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Delegación del Gobierno en Canarias	X
Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife	-
Agencia de Protección de Medio Urbano y Natural de la Agencia de Política Territorial y Medio Ambiente de Canarias	X
Dirección General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas de Canarias	-
Dirección General de Industria y Energía de la Consejería de Presidencia e Innovación Tecnológica de Canarias	-
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas de Canarias	-
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de Canarias	-
Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de Canarias	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
ADENA	-
Ecologistas en Acción	-
Greenpeace	-
SEO	X
ATAN (Asociación Tinerfeña Amigos de la Naturaleza)	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife	-
Ayuntamiento de San Cristóbal de la Laguna	-
Ayuntamiento de El Rosario	-
Ayuntamiento de Tacoronte	-
Ayuntamiento de Tegueste	X

6. *Integración del resultado del proceso de participación pública en el proyecto.*—Durante el proceso de información pública no se han presentado alegaciones. La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, emitió informe sobre el Estudio de Impacto Ambiental que le fue remitido expresamente, durante el trámite de Información Pública, por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente. En dicho informe después de realizar una serie de consideraciones concluye lo siguiente:

- El Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) deberá incorporar los métodos de medida, instrumentos que se utilizarán y los lugares donde se realizarán los controles necesarios.
- Justificación de las alternativas de la actuación «Áreas de seguridad en los extremos de la pista»
- Con relación al patrimonio histórico se solicitará informe al Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

7. *Información complementaria.*—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió al promotor información complementaria relativa a determinados aspectos contenidos en el estudio de impacto ambiental y en concreto:

Análisis y evaluación ambiental del conjunto de actividades e instalaciones.

Análisis de las afecciones que produce la ampliación.

Contaminación acústica.

Calidad de las aguas y protección de las aguas subterráneas.

Plan de Vigilancia Ambiental.

Alternativas.

Definición y descripción de los distintos enclaves ecológicos, hábitat y elementos singulares existentes en el área de influencia del proyecto.

Definición y cuantificación de los recursos que se vayan a utilizar.

Definición de un Plan de Abandono y Restauración de los suelos ocupados durante la fase de construcción.

Definición y descripción del sistema de gestión de los diferentes residuos que se generen, tanto durante la fase de ejecución del proyecto, como en su fase operativa.

Análisis de los riesgos potenciales para las personas e infraestructuras existentes en la zona que conurba en el aeropuerto, debidos a accidentes aéreos.

Solicitar informe del Cabildo Insular sobre los valores históricos y arqueológicos para su toma en consideración.

8. *Integración del proceso de evaluación.*—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 1131/1998, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental identifica las acciones capaces de generar impactos sobre los distintos elementos del medio en el ámbito de la actuación proyectada, así como las posibles medidas correctoras.

Las variables ambientales susceptibles de recibir impactos son:

Desde el punto de vista geológico y geomorfológico los desmontes y rellenos de las principales acciones contempladas y su pavimentación, únicamente afectan al sustrato en la medida que oculta su exposición en superficie.

Los movimientos de tierra planteados no son relevantes, sin embargo, se pueden producir desprendimientos en los taludes construidos por el propio proyecto y que serán necesarios en la actuación de adecuación del área de seguridad en extremo de pista situados en la cabecera 30.

Las obras afectan al suelo fértil de manera que suponen su eliminación o destrucción allí donde son extraídos o vertidos, al ser utilizado para nivelar el terreno sobre el cual se ubicarán las instalaciones.

La recogida, transporte y eliminación de los residuos, tanto los generados durante la fase de obras como de explotación, se realizará atendiendo a lo especificado en la documentación adicional elaborada por el promotor. Se deberán cumplir las normas de recogida y almacenamiento, así como las buenas prácticas propuestas.

Durante la explotación podrán generarse vertidos al sustrato. El proyecto contempla el adecuado drenaje y depuración previa a la conexión a red general del aeropuerto mediante separación de hidrocarburos, en la planta de tratamiento de aguas hidrocarbonadas, por lo que la contaminación de suelos y aguas durante la fase de funcionamiento tendrán poca relevancia.

