

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**9977** *Resolución de 24 de mayo de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Ampliación edificio terminal accesos y aparcamientos en el aeropuerto de Tenerife Norte.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto ampliación edificio terminal, accesos y aparcamientos en el aeropuerto de Tenerife norte se encuentra encuadrado en el apartado k, del grupo 9, del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

#### 1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

**Objeto.**—El objeto del proyecto es la reordenación del espacio disponible en el lado tierra para mejorar el rendimiento de los mismos. Actualmente, el aeropuerto sufre, una restricción del espacio, debido a la proximidad de infraestructuras como la autovía TF-5, siendo para ello necesario la ampliación del edificio terminal, la adecuación de los accesos al aeropuerto y la construcción y remodelación de los aparcamientos, con el fin de conseguir un mejor aprovechamiento de las infraestructuras aeroportuarias actuales, y una mejora en las condiciones de gestión de los recursos aeroportuarios en lo referente a niveles de seguridad, calidad y eficiencia.

**Descripción.**—Las principales actuaciones a desarrollar serán:

Ampliación del edificio terminal por su lado oeste, mediante un nuevo cuerpo con cuatro niveles, y por su lado este, mediante tres niveles.

La ampliación implicará incrementar el número de controles de pasaportes en llegadas y ampliar la zona de espera, aumentar el número de hipódromos (3 nuevos) de recogida de equipajes, mejorar el espacio de facturación destinado a tráfico interinsular, aumentar el número de controles de seguridad para el tráfico no interinsular, eliminado 4 mostradores de facturación y disponiendo de 6 escáneres y 3 arcos de seguridad nuevos, incrementar el número de puertas de embarque, de 6 a 8, para el tráfico interinsular y ampliar la sala de embarque, disponer de 2 edificios modulares de oficinas destinados a albergar oficinas de compañías y otros concesionarios, dotar al aeropuerto de instalaciones auxiliares para mejorar el nivel de confort del pasajero, incrementar en 16 el número de mostradores de facturación, alcanzando un total de 42, y ampliar los espacios comerciales y crear otros nuevos.

Asociado a la actuación, se realizarán diferentes labores de drenaje, con la evacuación de las aguas pluviales de forma independiente a la de las aguas residuales mediante red separativa, se crearán zonas ajardinadas que sustituirán a las actuales, afectadas por las obras, y se demolerán una serie de estructuras entre las que se encuentran el antiguo terminal de salidas (8.496 m<sup>2</sup>) y la torre de control (562 m<sup>2</sup> y 34 m de altura).

Adecuación del edificio de aparcamiento público existente (P-1A). El edificio de aparcamiento P-1 es un edificio compuesto por el aparcamiento actual (que pasará a

denominarse P-1A) y un nuevo módulo que se adosará al existente (que pasará a denominarse P-1B). El aparcamiento actual sufrirá una adecuación mediante el adelanto de las barreras de salida, la unificación del carril de salida de la ampliación de la zona de guaguas con el estacionamiento de vehículos de alquiler y taxis, y por la instalación de casetas para devolución de vehículos de alquiler en el nivel N-1. Con ello, el número de plazas de aparcamiento, en 3 niveles, pasa a 1.231, disponiendo también de 28 plazas para motos y 9 para guaguas.

Ampliación del edificio de aparcamiento público (P-1B). La ampliación del aparcamiento P-1B se adosa al actual aparcamiento P-1A, aunque ambas construcciones estarán separadas físicamente. El nuevo edificio se localiza entre la autovía TF-5 y el bloque técnico, en una parcela con 150 metros de largo y anchura entre 55 y 75 metros. El aparcamiento tendrá una superficie construida de 45.007,5 m<sup>2</sup>, de los que 2.029 m<sup>2</sup> corresponden a zonas ajardinadas. El número total de plazas de aparcamiento de vehículos será de 1.197, de las cuales 17 se destinan a personas de movilidad reducida, junto a 99 plazas para estacionamiento de motos y 17 para guaguas. Entre los servicios afectados destaca la red de pluviales, donde se colocará un separador de hidrocarburos que posibilite la utilización de las aguas pluviales como agua de riego para la zona del aparcamiento, y la línea de comunicaciones de telefónica que abastece todo el norte de la isla de Tenerife y que será desviada.

