

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 1321** *Resolución de 8 de enero de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Actuaciones en el aeropuerto de La Palma, Santa Cruz de Tenerife.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en los apartados c) y f) del Grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

Promotor y órgano sustantivo.—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Antecedente.—Como antecedente reciente a esta declaración, citar la resolución de 16 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formuló la declaración de impacto ambiental (DIA) sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de La Palma, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)» (BOE n.º 158, de 3 de julio de 2003), a través de la cual se aprobaron una serie de actuaciones en el aeropuerto de La Palma (Santa Cruz de Tenerife) actualmente en ejecución.

Objeto y justificación.—El presente proyecto tiene por objeto la adecuación del campo de vuelos del aeropuerto de La Palma para adaptarlo a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Localización.—Las actuaciones previstas en el proyecto se realizarán en el aeropuerto de La Palma, situado a 8 km al sur de Santa Cruz de La Palma, capital de la Isla. Los terrenos pertenecientes al Sistema General Aeroportuario (SGA), ocupan una superficie de 198,5 ha repartidas entre los municipios de Breña Baja y Villa del Mazo, ambos pertenecientes a la provincia de Santa Cruz de Tenerife (Comunidad Autónoma Islas Canarias).

Descripción sintética.—Se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

Dotación de un área de seguridad (RESA) de 90x90 m en el extremo de pista 19. Esta ampliación se realizará mediante losa de hormigón de la superficie indicada y 1 m de canto. Los viales de servicio del aeropuerto cruzarán bajo la losa.

Dotación de RESA de 90x90 m en el extremo de la pista 01, mediante ampliación de la escollera en aproximadamente 90 metros a partir del límite del terreno, y reposición del camino perimetral. Esta actuación desplazará la línea de costa.

Adecuación del ancho de la franja de pista, para lo que, se trasladará el vallado a 75 m del eje de pista; en la zona oeste de la franja existe un túnel bajo la pista por el que discurre la carretera LP – 138 que se desplazará 10 m. Se repondrán además 100 m de camino perimetral exterior que serán desplazados a su nuevo trazado fuera de la franja de pista.

Eliminación de obstáculos del campo de vuelos. Se consideran obstáculos los siguientes objetos: arquetas de balizamiento, pozos y arquetas de drejane, arquetas de banco de tubos, embocaduras de drenaje de paso bajo calle, cimentación de letreros de

señalización vertical, cimentación de indicadores trayectoria de aproximación de precisión (PAPIS) y un tramo de peine. Se contempla la reubicación, adecuación o eliminación de estos elementos, según convenga.

Nuevo viario de acceso exclusivo al campo de vuelos con relleno lateral. En la actualidad existen dos caminos (cada uno de ellos a diferente altura) de acceso a la parcela de handling situada al oeste de la cabecera 19, donde se localizan la halconera, un almacén y un edificio de catering. Con esta actuación, se construirá un único camino de acceso realizando un relleno sobre el existente. Será necesario ejecutar un muro de contención y la posterior reposición de vallado y puertas de seguridad afectados por las obras.

La superficie ocupada por las obras será de 45.000 m² aproximadamente, de los cuales en unos 1.435 m² se realizarán labores de despeje y desbroce.

La estimación de demoliciones previstas para la ejecución del proyecto asciende a unos 795,8 m³. En cuanto al movimiento de tierras, se prevé necesario un volumen de 318.959 m³ en terraplén y 23.392 m³ en desmonte.

Alternativas.—Dadas las características del proyecto adecuar el campo de vuelos a las Normas Técnicas de Aviación Civil (NTAC) en base a las recomendaciones de la OACI, consistentes fundamentalmente en mejoras, ampliaciones o sustituciones de elementos ya existentes, no permiten plantear alternativas viables al mismo que puedan ser comparadas y evaluadas.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Espacios de interés.—La actuación no se desarrollará sobre ningún espacio de Red Natura 2000; sin embargo, a unos 750 m del perímetro del aeropuerto, se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES7020071 Montaña de la Centinela; algo más alejados que el mencionado espacio, se sitúa el LIC ES7020072 Montaña de la Breña y la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000114 cumbres y acantilados del norte de La Palma.

A unos 3 Km. de la zona de actuación se encuentra además el área importante para las aves (IBA) 379 Monteverde de La Palma.

Por otra parte, el proyecto podrá afectar parcialmente al hábitat de interés comunitario no prioritario 5330 matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, mientras que los hábitats 1250 acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas, 92D0 galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (Nerio-Tamaricetea y Securinegion tinctoriae) y el prioritario 9560* bosques endémicos de Juniperus spp, se encuentran próximos a la zona de actuación.

Por último, cabe reseñar que la totalidad de la isla de La Palma está declarada Reserva de la Biosfera desde el año 2002 por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO).

Vegetación.—La vegetación actual en la zona de estudio es producto de la interacción del clima, edafología, catástrofes naturales (erupciones volcánicas) y la acción antrópica; que a lo largo de los años han modificado la vegetación potencial del área. La actividad agrícola, tanto en secano como en regadío presenta una gran relevancia en la zona, destacando, como cultivos principales, el viñedo y las plataneras. La presencia de vegetación climatófila queda reducida a áreas dispersas, como es el caso del oeste del SGA, donde se distinguen pequeñas zonas de bosque termófilo y una pequeña extensión en el norte de la cabecera 19 poblada por Retama monosperma (retama blanca).