El incremento de las capacidades del aeropuerto conlleva un aumento en el volumen de los residuos sólidos asimilables a urbanos, los cuales no suponen problemas en su gestión, dadas las medidas correctoras propuestas por el promotor.

Para el cálculo de las afecciones acústicas producidas por las operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves, el promotor ha utilizado el programa de simulación INM (Integrated Noise Model) en su versión 6.1 desarrollado por la FAA. Los criterios utilizados para la determinación de las isófonas han sido los acordados entre el Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Aena con fecha 17 de marzo de 2004, de cuya reunión derivó un documento de criterios.

El estudio acústico pone de manifiesto que, durante el periodo diurno, la superficie que se encuentra expuesta a niveles superiores a los Leq<sub>dia</sub> 65 dB(A), excede los límites del Sistema General Aeroportuario afectando a tres áreas habitadas cercanas al recinto aeroportuario, correspondientes a los términos municipales de Guamasa, El Portezuelo y San Cristóbal de La Laguna.

En el ámbito de estudio la afección a la hidrología es prácticamente nula debido a la poca pendiente de la zona, a la localización puntual de los desmontes y rellenos que en poco o nada modificarán el patrón general de las aguas en el entorno.

No obstante, la pequeña superficie afectada por los desbroces y las características físicas de los terrenos, predominantemente llanos en la mayor parte del ámbito, conducen a que la contribución al impacto generado por esta acción es poco importante, salvo en el talud de la Cabecera 30 donde las grandes pendientes pueden favorecer una mayor escorrentía de efecto local en ese punto y sobre el tramo de carretera con la que limita.

La pavimentación de superficies en la ampliación de la plataforma del lado este y adecuación área de seguridad en extremo de pista contribuyen también a la modificación del ciclo hidrológico local. La impermeabilización disminuye la cantidad de agua infiltrada e incrementa los niveles de agua de escorrentía, a la vez que cambia su discurrir en superficie, pudiendo generar los mismos problemas que se mencionaron en el apartado anterior.

Sin embargo este efecto, que se mantiene también a lo largo de la fase de funcionamiento, no se considera relevante pues el proyecto contempla la recogida de las aguas de lluvias y su correcto drenaje hasta la red general del aeropuerto.

El impacto de los diferentes proyectos sobre la vegetación se generará exclusivamente en la fase de construcción, y se debe principalmente a dos acciones:

Desbroce de la vegetación y ocupación del suelo, que implican la desaparición total de la formación vegetal y de las especies que contiene, así como de funciones ecológicas e interrelaciones de las que forma parte; igualmente produce afección el movimiento de tierras, almacenamiento de materiales, el transporte de vehículos y de la maquinaria, carga y descarga, y el funcionamiento de las plantas de hormigón y asfaltado.

Las labores de revegetación de taludes y el ajardinamiento de áreas constituye de por sí un impacto positivo.

Desde el punto de vista de la afección a la fauna, inicialmente en el estudio de impacto ambiental se consideró que los desbroces de la vegetación y la ocupación del espacio por acciones posteriores a ésta como la pavimentación, construcción de edificios y estructuras, y de instalaciones temporales como las áreas de almacenamiento de materiales y otras instalaciones, las plantas de hormigón, podría afectar a especies como la terrera marismeña, especie incluida en el Libro Rojo de las Aves de España.

En el año 2002 sólo se observaron dos parejas en el mismo enclave en el interior del aeropuerto, y no se descubrieron efectivos en otros lugares. Las dos primeras nidadas de ambas parejas fueron depredadas y como consecuencia de ello, las siguientes fueron retiradas por riesgo de depredación. Por ello, actualmente su cría se mantiene en cautividad. En este sentido según la documentación adicional presentada por el promotor se demuestra que, a partir de la información aportada por los inventarios realizados por SEO/BirdLife se observa que desde el 2002 no se ha vuelto a avistar ningún individuo de terrera marismeña en la zona del aeropuerto. Por lo que el proyecto no produce impacto sobre esta especie.