Ampliación del edificio de aparcamiento (P-3). Nuevo edificio que se construirá, con superficie de 28.436 m<sup>2</sup>, en la ubicación del actual aparcamiento P-3 y el aparcamiento para depósito de la grúa, y se destinará para uso del personal de diversas compañías, disponiendo de 4 plantas con un total de 1.007 plazas (32 reservadas para personas con movilidad reducida y 35 para motos).

Nuevo aparcamiento en superficie para bolsas de taxis. Se localizará entre los viales de entrada y salida del aeropuerto y la nueva glorieta. Dispondrá de 45 plazas de estacionamiento.

Nuevo aparcamiento en superficie de depósito grúa. Dispondrá de 43 plazas y se localizará en el vial de acceso/salida del aeropuerto frente a la central eléctrica, siendo necesarias la retirada del jardín existente y la ocupación del arcén de la vía de acceso a los aparcamientos y el terminal.

Adecuación de los viales de acceso y salida del aeropuerto, y construcción de acera. En el viario de entrada y salida del aeropuerto, frente al nuevo edificio de aparcamiento P-3, se construirá una glorieta que agilizará el tráfico hacia la zona de mercancías del aeropuerto sin necesidad de circular frente al edificio terminal. Por otro lado, debido a la ampliación del edificio terminal y del aparcamiento público, se modificará el vial de acceso al edificio terminal para que discurra entre la zona de separación de las dársenas de guaguas y el aparcamiento de Aena. También se creará un nuevo acceso al edificio terminal para el transporte público desde la rotonda oeste y con entrada y salida al aparcamiento P-1B. Se ampliará la acera que comunica en la actualidad el edificio terminal con el nuevo aparcamiento P-3 de personal de compañías.

Modificación del trazado del camino San Lázaro. Para el acceso al nuevo aparcamiento P-1B se construirá un nuevo vial que utilizará parte del Camino de San Lázaro, dando acceso a los estacionamientos de rent a car en el edificio P-1A y al de empleados de Aena. En cuanto a las salidas del aparcamiento P-1B hacia la autovía TF-5, se realizarán mediante un nuevo vial que parte de la glorieta actual y bordea el lateral oeste del P-1B, conectando con el ramal de salida existente. Así se favorece el movimiento de los usuarios de la TF-152 en el acceso a la TF-5 y la salida desde el aparcamiento P-1B hacia la TF-5 en dirección a Santa Cruz o hacia el Camino San Lázaro, cuyo acceso se mantiene desde la glorieta existente.

Se realizará un desmonte de tierras de 188.037,74 m<sup>3</sup> y será preciso un aporte para la formación de terraplén de 14.896,70 m<sup>3</sup>, reutilizando en la propia obra un total de 3.750 m<sup>3</sup> procedentes de la excavación.

Las actuaciones del proyecto Ampliación edificio terminal, accesos y aparcamientos en el aeropuerto de Tenerife Norte se localizan en terrenos incluidos en la delimitación de la zona de servicio aeroportuario, definida por el Plan Director aprobado mediante Orden de 5 de septiembre de 2001. No obstante, durante las obras se ocuparán temporalmente con instalaciones auxiliares 2.527 m<sup>2</sup> en el exterior de la zona de servicio.

Localización del proyecto. Las actuaciones se localizarán en el interior de la zona de servicio del aeropuerto de Tenerife Norte, situado en el municipio de La Laguna, a unos 13 km al oeste de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife.