En cuanto a especies endémicas, en el entorno de la actuación se distinguen: Euphorbia canariensis, Salvia canariensis y Anagyris latifolia.

Fauna.—En el ámbito de estudio existen hábitats muy contrastados (medio marino, matorral y cultivos tropicales), lo que genera una amplia variedad de recursos y posibilita la coexistencia de una diversa, pero no excesivamente rica, comunidad de vertebrados en cuanto al número de especies se refiere, debido a los procesos biogeográficos y evolutivos asociados a la insularidad. En estudios de campo realizados por el promotor, se han

detectado 54 especies de vertebrados (2 de anfibios, 2 de reptiles, 41 de aves y 8 de mamíferos).

Entre las especies animales inventariadas en el ámbito de estudio destacan las siguientes: halcón tagarote (*Falco pelegrinoides*), charrán común (*Sterna hirundo*), paloma turquí (*Columba bollii*), paloma rabiche (*Columba junoniae*), chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*), murciélago montañero (*Hypsygo savii*), noctulo pequeño (*Nyctalus leisleri*), murciélago de Madeira (*Pipistrellus maderensis*), murciélago orejudo canario (*Plecotus tenerifae*) y murciélago rabudo (*Tadarida teniotis*).

Geología, geomorfología y edafología.—Desde el punto de vista geológico, el aeropuerto de La Palma se localiza en la vertiente oriental de la denominada dorsal de Cumbre Vieja, con morfología de cadena montañosa de orientación norte-sur. Los materiales sobre los que se asienta son lavas basálticas con intercalación de niveles piroclásticos.

En cuanto a los suelos, según la clasificación Soil Taxonomy, en el entorno de la actuación dominan fundamentalmente los antrosoles, suelos modificados por antropización. Además, parte del recinto aeroportuario se ubica sobre terreno ganado al mar.

Hidrología e Hidrogeología.—El aeropuerto de La Palma está situado en el área denominada Vertiente de Mazo, entre los barrancos Amargavino y de San Blas. El primero de ellos tiene su desembocadura a unos 1.400 m del límite septentrional del aeropuerto, mientras que el segundo, vierte sus aguas al mar a unos 350 m del límite meridional del área de estudio. Además de estos cauces, en el resto de la zona las precipitaciones discurren hacia el mar directamente sobre la superficie rocosa en mantos de arroyada difusa. Estas zonas se originan debido a la juventud del terreno, no existiendo en la orografía ningún signo que indique el paso de agua. Este hecho se ve acentuado por la reciente formación y origen antrópico de los suelos.

Cabe mencionar, por último, los canales de Fuencaliente y del Estado, que, situados a una distancia de 4 y 2,5 km respectivamente de la zona de actuación, poseen un gran valor hidrológico, dada su función en el trasvase de aguas del norte al sur de la isla, atravesándola a lo largo de varios kilómetros en superficie, pasando posteriormente a constituir conducciones subterráneas.

Desde el punto de vista hidrogeológico, las inmediaciones de la zona se sitúan entre tres masas de agua: acuífero de las vertientes, acuífero de dorsal sur y acuífero costero. El agua de estas masas no presenta condiciones favorables para su uso (ni agrícola ni para consumo humano), puesto que se encuentran contaminados por causas naturales (vulcanismo latente y salinización por intrusión marina), que se ven agravadas por influencia antrópica, fundamentalmente debida a la actividad agrícola.

Medio marino.—Los oleajes más frecuentes en la zona de actuación son los comprendidos entre el noreste y el noroeste. Los sectores más persistentes son el norte-noreste, con un 29% de frecuencia de presentación y el norte con un 25%. La distribución sectorial del oleaje es similar en las 4 estaciones del año, excepto en verano, donde apenas hay oleajes del norte-noroeste ni del noroeste. En cuanto a la energía del oleaje, los mayores temporales se producen en invierno y otoño.

En lo que respecta a la batimetría, la zona este de la escollera actual presenta un talud de pendiente muy pronunciada. A partir de la cota -30 m aparece una zona con predominio de rocas y arenas donde se acumula poco sedimento. Al norte del área, se distinguen tres taludes de pendientes menos abruptas, en las que predomina el sustrato rocoso. En la zona más profunda de la cara norte, existe un importante cúmulo de sedimentos arenosos.

De entre las comunidades animales y vegetales marinas existentes en la zona, destacan las planctónicas y nectobentónicas presentes en la zona de la RESA de extremo de pista 01.

Patrimonio.—Los únicos bienes patrimoniales presentes en el interior del SGA son restos de antiguos pozos y eras en los que se salaban y secaban altramuces, localizados en la zona de ubicación de las balizas del sistema sencillo de aproximación de la cabecera 01; estos elementos están incluidos en el Patrimonio Arquitectónico y Etnográfico con nivel de protección ambiental en el Plan General de Ordenación (PGO) del municipio de Villa del Mazo.