Los desmontes y rellenos requeridos en las obras podrían afectar a la «Parmadella tenerifensis» ya que parte de las actuaciones se realizan en una zona de posible presencia de esta especie. En cualquier caso la superficie afectada por las obras sólo incidirá en una porción muy pequeña de su área.

Los vertebrados terrestres son los más afectados por el tránsito de maquinaria y tráfico de vehículos y más especialmente las aves durante la época de cría.

En relación a las especies nidificantes y migratorias del entorno aeroportuario, las molestias ocasionadas por estas acciones, serán minimizadas mediante una adecuada programación de las obras.

El estudio realizado por el promotor para determinar la existencia y medidas del patrimonio cultural concluye en el estudio de impacto con la no existencia de yacimientos arqueológicos o elementos de interés geográfico.

En relación a la afección de espacios naturales las obras o el funcionamiento de las instalaciones no afectarán de forma directa a ningún espacio protegido, lugar de importancia comunitaria, zona de especial protección de aves o bien de interés cultural. Tampoco afecta a ningún área de sensibilidad ecológica que haya sido declarada por la antigua Ley 12/1994, de Espacios Naturales de Canarias, hoy texto refundido de la Ley del Territorio de Espacios Naturales Protegidos, aprobado por Decreto 1/2000, ni por el Plan Insular de Ordenación de la isla de Tenerife.

Una vez analizados los posibles impactos, el promotor establece las siguientes medidas protectoras y correctoras:

Desde el punto de vista geomorfológico tal y como se indica en el estudio de impacto se tomarán las siguientes medidas de carácter general:

Los excedentes de materiales que se produzcan por no poderse reciclar, se llevarán a vertedero autorizado por el Cabildo Insular de Tenerife.

El volumen de tierras necesario para los terraplenes procederá de canteras autorizadas y con plan de restauración aprobado. El material procedente de desmonte se reutilizará en los propios terraplenes, salvaguardando la primera capa de 20 cm para su reutilización en los ajardinamientos.

Los escombros considerados como RCD (residuos de construcción y demolición) generados en las demoliciones, se reutilizarán si fuera técnicamente viable esta opción o, en caso contrario, se llevarán a escombrera.

En relación a la gestión se actuará de acuerdo con lo recogido en la documentación adicional, al estudio de impacto ambiental, aportada por el promotor que propone la utilización del siguiente vertedero: El Complejo Medioambiental de Arico:

Cabe destacar que todo material asfáltico procedente de las demoliciones, el promotor lo usará como material de aporte para la obtención de zahorra artificial o incluso como áridos para las mezclas bituminosas mediante machaqueo.

Los materiales procedentes de demoliciones de pavimentos de mezclas bituminosas y obras de fábrica del proyecto «Ampliación de plataforma lado este» son aptos para su reciclado.

Los aportes de tierras necesarios para la ampliación del aeropuerto se obtendrán de canteras como la de «El Frenegal» ubicada en el término municipal de Güimar, tal y como se expone en la documentación adicional al estudio de impacto.

Si se necesitaran otras zonas, se realizará un estudio ambiental de los condicionantes ambientales existentes en el ámbito de las posibles localizaciones con el fin de evitar las zonas de alta fragilidad o con grandes méritos de conservación.

En relación a la gestión de los residuos sólidos urbanos (RSU) generados durante la obra, se colocarán contenedores en todos los puntos de la obra donde se generen. En el caso de que la zona de instalaciones de obra se encuentre alejada del tajo, se colocarán en ambas zonas los contenedores necesarios. Posteriormente se trasladarán a la planta de recogida de residuos sólidos del aeropuerto y con la frecuencia necesaria para que la acumulación de los mismos no provoque problemas de salubridad.

Para la fase de funcionamiento se establece la misma medida correctora que durante la fase de construcción.

Con respecto a la protección de suelo, los desmontes y rellenos afectarán al suelo fértil de manera que suponen su eliminación o destrucción de allí donde son extraídos o cubiertos permanentemente. En estos casos se extraerá la capa fértil del suelo con el fin de recuperarla como tierra vegetal para las plantaciones, ésta se almacenará en montículos o cordones sin sobrepasar una altura máxima de 2 m.