Promotor y órgano sustantivo. El promotor y órgano sustantivo de este proyecto es la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

## 2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM), con fecha 1 de marzo de 2011. Posteriormente, con fecha 25 de marzo del mismo año, se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuestas
Ayuntamiento de San Cristóbal de la Laguna.	
Ayuntamiento de Tegueste.	
Asociación Tinerfeña de amigos de la naturaleza-ATAN.	
WWF/ADENA.	
SEO/BIRDLIFE.	
GREENPEACE.	
Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura y Deportes de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Ordenación y Promoción Turística de la Viceconsejería de Turismo del Gobierno de Canarias.	
Delegación del Gobierno en Canarias.	
Subdelegación del Gobierno en Sta. Cruz de Tenerife.	
Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Consejería de Agricultura, Ganadería Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Agricultura, Ganadería Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.	
Asociación Naturista de Islas Canarias-ANISCAN.	
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	
Ecologistas en Acción.Gen Magec Tenerife.	
Cabildo Insular de Tenerife.	
Dirección General de Infraestructura Turística de la Viceconsejería de Turismo del Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	
Consejo Insular de Aguas de Tenerife.	
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias	
Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias	

Como se observa en la tabla anterior, se ha recibido respuesta de Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura y Deportes de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.

Esta Dirección General indica que ya ha sido informada con antelación la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte, incluyendo los accesos y zonas de servicios y, no habiendo modificación de importancia, se reafirman los informes anteriores emitidos, de los que se concluye que en el ámbito territorial de actuación del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte, no se constata la presencia de ningún elemento del patrimonio histórico que pudiera verse afectado significativamente. Aún así, se sugieren medidas cautelares y preventivas de control y seguimiento con el fin de preservar el patrimonio histórico, promoviendo las medidas pertinentes para impedir su destrucción, deterioro, sustitución ilegítima o transformaciones impropias e impulsando su recuperación, rehabilitación y enriquecimiento, en concordancia con la normativa específica.

### 3. Análisis según los criterios del anexo III

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

**Características del proyecto:** El proyecto consiste en la ampliación de la terminal de pasajeros, así como de aparcamientos y accesos del aeropuerto de Tenerife Norte. Dado que las actuaciones están ligadas a la funcionalidad de la instalación aeroportuaria en su configuración actual y, al tratarse de nuevas estructuras concretas que mejoran y amplían las existentes que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, las necesidades que presenta el aeropuerto sólo pueden ser cubiertas del modo planteado en el presente proyecto, por lo que no se plantean alternativas. Todas estas actuaciones no modificarán significativamente la capacidad del aeropuerto. Por tanto, se trata de un proyecto de moderadas dimensiones circunscrito al interior de la zona de servicio aeroportuario definida por el Plan Director aprobado mediante Orden de 5 de septiembre de 2001.

**Ubicación del proyecto:** Las actuaciones se localizarán en el aeropuerto de Tenerife Norte, situado en el municipio de La Laguna, a unos 13 km. al oeste de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. Éstas se realizarán en el interior de la zona de servicio definida por el Plan Director del aeropuerto de Tenerife Norte.

Destaca la ausencia en el entorno de espacios naturales protegidos, ubicándose el más cercano a aproximadamente 5Km., correspondiendo a la ZEPA ES0000107 Montes y Cumbres de Tenerife, la ZEPA ES0000109, el ZEC ES7020095 Anaga, y el ZEC ES7020069 Las Lagunetas. Las actuaciones no se sitúan sobre ningún espacio de la Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario, ni humedales Ramsar. Tampoco se emplazarán en espacios incluidos en la Red Canaria de Espacios Protegidos (Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de las leyes de ordenación del territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias). No obstante, el aeropuerto se localiza en el área importante para la aves (IBA) número 360 Los Rodeos-La Esperanza, aunque la zona en la que se ejecutará el proyecto carece de cualquier rastro de naturalidad, debido a la transformación que ha experimentado por la acción humana.