3. Resumen del proceso de evaluación

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental (EsIA).

a) Entrada documentación inicial.—Con fecha 13 de noviembre de 2008, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento inicial del proyecto Actuaciones en el aeropuerto de La Palma (Santa Cruz de Tenerife) para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas.—Relación de consultados y de contestaciones. Recibida la referida documentación inicial, con fecha de 14 de enero de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Delegación del Gobierno en Canarias.	X
Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife.	—
Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias.	—
Dirección General de Calidad Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias.	X
Dirección General del Medio Natural. Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias.	—
Dirección General de Aguas. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio. Viceconsejería de Ordenación Territorial. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias.	—
Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias.	—
Cabildo Insular de La Palma.	X
Ayuntamiento de Breña Alta (Santa Cruz de Tenerife).	X
Ayuntamiento de Breña Baja (Santa Cruz de Tenerife).	—
Ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma (Santa Cruz de Tenerife).	X
Ayuntamiento de Villa de Mazo (Santa Cruz de Tenerife).	—
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	—
S.E.O./BirdLife.	—
WWF/ADENA.	—
Greenpeace.	—
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza-ATAN.	—
Asociación Naturista de Islas Canarias-ANISCAN.	—
Ecologistas en Acción – GEN MAGEC Tenerife.	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Carencias de la documentación inicial.—La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias detecta varias carencias en la documentación inicial presentada por el promotor, entre las que destaca la inexistencia de alternativas, la ausencia de diagnóstico ambiental y territorial y la omisión de referencias a la legislación autonómica. Además, considera que el estudio de impacto ambiental (EsIA) deberá abarcar no sólo las actuaciones previstas en el proyecto, sino la totalidad de las instalaciones del aeropuerto de La Palma.

Espacios protegidos.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino menciona en su informe todos los espacios protegidos recogidos en el apartado 2 de la presente resolución.

Vegetación.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recoge en su informe las especies de flora endémica potencialmente afectadas por el proyecto, mencionadas en el punto 2 de la presente resolución. Este organismo y la Consejería de Medio Ambiente del Cabildo de La Palma coinciden en la necesidad de revegetar las zonas afectadas por las obras con especies autóctonas adaptadas a los condicionantes edáficos e hídricos de la zona de estudio.

Fauna.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, además de citar en su informe la relación de especies catalogadas incluidas en el punto 2 de la presente resolución, considera que, durante la fase de obras, se producirá un incremento de las molestias a la fauna presente en la zona de estudio, que se mantendrá durante la fase de explotación por el previsible aumento de la presión sonora y las posibles colisiones con aeronaves.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias estima necesaria la realización de un inventario de las especies presentes en la zona, especialmente las de carácter endémico, raras y/o en peligro de extinción, aportando cartografía acerca de la situación actual de los individuos, la densidad de población estimada, el grado de dispersión y valoración de su calidad.

La Consejería de Medio Ambiente del Cabildo de La Palma, por su parte, solicita que las actuaciones se lleven a cabo fuera de la época de cría de las especies de aves presentes (fuera del periodo comprendido entre los meses de febrero y junio).

Suelo.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino señala que existirá un importante movimiento de tierras, que supondrá un impacto acumulado con el realizado en las obras de ampliación en ejecución. Los recursos que se utilizarán para la creación de la escollera serán significativos. Según este organismo, se deberán definir las zonas y el volumen de recursos requeridos para los préstamos (especificando la procedencia de los materiales de la escollera) y vertederos, y, en función de los resultados obtenidos, se estudiarán las diferentes alternativas de ubicación.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, por su parte, considera imprescindible que la alternativa seleccionada sea la que provoque una menor afección sobre el suelo agrícola. Asimismo, indica que deberá existir un plan de abandono y restauración de suelos ocupados durante la fase de construcción por las instalaciones auxiliares, y habrá de especificarse el destino final de todos los materiales excedentes.

Hidrología.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, considera que se producirá un incremento en el uso de los recursos hídricos y en la generación de aguas residuales. La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, estima necesario que el EsIA evalúe el tratamiento y destino final que recibirán las distintas aguas que se originen en tierra, así como las aguas sépticas procedentes de las aeronaves.

Medio Marino.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, considera que la nueva escollera puede afectar a los hábitats marinos; por ello, se deberá realizar un estudio específico que determine la incidencia de la ampliación de la pista y la escollera en la dinámica litoral.

Se definirán las comunidades marinas afectadas por dichas obras, tanto en la fase de ejecución como de funcionamiento, indicando las medidas ambientales para disminuir o evitar afecciones debidas a los cambios en la calidad de agua, las posibles necesidades de dragados o canteras terrestres, movimiento de maquinaria, etc. La Consejería de Medio Ambiente del Cabildo de La Palma coincide en la propuesta de esta medida. La DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar solicita que las obras de la escollera incluyan medidas para reducir su afección, especialmente por el movimiento de tierras y vertidos, y que se considere la afección al Dominio Público Marítimo Terrestre.

Atmósfera.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera que se producirá un incremento de la generación de gases contaminantes y con efecto invernadero, así como un aumento de la contaminación acústica y lumínica, debido al aumento en el tráfico de aeronaves y a la mayor afluencia de pasajeros.

Infraestructuras.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, recomienda la descripción detallada de aspectos técnicos de la adecuación de la pista y las ampliaciones proyectadas. Del mismo modo, se solicita que las necesidades energéticas de las infraestructuras y alumbrados se cubran en su mayoría con energía solar y se contemplen las medidas desarrolladas en el R.D. 1.890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior.

El Servicio de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma informa que con las actuaciones RESA 19 y RESA 01 se afectará, respectivamente, a la actual LP-05, que bordea la cabecera sur de la pista, y al emisario submarino existente, que, en ningún caso, podrá quedar bajo la escollera.