Se realizará un acopio selectivo en función de la calidad y características de los diferentes tipos de materiales que son susceptibles de aprovechamiento.

Asimismo se realizará una labor de revegetación que sujete y evite el efecto erosivo del agua sobre el suelo.

Por último, se realizará un laboreo de todos los suelos compactados como consecuencia del movimiento de maquinaria, almacenamiento de materiales y tránsito de vehículos de transporte, una vez finalizadas las obras.

Como medida correctora a la afección acústica el promotor en su documentación adicional propone la realización de una Plan de Aislamiento Acústico, para las viviendas situadas en la isófona Leq 65 dB(A) (7h-23h), correspondientes a los términos municipales de Guamasa, Portezuelo y San Cristóbal de la Laguna. El objetivo del plan, es que en el interior de las viviendas se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo V de la Norma Básica de la Edificación NBE/CA/88 de condiciones acústicas, de los edificios actualmente vigente.

La concesión de financiación de medidas de aislamiento acústico se circunscribirá, en su caso, exclusivamente a las viviendas que hubiesen obtenido licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la declaración de impacto ambiental y se encuentren dentro de la zona delimitada por la citada isófona, así como aquellas viviendas que se encuentren afectadas por las operaciones en tierra, de acuerdo con las mediciones acústicas que se realicen tras la entrada en servicio de las infraestructuras recogidas en la declaración de impacto ambiental o bien cuando el Ministerio de Medio Ambiente así lo estime oportuno.

Como prevención frente a los cambios producidos en la hidrología superficial se tendrá en cuenta en la red de drenaje proyectada para la nueva plataforma y zonas adyacentes un desvío de gran parte del drenaje de la plataforma actual y parte del campo de vuelos. Tanto el agua procedente de la red actual de drenaje como el de la nueva plataforma son llevadas a la nueva Planta de Tratamiento de Aguas Hidrocarbura-das. Para el drenaje de las aguas recogidas en el resto de zonas pavimentadas, se ha dispuesto cuneta triangular revestida de hormigón, salvo en la zona frente a la nueva torre de control donde se cambia ésta por una canaleta pisable.

Las formaciones vegetales afectadas son en su mayoría herbazales y matorrales de «Spartium junceum», ambos de escaso interés conservacionista en lo que a su composición específica se refiere. Únicamente en las zonas ajardinadas del Centro de Planificación Ambiental (en adelante CEPLAM), afectadas por la adecuación del extremo de la cabecera 30, crecen especies catalogadas o incluidas en el Orden de la Flora Vasculosa Silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias que han sido plantadas por la propia Administración Regional, en el caso de que se vean afectado algún ejemplar de las especies catalogadas o incluidas en el Orden de la Flora Vasculosa Silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias, situadas en las zonas ajardinadas del CEPLAM, se deberá replantar en otro lugar de los jardines del CEPLAM o reutilizar en la ejecución de las zonas ajardinadas, previa autorización administrativa. En el caso de la inviabilidad técnica de replantación, se compensará la pérdida con una superficie equivalente de especies similares.

Se protegerá la avifauna mediante la disminución de las actividades más ruidosas durante la época de cría (de abril a agosto), como se indica en el estudio de impacto ambiental.



### 9. Condiciones específicas.—Protección de los suelos:

Se aplicarán las medidas correspondientes para la ubicación de las instalaciones y elementos auxiliares, tales como: el jalonamiento de las zonas afectadas por obras y las de tránsito de maquinaria; gestión de suelos contaminados, en el caso de que durante las obras apareciesen enclaves de suelos contaminados.

Fuera de la zona de obras no se permitirá el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos de ninguna clase.

Una vez finalizadas las obras, se procederá a la retirada y desinstalación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, restituyendo el terreno a sus condiciones originales, tanto topográficas, mediante la roturación de los suelos compactados, como de cubierta vegetal.

#### Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas:

El trazado de los caminos de acceso evitarán el paso sobre cauces, vaguadas 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.

Asimismo el promotor plantea la realización de una canalización que recoja las aguas procedentes, de la cuenca, que vierten en la pista, dicha obra deberá ser comunicada al Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

Durante la fase de construcción se establecerán las siguientes medidas:

Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, estando ésta totalmente impermeabilizada.

Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para las aguas procedentes de los parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares, donde los vertidos accidentales y aguas de lavado pudieran afectar la calidad de las aguas. Se realizará el seguimiento analítico de estas aguas antes de su vertido, que de no cumplir con los valores establecidos en la legislación vigente, deberán ser tratadas con un sistema de depuración primaria.

Los campamentos de obras se dotarán de un sistema de saneamiento que evite la contaminación de las aguas mediante conexión a la red de aguas residuales, WC químico, etc., asegurando así que no se producirá contaminación de las aguas.

#### Protección de la vegetación:

Una vez finalizadas las actuaciones previstas, se procederá a la descompactación de los suelos que lo necesiten, al aporte y extensión de la tierra vegetal acopiada, y a la realización de tratamientos de hidrosiembra en aquellos casos en los que sea necesario cubrir con un tapiz vegetal homogéneo las superficies desnudas, de cara a evitar procesos erosivos.

Asimismo, en la realización de las obras de adecuación para dotar al aeropuerto de la categoría II/III, con el fin de minimizar la afección a la vegetación y edificaciones situadas, en el entorno de la cabecera 30, el promotor estudiará la posibilidad de retranquear el umbral de dicha cabecera.

**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:

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 Programa de Gestión del Hábitat, en el que se recogerán las conclusiones de este trabajo y las medidas a adoptar para evitar y minimizar riesgos en las operaciones aeronáuticas, ocasionar las menores molestias a la fauna y conservar y potenciar la calidad y diversidad de la comunidad faunística en el entorno del proyecto. El programa incluirá un inventario de los lugares que pueden resultar atractivos para la fauna silvestre (zonas encharcables, humedales, vertederos, etc.), y, en el caso de que supongan riesgos para las operaciones aeroportuarias, las medidas a adoptar para evitar la permanencia de estos lugares y su sustitución por hábitat alternativos similares en el entorno cercano.

En la fase de funcionamiento, el aeropuerto operará de manera similar a la actual con relación al tráfico de aeronaves, por lo que no se producirán acciones que modifiquen el hábitat o el comportamiento reproductor o alimenticio de las especies.

#### Protección atmosférica:

El promotor establecerá un programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica en el que se especificarán los parámetros a controlar, necesidades mínima de estaciones, posibles ubicaciones, periodicidad de los controles para cada uno de los parámetros y tratamiento y análisis de los datos obtenidos para lo cual será necesario calcular las emisiones anuales de los principales contaminantes de origen aeroportuario, así como la modelización de la dispersión de los mismos en la atmósfera.

A la vista de los resultados obtenidos el promotor establecerá las medidas correctoras necesarias para minimizar la afección.

#### Protección acústica:

Con objeto de minimizar las afecciones acústicas se tomarán las siguientes medidas:

Los contratistas garantizarán que toda la maquinaria de obra cumplirá con los requisitos de máxima potencia acústica establecidos en la Directiva 200/14/CE del Parlamento 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.

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 la realización de trabajos molestos para las personas como excavaciones, movimiento de maquinaria o vehículos pesados en el periodo de 22 h a 8 h.

A efectos de seguimiento y gestión del plan de aislamiento acústico, se creará una Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y representantes de la Comunidad Autónoma, Cabildo y de los ayuntamientos afectados por las isófonas. Asimismo, formarán parte de la Comisión de Seguimiento aquellas instituciones de las administraciones anteriormente citadas, que pudieran verse afectadas, en su caso, en la revisión de la huella.

Con el fin de poder determinar la magnitud de la afección acústica con mayor detalle en el entorno del aeropuerto y asimismo establecer con exactitud el número de viviendas y equipamientos de uso público afectados, con derecho a aislamiento, situados en la huella definida por  $Leq_{día} 65$  dB(A), en el plazo de un año a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, el promotor remitirá a dicha Comisión las curvas isófonas definidas por  $Leq 45$  dB(A) y  $Leq 80$  dB(A) día, en intervalos de 5 dB(A) en relación con las operaciones de despegue y aterrizaje a una escala adecuada. Asimismo, se podrán aplicar medidas compensatorias para aquellos casos en el que los niveles sonoros superen el  $Leq 80$  dB(A) día o que las medidas de aislamiento acústico no resulten técnicamente eficaces. Estas nuevas huellas serán trasladadas al órgano sustantivo que comprobará que dichos documentos se ajustan a lo exigido en la presente declaración de impacto ambiental. La Comisión será la encargada de proponer al órgano sustantivo para su adopción las medidas citadas anteriormente.