La presencia de avifauna urbana y propia de áreas cultivadas es habitual en el entorno del aeropuerto, pudiéndose encontrar especies comunes como *Carduelis carduelis* (jilguero), *Turdus merula* (mirlo común), *Passer hispaniolensis* (gorrión moruno), *Sturnus vulgaris* (estornino pinto), *Calandrella rufescens* (terrera marismeña), *Sylvia conspicillata* (curruca tomillera), y *Anthus berthelotii* (bisbita caminero). Merece destacarse también la relevancia de toda la zona para *Coturnix coturnix* (codorniz).

En cuanto a fauna terrestre, en el entorno de la actuación, aparecen especies de pequeño tamaño, adaptadas a las condiciones antrópicas imperantes. Así, aparecen ejemplares de *Atelerix algirus* (erizo moruno), *Suncus etruscus* (musaraña), *Mus domesticus* (ratón de campo), *Oryctolagus cuniculus* (conejo) y *Rana perezi* (rana común).

La zona en la que se desarrollará el proyecto se encuentra exenta de vegetación natural relevante, con ausencia de hábitats de interés comunitario, si bien se afecta a diversas zonas ajardinadas. En el interior del recinto aeroportuario se distingue, por un lado, una zona dominada por el herbazal-pastizal que ocupa la franja que rodea la pista

dentro del lado aire y se compone fundamentalmente de especies herbáceas de la familia *Cruciferae*. Además, junto a la valla que limita el recinto aeroportuario aparecen de forma puntual especies arbóreas como *Eucalyptus spp* (eucalipto), *Phoenix canariensis* (palmera canaria) o *Pinus sp.* (pino). El campo de vuelos está formado en su mayoría por pastizal ralo de diferentes especies de gramíneas que cubren amplias zonas abiertas. Por otro lado, aparecen zonas ajardinadas en el lado tierra con especies fundamentalmente ornamentales, entre las que destacan *Phoenix canariensis* (palmera canaria), *Pinus radiata* (pino de Monterrey), *Arbutus unedo* (madroño) y *Dracaena draco* (drago).

En relación al patrimonio cultural, no se han identificado bienes de interés cultural o yacimientos en el entorno de la zona de actuación. Según el Catálogo de Bienes de Interés Cultural (BIC) del Ministerio de Cultura, en el municipio de San Cristóbal de La Laguna se distinguen varios elementos así calificados, todos ellos circunscritos a zonas urbanas. Además, en el entorno aeroportuario también se han catalogado varios bienes del Patrimonio Histórico, en forma de edificios con algún tipo de significación cultural o histórica, aunque ninguna de estas construcciones está dentro de la delimitación de la zona de servicio aeroportuario, en la que se desarrollarán las actuaciones.

Características del potencial impacto: Espacios protegidos. Debido a la ubicación y características del proyecto, no se espera afección sobre espacios protegidos. La ZEPA ES0000107 Montes y Cumbres de Tenerife, la ZEPA ES0000109, el ZEC ES7020095 Anaga y el ZEC ES7020069 Las Lagunetas, se ubican a aproximadamente 5 km del aeropuerto.

Suelo y movimiento de tierras. Las distintas actuaciones que engloba el proyecto se ejecutarán sobre una superficie de 81.281 m<sup>2</sup>, de los cuales 5.962 m<sup>2</sup> serán de nueva pavimentación. Igualmente, se precisarán 4.600 m<sup>2</sup> de terreno para la ubicación temporal de instalaciones auxiliares, de los que 2.073 m<sup>2</sup> se localizarán en el interior de la delimitación de la zona de servicio aeroportuario y 2.527 m<sup>2</sup> en el exterior de la misma, estando ocupados por suelo desnudo, vegetación herbácea y algún arbusto. Con anterioridad a las obras se balizará toda la superficie de actuación y los caminos de acceso, con el fin de minimizar la ocupación.