Patrimonio.—El Servicio de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma considera que la actuación RESA 19 afectará a los elementos del patrimonio histórico-cultural mencionados en el punto 2 de la presente resolución.

b. Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.—El resultado de las contestaciones a las consultas se trasladó al promotor el 14 de mayo de 2009, incluyendo una copia de las consultas recibidas y los aspectos más relevantes que debería contemplar el estudio de impacto ambiental.

c. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. El inicio del trámite de información pública del Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) n.º 212 del 2 de septiembre de 2009, mediante Anuncio de la Dirección de Medio Ambiente de AENA.

Durante este periodo no se han recibido alegaciones.

Simultáneamente, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, durante su exposición pública, fueron enviados ejemplares del EsIA en formato electrónico a los siguientes organismos: Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Delegación del Gobierno en Canarias, Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife, Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, Dirección General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias,

Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de La Palma, Ayuntamiento de Villa de Mazo, Ayuntamiento de Breña Alta, Ayuntamiento de Breña Baja, Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental, Instituto Geológico y Minero de España – IGME, Sociedad Española de Ornitología (SEO), WWF/Adena, Greenpeace España, Ben Magec – Ecologistas en Acción, Asociación Naturista de las Islas Canarias y Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN).

Durante el periodo de información pública no se han recibido respuesta de ninguno de estos organismos.

4. Integración de la evaluación

a. Impactos significativos de la alternativa elegida:

Espacios naturales de interés.–A pesar de que toda la isla de La Palma recibe la calificación de Reserva de la Biosfera, el aeropuerto se ubica en la zona de transición y, por tanto, fuera de las dos zonas más restrictivas (zona núcleo y zona tampón), por lo que las potenciales afecciones que puedan tener lugar debido a las actuaciones a desarrollar no serán significativas para la totalidad de la Reserva, según indica el EsIA.

Dentro del SGA no se encuentra ningún espacio de la Red Canaria de Espacios Protegidos ni de la Red Natura 2000, por lo que no se espera incidencia alguna sobre ellos.

Del mismo modo, tampoco existe coincidencia espacial entre el SGA y las IBAs de la isla. Respecto a los hábitats de interés comunitario situados fuera de Red Natura 2000, existe una tesela del hábitat de código 5330 matorrales termomediterráneos y pre-estépicos situada a unos 250 m al norte del área de actuación de la RESA en el extremo de la pista 19. Debido a la proximidad de esta tesela, aunque no se espera afección sobre la misma, se evitará la localización de elementos auxiliares de obra (parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigonado, áreas de acopio de materiales, caminos de servicio, etc), sobre estas superficies. Además, se vigilarán las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra para contribuir a la protección de estos espacios.

Vegetación. Riesgo de incendio.–Las acciones del proyecto con mayor incidencia potencial sobre este factor del medio, todas ellas durante la fase de ejecución, son los trabajos de desbroce y despeje en la preparación del terreno (que afectará a 1.435 m²), que implican la afección a zonas de matorral nitrófilo xérico (con predominio de *Artemisia thuscula* –incienso- y *Rumex lunaria* –vinagrera-) y a zonas de matorral nitrófilo desértico (con predominio de *Schizogyne glaberrima* –salado-), así como el trasplante de 7 pies de *Phoenix canariensis* (palmera canaria) –especie protegida según la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias- y la incidencia sobre dos pies de *Nerium oleander* (adelfa) y sobre un ejemplar de *Euphorbia tirucalli* (árbol de los dedos) de gran porte, situado en las proximidades de la embocadura del túnel bajo la pista por el que discurre la carretera LP-138.

Otra posible afección sobre la vegetación vendrá derivada de su posible degradación por el aumento de la deposición de polvo en superficie por efecto de la maquinaria de obra, así como potenciales aplastamientos de ciertos ejemplares.

Para disminuir estos efectos, se jalonarán las áreas cubiertas por vegetación para incidir mínimamente sobre las mismas. Además, se procederá al riego de caminos realizándose las demoliciones necesarias con máquinas específicas dotadas de sistemas de aspersión para impedir en lo posible la aparición de polvo en suspensión. Los suelos ocupados temporalmente se descompactarán y se asegurará la conservación idónea del sustrato edafológico para mantener la vegetación de matorral presente en las inmediaciones de los nuevos viales y de la cabecera 19.

El trasplante de los ejemplares de palmera canaria se realizará previa autorización de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación

Territorial del Gobierno de Canarias. Durante la fase de operación, se realizarán labores de mantenimiento de estos ejemplares.

En cuanto al riesgo de incendio, se considera en el EsIA como poco relevante, dada la considerable distancia existente entre la zona de obras y las declaradas como de alto riesgo (más de 10 km). No obstante, se adoptarán medios de extinción específicos en el caso de utilizar maquinaria de obras susceptible de producir chispazos. En todo caso, se estará a lo dispuesto en la normativa vigente sobre incendios forestales (Decreto 146/2001, de 9 de julio, por el que se regula la prevención y extinción de incendios forestales en la Comunidad Autónoma de Canarias).