El plazo de ejecución del plan de aislamiento acústico será de tres años a contar desde la fecha en la que el órgano sustantivo verifique su idoneidad.

Una vez entren en servicio las infraestructuras recogidas en la declaración de impacto ambiental, se verificará la huella acústica mediante la realización de mediciones reales en los puntos que proponga el plan de vigilancia ambiental y en aquellos puntos que, justificadamente, proponga la Comisión. A dicha huella se incorporará la posible afección acústica producida por las operaciones en tierra.

Las isófonas serán revisadas en el momento en que se produzcan alteraciones permanentes en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica asociada al mismo. En cualquier caso, las isófonas se revisarán cada 5 años o según lo que establezca el Reglamento que desarrolle la Ley 37/2003, del Ruido. Cuando se produzcan alteraciones temporales en la operación del aeropuerto, será comunicado a los ayuntamientos afectados por parte de Aena con el fin de que ambos organismos coordinen las actuaciones que se consideren oportunas para minimizar la posible afección.

La huella definitiva será incorporada, a todos sus efectos, en la planificación del aeropuerto para la protección de los aspectos ambientales y para que la Autoridad Aeronáutica pueda informar a las administraciones públicas afectadas que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo.

En relación con la red de control del ruido, dado el incremento previsible de la demanda del aeropuerto, AENA en el plazo de un año a partir de la presente declaración, diseñará una campaña de mediciones acústicas con sonómetros portátiles, en la que definirá el número de puntos de medida, la duración y el periodo del año más adecuado para realizar las

mediciones. En función de los resultados de esta campaña, se establecerá, la necesidad de instalar un sistema fijo de medición, y si no fuera así, se elaborará un plan de actuación en el que se establecerá la periodicidad con que se deberán realizar las mediciones utilizando sonómetros portátiles. Además, 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 pedirá en su caso, la necesidad de completar las medidas correctoras realizadas.

#### Medidas de protección del patrimonio cultural:

Con carácter general, se vigilará en toda la zona de obras la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos y culturales mediante un arqueólogo a pie de obra.

Se cumplirá la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y el Real Decreto 111/1986, de desarrollo parcial de dicha Ley. Si durante la ejecución de las obras, aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará al órgano competente de la comunidad autónoma para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra:

Todos los proyectos constructivos con potencial incidencia sobre la topografía y el paisaje incluidos en la ampliación del aeropuerto deberán adjuntar un anejo de «integración ambiental», en el que se incluirán actuaciones de adecuación topográfica de las superficies afectadas, su restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras.

En este anejo quedará claramente reflejada la obligación del contratista de dejar libres de residuos, materiales de construcción maquinaria o cualquier otro tipo de elemento contaminante, los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra.

Además de las acciones de integración ambiental correspondientes a cada uno de los proyectos, Aena redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y que no estén incluidos netamente en ningún proyecto específico y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos, vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

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.

10. *Seguimiento y vigilancia.*—Aena ejecutará el programa de vigilancia ambiental para la fase de obras propuesto en el estudio de impacto ambiental y completado en la documentación adicional, con el fin de poder llevar a cabo el control y seguimiento de los impactos de las distintas actuaciones incluidas en los proyectos, así como de la eficacia de las medidas correctoras y protectoras previstas. Si se observara que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente contempladas, se procederá a la propuesta de nuevas medidas. En relación con el programa de vigilancia ambiental de la fase de

explotación el promotor indica que se realizará por el propio aeropuerto según sus métodos y sistemas de gestión medioambiental. No obstante, será necesario que además de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental y en la documentación adicional, contemple los propuestos en la presente declaración. El plan de vigilancia ambiental de la fase de explotación, será remitido a la Dirección General de Aviación Civil previo a la entrada en servicio de las instalaciones proyectadas para su estudio y consideración como responsable del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la declaración de impacto ambiental.