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

Actuación	Desmante o excavación - m <sup>3</sup>	Terraplén o relleno - m <sup>3</sup>	Tierras sobrantes a vertedero - m <sup>3</sup>
Ampliación edificio terminal . . . . .	26.157	-	26.157
Ampliación accesos y aparcamientos . . . . .	188.037,74	14.896,70	184.287,74
Total . . . . .	214.194,74	14.896,70	210.444,74

El volumen de residuos de construcción y demolición generados durante la ejecución de las obras asciende a 8.315 m<sup>3</sup> que serán enviados a vertedero autorizado, salvo los residuos minerales o pétreos que se van a reutilizar en la propia obra. En todo caso, previo a su tratamiento, todos los residuos procedentes de la construcción y demolición serán caracterizados y, en función de su tipología, gestionados acorde a la normativa vigente.

Los préstamos necesarios se obtendrán de canteras legales situadas en la isla de Tenerife, mientras que los sobrantes serán trasladados a vertederos autorizados.

En la medida de lo posible, la tierra vegetal extraída se acopiará en su perímetro para la pronta regeneración de áreas degradadas. Se almacenará en montículos de altura inferior a 2 m. Además, de forma previa a las obras, se procederá a la señalización y balizamiento de toda la zona que vaya a verse afectada por los caminos de acceso y las obras en sí, impidiéndose el paso de maquinaria y el depósito de materiales fuera de estas áreas.

Por otra parte, tras la realización de las obras, se procederá al laboreo y recuperación de los suelos compactados por el trasiego de maquinaria.

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



Aguas. No se espera afección sobre este elemento del medio durante la fase de explotación. Además, tras la realización de las actuaciones, se contará con dos nuevas plantas separadoras de hidrocarburos, lo que redundará en una mayor preservación de la calidad química de las aguas. Una de ellas se localizará en el aparcamiento P1-B y la otra se ubicará en el aparcamiento P-3.

Las aguas residuales durante la ejecución de las obras se generan principalmente en tareas de limpieza (instalaciones, maquinaria y personal), y en aquellas actividades que conllevan el consumo de agua como albañilería, pavimentación, preparación y aplicación de mezclas bituminosas, etc. Para la recogida de las aguas residuales generadas durante la fase de construcción, se deberá contar con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.

La protección del sistema hidrológico frente a las afecciones antes descritas, se realizará mediante la correcta ubicación de las instalaciones de obra (parque de maquinaria, oficinas, etc.) que se efectuará siempre fuera de zonas interés hidrológico. Se evitará, siempre que sea posible, que los trazados de los caminos de acceso a obra pasen sobre los cauces de los barrancos, barranqueras u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje, con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de materiales finos que pudieran ser removidos por las aguas superficiales.

Además, las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se deben realizar exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado mediante una solera de hormigón y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas, para que se pueda controlar la presencia de sólidos no deseados en el sistema hidrológico, así como zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. También se prohibirá el vertido de subproductos de obra al sistema de drenaje para no alterar la calidad de las aguas que circulan por él.

Otro factor a tener en cuenta será el consumo de agua durante la ejecución de las obras, que será generado principalmente en la preparación de morteros y hormigones, en la preparación y aplicación de pavimentos, en el tratamiento y mezclado de áridos y mezclas bituminosas, en riegos antipolvo y en tareas de limpieza en general. Dada la moderada superficie a asfaltar, este consumo no se considera relevante por parte del promotor.

Atmósfera. Calidad física y calidad química del aire. Las actuaciones no supondrán cambios de la capacidad o el modo de operación del aeropuerto, por lo que las afecciones sobre la calidad física y química del aire esperadas como consecuencia de la realización del proyecto se producirán, únicamente, en fase de ejecución de las obras.