Fauna.—Las principales afecciones a la fauna en la fase de construcción se producen de forma directa por la alteración de los hábitats faunísticos y de las especies animales asociadas a ellos, e indirectamente, por el incremento de polvo, ruido y emisiones gaseosas ocasionadas por la maquinaria de obra. Para minimizar estas afecciones, el promotor propone la realización de un reconocimiento de campo antes del inicio de las obras, prestando especial atención a las especies protegidas (con posterior traslado y suelta a ecosistemas similares bajo la supervisión del Organismo competente del Gobierno de Canarias), la programación temporal de las obras adaptándolas a los ciclos vitales de la comunidad animal (se evitarán los trabajos más impactantes entre los meses de febrero y julio, ambos inclusive) y la planificación espacial de las actuaciones considerando la fenología de estas especies. Además, se evitará la creación de lugares atractivos para la fauna, particularmente para la ornítica (láminas de aguas, vertederos de residuos orgánicos, oquedades, etc).

Durante la fase de explotación, los principales impactos sobre la fauna serán las posibles interferencias entre aves y aeronaves, junto con las molestias por contaminación lumínica; afecciones que ya son experimentadas actualmente por la fauna, debido a la actividad del aeropuerto. Entre las medidas propuestas por el promotor para paliarlas, destacar la gestión hábitats y la elaboración de un protocolo de actuación ante la presencia de pollos de pardela cenicienta y chica desorientados o búhos chico.

Suelo.—Los principales efectos que se tendrán lugar sobre el suelo derivan de la modificación de las formas de relieve, la pérdida de suelo productivo y la alteración de las propiedades físicas y químicas del sustrato derivadas de los movimientos de tierras, de la apertura y trasiego por los caminos de acceso a la obra e instalaciones, de la creación de desmontes y terraplenes, así como de la extracción de materiales de las canteras y préstamos junto con la deposición de residuos y excedentes de tierras en los vertederos asociados. La eliminación de suelo productivo afectará a una superficie de 1.435 m², que se corresponde con el área a desbrozar, ya que la adecuación de la RESA de la pista 01 se realizará sobre terreno ganado al mar. Se valorará la posibilidad de reutilización de suelo productivo en las restauraciones.

La realización de las actuaciones supone un movimiento total de tierras de 342.351 m³, de los cuales, 23.392 m³ procederán del desmonte y 318.959 m³ del terraplenado, que incluirán 251.670 m³ de relleno extraído en cantera para la formación de la escollera. Se propone como zona de extracción posible de áridos Áridos El Riachuelo, S.A.U, situada en el municipio de El Paso a 27,6 km del aeropuerto. Como planta productora de hormigón, se plantea la posibilidad de contratar a la empresa Cementos Especiales de las Islas, S.A. (CEISA), que cuenta con plantas próximas al aeropuerto. En todo caso, la zona de extracción, así como el suministro de hormigón procederá de plantas autorizadas. Los excedentes de tierras se reutilizarán en la medida de lo posible, tanto en la propia obra como en terrenos próximos de composición similar.

Por otra parte, se reutilizarán, en la medida de lo posible, los residuos procedentes de las demoliciones necesarias para la ejecución de las obras, cuyo volumen se estima que ascienda a 795,8 m³. Aquellos residuos que no puedan reutilizarse, serán llevados preferentemente al nuevo Centro Integral de Residuos del Cabildo. En relación a la gestión de estos residuos se atenderá a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Por último, los proyectos especificarán la obligación del contratista de desarrollar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de Obras.

Para minimizar la posible contaminación de los suelos, se ubicarán las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales, etc., en zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible, balizándose y señalándose toda la zona de obras y las parcelas afectadas, no permitiéndose el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos fuera de esta zona. Además, el parque de maquinaria será impermeabilizado y se construirá una balsa de recogida de efluentes en sus inmediaciones, del tipo decantador-separador de grasas. Por otra parte, los suelos contaminados que pudiesen encontrarse en las operaciones de demolición, desbroce o excavación, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo establecido en la Ley 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Hidrología.—En relación al mantenimiento de la calidad de las aguas superficiales durante la fase de construcción, en el estudio de impacto ambiental se tiene en cuenta que los movimientos de tierras, el tránsito de maquinaria, los vertidos accidentales, las operaciones de hormigonado, etc., son acciones que podrían producir de manera puntual una alteración de la hidrología superficial debido a la proximidad de las obras a zonas de arroyada difusa, por lo que debe tenerse en cuenta el riesgo de avenidas, su periodicidad y duración, así como las afecciones a estas zonas por el tránsito de vehículos de obra y maquinaria y por el acopio de materiales para la ejecución de la escollera. Por otra parte, la necesidad de préstamos y vertederos supone modificaciones puntuales de las formas del relieve y, por tanto, una cierta modificación de las condiciones de drenaje y la escorrentía superficial. Durante la fase de explotación, las alteraciones de la hidrología superficial serán similares a las anteriormente descritas, con una modificación mínima de los flujos naturales de escorrentía superficial y una reducción de la infiltración del agua al discurrir por superficies impermeables; estas modificaciones no se consideran relevantes.

Para evitar la contaminación de las aguas, serán de aplicación las medidas enumeradas en el apartado anterior, enfocadas a paliar los impactos que pueden producirse sobre el suelo.