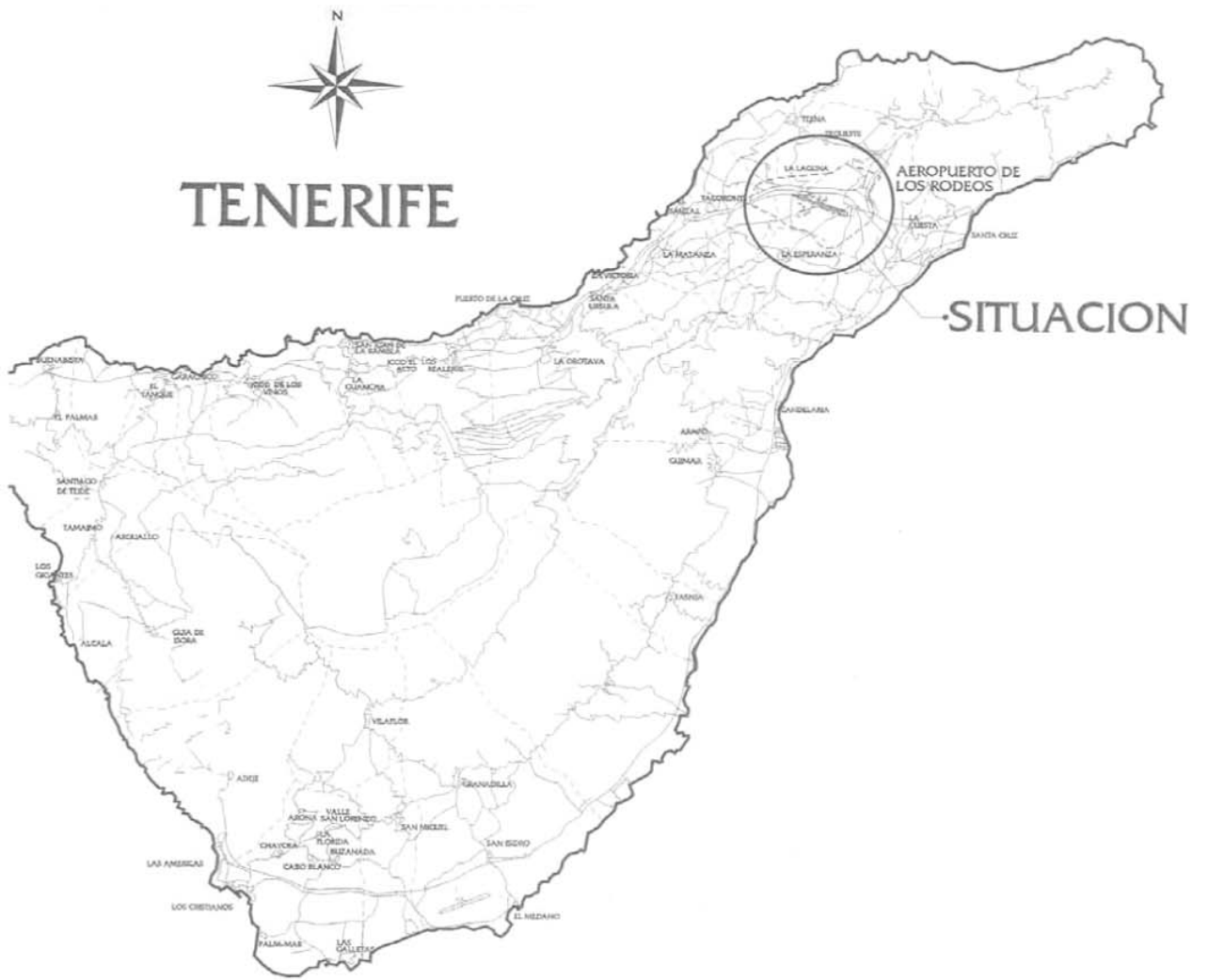
En el programa de vigilancia propuesto por el promotor se plantea la designación de un Director Ambiental de Obra integrada que se responsabilizará del control de la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos. Por otro lado, las contratas ejecutoras de los proyectos, deberán entregar antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad (PACA) propio de la contrata, el cual será revisado y aprobado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista nombrará un Responsable de Medio Ambiente cuya misión será la ejecución del PACA, que estará en obra de forma permanente, realizará los controles previstos, elaborará los informes periódicos medioambientales y proporcionará al promotor toda la información que éste le demande sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos. En el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica, si la hubiese, nombrará también un Responsable de Medio Ambiente.