La afección sonora que se derivará de los trabajos ha sido calculada por el promotor según el método que se rige por la norma ISO 9613: 1-2. Atenuación del ruido durante su propagación en el ambiente. Para su aplicación se ha utilizado un software comercial especializado. Como resultado de este proceso, se ha obtenido la huella sonora correspondiente al umbral Leq 60, 65, 70 y mayor de 75 dB(A) para el periodo diurno (de 7 a 19 horas) y vespertino (de 19 a 23 horas). Del análisis, se desprende que existe superación de los valores objetivo de calidad acústica para el periodo diurno fijados por el Real Decreto 1367/2007 para el uso residencial, en tres viviendas del término municipal de San Cristóbal de la Laguna, situadas al norte, noreste y este del aeropuerto. Cabe mencionar que esta afección sonora se ha calculado para el escenario más desfavorable, por lo que el promotor considera que la realización de una correcta planificación de la obra y sus rutas, minimizará del impacto acústico en las mismas. Debe indicarse además que las tres edificaciones están afectadas en gran medida por el ruido generado por la autopista TF-05. No obstante, durante la fase de obra se efectuarán mediciones periódicas de los niveles sonoros en puntos cercanos a los receptores afectados para garantizar que los valores predominantes no excedan los límites máximos permitidos por la normativa vigente, y en caso de sobrepasarse se establecerán las medidas correctoras necesarias que considere el director de la obra.

Para minimizar las emisiones generadas, durante la fase de desarrollo de los trabajos constructivos, se asegurará que la potencia sonora certificada de la maquinaria de obra no supere los límites establecidos por la legislación vigente, y, previo al inicio de las obras, se planificarán, mediante cronograma, las actuaciones de obra previstas, definiendo los viales de acceso a emplear por la maquinaria, que evitarán su proximidad con las zonas habitadas o las que requieran una protección especial, siendo todo ello comunicado a la población afectada mediante carteles y señales.

En el caso particular de las citadas tres viviendas unifamiliares situadas al norte, noreste y este del aeropuerto, se realizará un estudio complementario que analice la viabilidad de la implantación de una pantalla acústica. Dicho estudio constará de una campaña de mediciones en la que se registrarán los niveles de inmisión sonora existentes en el interior y exterior de las viviendas, así como de un informe donde se anule o ratifique la necesidad de implantación de medidas complementarias. De cualquier modo, si se sobrepasan los límites establecidos se propondrán las medidas correctoras oportunas.

En cuanto a la afección sobre la calidad química del aire, se ha realizado una estimación de la emisión de contaminantes durante la fase de obras, del que se concluye que se trata de una acción poco significativa. Este impacto se debe principalmente a los movimientos de tierras del proyecto y más concretamente a los desmontes a realizar en la ejecución de los aparcamientos y accesos. Se trata de un efecto temporal, directamente asociado al funcionamiento de la maquinaria de obras. No obstante, para paliar estos efectos, se extremarán las medidas de control en los transportes, se realizarán riegos periódicos de caminos de obras y zonas en las que tengan lugar movimientos de tierra, se cubrirán los acopios de materiales sueltos con lonas y se limitará la circulación de vehículos en obra a 30 km/h. En cualquier caso, deberá asegurarse el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Además, se vigilará la correcta puesta a punto de la maquinaria de obras, con el fin de minimizar las emisiones, tanto sonoras como químicas, de la misma.

Vegetación. Se verán afectadas por la ampliación del edificio terminal 3 zonas ajardinadas. En la localizada al norte de la antigua torre de control se incide sobre 15 ejemplares de *Phoenix canariensis*, al norte del aparcamiento de la antigua terminal de salidas en 6 ejemplares de *Ficus benjamina* y al oeste del antiguo terminal de salidas se afecta a 2 ejemplares de *Phoenix canariensis*, un ejemplar de *Laurus nobilis* y otro de *Dracaena draco*. En el caso de las actuaciones a realizar para la modificación de los accesos y la construcción de los nuevos aparcamientos, a pesar de la antropización existente, se afecta a 16 ejemplares de *Phoenix canariensis* y 8 ejemplares de *Dracaena draco*. Además en los 4.600 m<sup>2</sup> ocupados por las instalaciones auxiliares de obra se afecta a vegetación arbustiva. No se afectan hábitats de interés comunitario.