En el caso de la hidrología subterránea, los impactos que se pueden producir son la alteración en la direccionalidad de la escorrentía y el riesgo de afección a aguas por vertidos accidentales. Para controlar estos posibles impactos, antes del comienzo de las obras, el contratista efectuará un reconocimiento inicial de la calidad de las aguas subterráneas con una analítica de sondeos a partir de la red piezométrica existente en el aeropuerto pudiendo instalar cuatro piezómetros en la medida en que por su ubicación se consideren necesarios. Posteriormente, durante las obras, se realizarán los controles mensuales de nivel piezométrico, estado de los pozos y analíticas de aguas que condicionarán posibles paralizaciones de los trabajos si se detectasen aumentos en alguno de los parámetros medidos. Durante la fase de explotación, se utilizará la red de piezómetros instalados para llevar a cabo mediciones semestrales mediante las que se podrá controlar el nivel freático y la calidad de las aguas.

Medio marino.—La ampliación de la escollera, la reposición del emisario submarino y el empleo de maquinaria de obras pueden producir un aumento transitorio de la turbidez durante la fase de ejecución, que perjudicaría a ciertas comunidades vegetales en sus procesos fotosintéticos, así como a las comunidades planctónicas. Otro efecto a tener en cuenta durante la realización de las obras es la posible contaminación por derrames accidentales de aceites o combustibles. Estos efectos se verán atenuados por la dispersión que ejercen las corrientes marinas junto con el control de los dispositivos de mantenimiento y limpieza de la maquinaria e instalaciones de obra, la colocación de barreras de contención de contaminación por hidrocarburos y la aplicación de técnicas que minimicen la dispersión de finos. Asimismo, se controlará la calidad de las aguas mediante toma periódica de muestras.

Por otra parte, la adecuación del camino perimetral y el mantenimiento de la escollera, producirán la desaparición de algunas comunidades neobentónicas, fundamentalmente durante la fase de obras. Se espera la recuperación de gran parte de las mismas al finalizar la fase de ejecución. Para disminuir la afección a estas comunidades tanto en fase de obras como de explotación, serán de aplicación las medidas antes enumeradas destinadas a minimizar la turbidez.

Durante la fase de operación, la afección sobre el medio marino supone una prolongación, aunque de menor cuantía, de los efectos descritos para la fase de construcción, a los que debe sumarse la ocupación de 36.837 m² de DPMT, que en todo caso conservarán su calificación demanial.

Por último, se propone la instalación de un correntímetro durante 24 horas para medir las posibles alteraciones de la dinámica marina y el transporte sedimentario

Por último, el EsIA indica que dado el carácter localizado de las obras, no se espera afección sobre las corrientes, la dinámica litoral o el transporte sedimentario, según se desprende del estudio del medio marino que constituye su anexo III; por este motivo y dado que la dilución del efluente del emisario no se variará, tampoco se esperan cambios en la calidad de las aguas vertidas por el mismo.

Impactos sobre la calidad física del aire. Durante la fase de obra, se estiman efectos puntuales sobre la calidad física del aire derivados de las emisiones sonoras generadas por las actividades de obra, los movimientos de maquinaria y vehículos, y el funcionamiento de instalaciones auxiliares (plantas de áridos, hormigón, etc.), de naturaleza intermitente y diversa intensidad y frecuencia.

Por este motivo, el promotor propone la utilización de maquinaria con un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE (modificada por la Directiva 2005/88/CE) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno, debidas a las máquinas de uso al aire libre y la planificación las actuaciones de obra y los caminos de acceso a la misma, de tal forma que se minimice la afección acústica. Además de estas medidas, se analizará la viabilidad de implantación de medidas correctoras adicionales como la colocación de pantallas acústicas en el entorno del núcleo poblacional de Varadero de Sabina y en las viviendas próximas a las vías de tránsito de vehículos pesados asociados a la obra.

Durante la fase de operación, se considera que la puesta en marcha de las actuaciones incluidas en el proyecto no implica una modificación de las fuentes emisoras, como son aeronaves, vehículos de apoyo en tierra, unidades auxiliares de energía, vehículos en aparcamientos ni accesos al aeropuerto ni, por tanto, en el número de pasajeros y operaciones; por este motivo, las actuaciones previstas no propiciarán la variación de la calidad física del aire durante la fase de explotación.

Impactos sobre la calidad química del aire.—Según el estudio de impacto ambiental, durante la fase de construcción los posibles efectos sobre la calidad del aire se derivan principalmente del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra. El promotor propone una serie de medidas para paliar estos efectos, entre las que se incluyen: medidas de control del transporte de escombros o materiales cuyo origen o destino sea exterior al recinto de la obra, cubrición con lonas de las cajas de los camiones que transporten áridos y escombros, riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra y limitación de la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h; entre otras.

En cuanto a la fase de explotación, igual que se indicó en el apartado anterior, no se espera que, a consecuencia del proyecto, la calidad química del aire experimente una variación significativa con respecto a la situación actual.

Infraestructuras y servicios.—El EsIA estima que los efectos negativos sobre infraestructuras y servicios se reducen a la fase de obras, con una intensidad baja y una extensión puntual. Las posibles afecciones serán interrupciones de servicio muy localizadas en espacio y tiempo. En el caso particular de la RESA de extremo de pista 19, los trabajos

se han proyectado de forma que existan las mínimas interferencias con la carretera LP-205 y de manera que los futuros viales de servicio al aeropuerto crucen bajo la losa.

La reposición de servicios afectados está integrada en cada uno de los proyectos de las actuaciones y estará sujeta a la legislación vigente que le es de aplicación. Además, durante las fases de construcción y explotación de las nuevas infraestructuras se garantizará la permeabilidad transversal del territorio, solicitándose al Cabildo de La Palma la autorización correspondiente para ejecutar las actuaciones sobre las carreteras LP-205 y LP-138. Todos los desvíos necesarios serán señalizados adecuadamente.