Se llevarán a cabo todos los pasos propuestos por el promotor en el estudio de impacto ambiental para la aplicación del programa de vigilancia ambiental en relación con la inclusión de requisitos medioambientales en los expedientes, Plan de Aseguramiento de la Calidad, diario ambiental de obra, inspecciones y control y remisión de informes, así como el procedimiento propuesto para el control de los parámetros ambientales de obra para la protección de los suelos, protección de la vegetación y espacios protegidos, protección de la fauna, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la calidad de las aguas, gestión de residuos, protección del patrimonio cultural, mantenimiento de la permeabilidad territorial, localización de préstamos y vertederos e instalaciones auxiliares y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

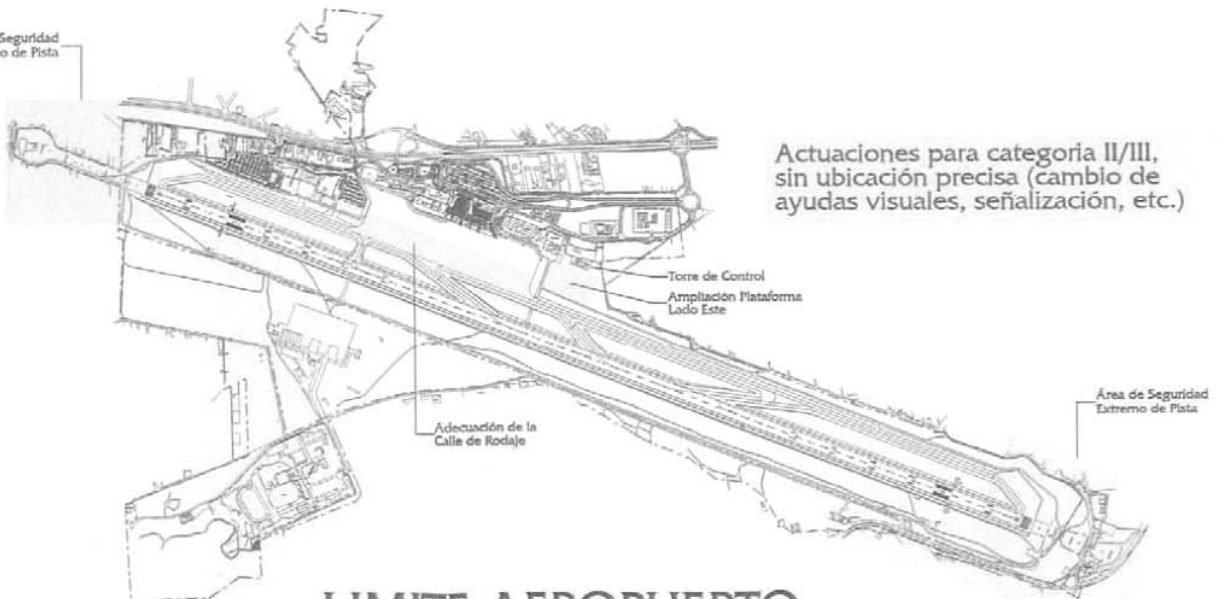
11. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 22 de mayo de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Ampliación del aeropuerto de Tenerife Norte», concluyendo que es viable ambientalmente por no observarse impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, en el proyecto presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las condiciones específicas contenidas en esta declaración, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y alegaciones.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Aviación Civil para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 23 de mayo de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



Área de Seguridad  
Extremo de Pista



**LIMITE AEROPUERTO**