En el caso del arbolado afectado, 37 ejemplares arbóreos (principalmente laureles y *Ficus benjamina*) en la zona de obras no podrán ser trasplantados, actuación a la que sí podrán someterse 49 ejemplares de diversas especies (33 de *Phoenix carariensis*, 9 de *Dracaena draco*, 6 de *Ficus benjamina* y uno de *Laurus nobilis*) que se trasplantarán en las áreas ajardinadas que se diseñarán entre los viales y los aparcamientos y a ambos lados de la ampliación del edificio terminal.

En lo que respecta a los ejemplares de *Phoenix canariensis* y *Dracaena draco*, para realizar cualquier labor de arranque, recogida, corta y/o desraizamiento se solicitará autorización a la Dirección General de Medio Ambiente y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Canarias, de acuerdo a lo establecido en la Orden de 20 de febrero de 1991. Asimismo, en todo momento se cumplirá con el protocolo especificado en el anexo IV de la Orden de 20 de octubre de 2007, por la que se declara la existencia de la plagas producidas por el agentes nocivos *Rhynchophorus ferrugineus* (Olivier) y *Diocalandra frumenti* de las palmeras y se establecen medidas fitosanitarias para su erradicación y control.

Los terrenos afectados temporalmente serán restaurados mediante el empleo de vegetación autóctona, y en ningún caso se utilizará especies exóticas invasoras.

Por último, y como medida general de protección de la vegetación, el área donde se desarrollen las obras deberá delimitarse para evitar la dispersión de los efectos de las mismas en el ámbito de actuación e impedir el paso de personas o maquinaria por dichas zonas.

Fauna. No se prevé que las actuaciones afecten de forma significativa a la fauna, si bien, las especies de carácter generalista y habituales en ecosistemas antrópicos que habitan en el interior del aeropuerto pueden experimentar molestias debidas al ruido y al polvo generado por las obras. Estos impactos, temporales y de poca entidad, serán mitigados con la aplicación de las medidas correctoras antes definidas en el apartado dedicado a la protección de la atmósfera.

Además, de forma previa a las obras, se realizará un reconocimiento de campo en las áreas de actuación, con el fin de recuperar los ejemplares de especies de vertebrados con baja capacidad de movilidad, como son los anfibios, que habiten el entorno. Asimismo, en la programación de las obras se tratará de evitar que las actuaciones más ruidosas se realicen durante el periodo de cría de la avifauna.

Patrimonio cultural. No se espera que la actuación implique afecciones sobre el patrimonio cultural.

Se contará con la presencia de un arqueólogo a pie de obra durante los trabajos de movimientos de tierras para registrar la aparición de posibles indicios de vestigios arqueológicos, paleontológicos o etnográficos no inventariados, y, en su caso, actuar acorde a la normativa vigente.

En todo caso, se estará a lo dispuesto en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, en el Real Decreto 111/1986, de desarrollo parcial de esta ley y en la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, así como a lo indicado en su informe por la Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias.

Por último, el promotor prevé llevar a cabo un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objeto es definir un sistema que permita verificar el cumplimiento de las medidas ambientales antes definidas, al objeto de minimizar los posibles impactos ambientales asociados a la ejecución del proyecto. Adicionalmente, la información que facilite dicho programa permitirá, en el caso de que sea necesario, la definición de nuevas medidas que eviten que se generen impactos no previstos o se corrijan las posibles afecciones no consideradas inicialmente.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Ampliación edificio terminal accesos y aparcamientos en el aeropuerto de Tenerife Norte, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª de dicha Ley.

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

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 24 de mayo de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