Durante la fase de explotación, las actuaciones desarrolladas tendrán una repercusión positiva, mejorando la calidad del servicio prestado y las actividades próximas al entorno aeroportuario.

Patrimonio.—Para evitar la posible afección sobre los elementos del patrimonio histórico-cultural situados en el interior del SGA, en concreto en las inmediaciones de la zona de obras de la RESA de extremo de pista 01, se propone la señalización y jalonamiento del perímetro de los mismos durante la fase de ejecución. Asimismo, durante el movimiento de tierras, se contará con la presencia de un arqueólogo a pie de obra que vigilará y valorará los posibles hallazgos. En el caso de aparición, la ubicación de los yacimientos se incorporará a la planimetría de obra para evitar que tenga lugar la localización de préstamos, vertederos o instalaciones auxiliares sobre los mismos. En el caso de que exista modificación en las zonas afectadas por las obras, se realizará una prospección arqueológica previa. En todo caso, se cumplirá lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio de Patrimonio Histórico Español, el Real Decreto 111/1986, de desarrollo parcial de esta Ley y la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

b. Cuadro sintético de relación entre elementos del medio y las medidas correctoras que les son aplicables:

Elemento del medio	Medidas correctoras
Espacios Naturales de Interés	Evitar la localización de elementos auxiliares de obra sobre ellos. Vigilancia en las tareas susceptibles de producir vertidos.
Vegetación	Jalonamiento de superficies. Transplante de ejemplares protegidos. Recuperación del suelo. Minimización de emisión de polvo y partículas. Cumplimiento de normativa en materia de incendios forestales.
Fauna	Reconocimiento de campo previo con traslado de ejemplares. Planificación espacial y temporal de las obras. Evitar la creación de hábitats. Gestión y control de la fauna.
Suelo	Reutilización de suelo productivo, tierras y escombros. Uso de canteras y vertederos autorizados. Adecuada ubicación de zonas auxiliares. Impermeabilización de zonas auxiliares. Sistemas de decantación. Gestión adecuada de residuos.
Hidrología	Adecuada ubicación de zonas auxiliares. Impermeabilización de zonas auxiliares. Sistemas de decantación. Gestión adecuada de residuos. Ubicación de piezómetros. Mediciones periódicas de la calidad de las aguas.

Elemento del medio	Medidas correctoras
Medio Marino	Control de la calidad de las aguas. Barreras de contención de hidrocarburos. Adecuada ubicación de zonas auxiliares. Impermeabilización de zonas auxiliares. Sistemas de decantación.
Calidad física del aire	Priorizar los trabajos en horario diurno. Utilización de maquinaria con nivel adecuado de potencia acústica. Planificación de actuaciones y caminos de obra, para alejarlas de los núcleos poblados. Posible emplazamiento de pantallas acústicas en las viviendas próximas durante la fase de obras.
Calidad química del aire	Riegos periódicos. Cubrición con lonas de las cajas de los camiones Limitación de la velocidad de los vehículos de obra.
Infraestructuras y Servicios	Planificación de las obras. Correcta señalización de desvíos. Reposición de servicios afectados. Solicitud de permisos.
Patrimonio	Jalonamiento del perímetro de los pozos de salado Arqueólogo a pie de obra

5. Condiciones al proyecto

Se dará cumplimiento a todas las medidas recogidas en el EsIA que no contradigan a la presente DIA. Asimismo, de adoptarán las siguientes:

Se deberá solicitar autorización a la administración competente para el transplante proyectado de Phoenix canariensis (palmera canaria), al tratarse de una especie protegida por la legislación autonómica.

Previo al inicio de las obras, se determinará en el proyecto constructivo el tipo y la ubicación exacta de las balsas de decantación para las aguas pluviales del aeropuerto y las procedentes del parque de maquinaria y otras instalaciones, que eviten el arrastre de vertidos accidentales y de sedimentos procedentes de los movimientos de tierra durante las obras.

Se utilizarán preferentemente las vías de acceso existentes, durante las obras.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas.

Antes del inicio de las obras, un técnico especializado deberá realizar una prospección superficial de la zona de actuación con el objetivo de identificar y caracterizar el patrimonio histórico del ámbito de estudio que no haya sido localizado hasta el momento.

Se verificarán los resultados del correntímetro instalado, y en función de éstos se valorará prolongar el periodo de mediciones.

Dada la afección al Dominio Público Marítimo Terrestre, se cumplirán los requerimientos que imponga el Órgano competente en esta materia.

Todas las medidas protectoras y correctoras establecidas para el presente proyecto, así como las acciones propias de su PVA, estarán coordinadas con las incluidas en la resolución de 16 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que

se formuló la DIA sobre el proyecto Ampliación del aeropuerto de La Palma, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)» (BOE n.º 158 de 3 de julio de 2003).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El EsIA incluye un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) cuyo objeto es asegurar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras definidas para la minimización de las afecciones causadas por las obras previstas, vigilando su correcta aplicación y grado de eficacia real y estableciendo, en su caso, los mecanismos necesarios para la corrección de las posibles desviaciones.

Asimismo, AENA, como promotor, designará un Director Ambiental de Obra (DAO) que se responsabilizará del desarrollo del PVA. Las contratistas ejecutoras de los proyectos entregarán, antes del inicio de las obras, un Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental que será revisado y aprobado por el DAO.

En el procedimiento de control de los parámetros ambientales se distinguen dos fases:

Fase de construcción.—En esta fase, las medidas objeto de vigilancia y control por parte del PVA son las relacionadas con:

- Protección acústica.
- Protección de la calidad del aire.
- Protección de los suelos.
- Protección del sistema hidrológico y medio marino.
- Protección de la vegetación.
- Protección de la fauna.
- Protección del patrimonio cultural.
- Mantenimiento de la permeabilidad territorial y los servicios.
- Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.
- Defensa contra erosión, recuperación ambiental y paisajística.
- Gestión de residuos.

Durante toda la fase de obra, el director ambiental de obra elaborará informes semestrales que se remitirán al órgano competente.

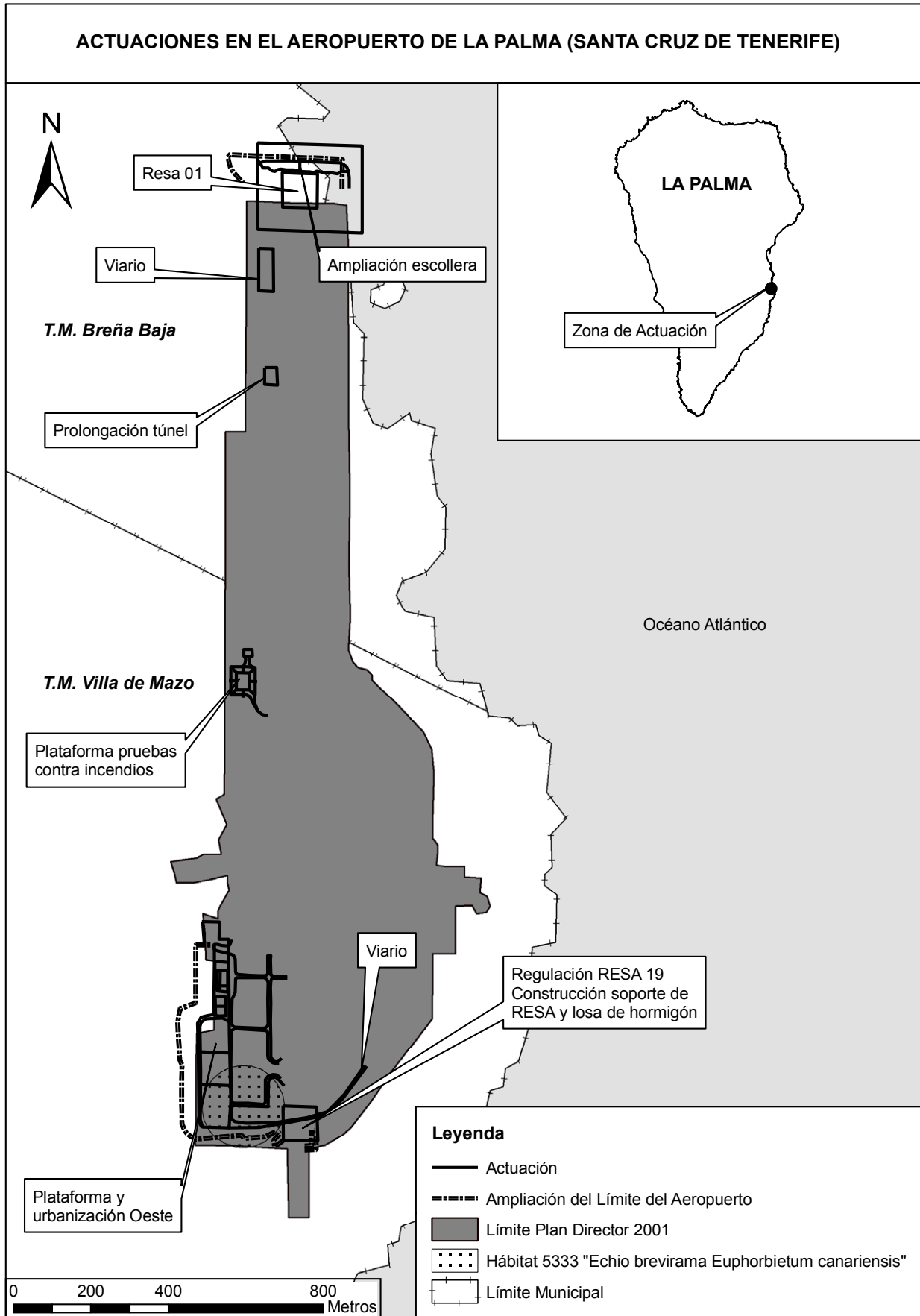
Fase de operación.—En esta fase, el Plan de Vigilancia Ambiental consistirá en la integración en el Sistema de Gestión Ambiental del Aeropuerto de los nuevos parámetros ambientales, en especial los relativos al medio marino, que surgieran de las nuevas infraestructuras ejecutadas. Asimismo se llevará a cabo la comprobación de la efectividad de las medidas aplicadas en fase de construcción.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Actuaciones en el aeropuerto de La Palma (Santa Cruz de Tenerife) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) Dirección de Medio Ambiente para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 8 de enero de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2010-1321