

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO

**20804** *Resolución de 4 de diciembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del aeropuerto de Gran Canaria, Las Palmas.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado c) 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, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del RDL 1/2008 citado.

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. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

El objeto del proyecto es la ampliación del aeropuerto de la isla de Gran Canaria, con el fin de responder a las necesidades de tráfico aéreo actual. Las actuaciones que comprende el proyecto se plantean para cubrir las necesidades de ampliación del aeropuerto y se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual. Se prevé que el tráfico aéreo llegue a los 16,1 millones de pasajeros en el año 2025, lo que supone una tasa de crecimiento medio interanual del 2,7%. En cuanto al tráfico de aeronaves, las previsiones determinan que en el año 2025 se alcancen las 170.900 operaciones.

En la siguiente tabla se recogen las previsiones de tráfico de pasajeros y operaciones comerciales:

Año	Pasajeros	Incremento de Pasajeros (%)	Operaciones	Incremento de Operaciones (%)
2008	10.212.106	—	116.239	—
2012	10.717.000	4,9	123.300	6
2025	16.119.500	50,4	170.900	38,6

El aeropuerto de Gran Canaria está situado en la Bahía de Gando, en la costa este de la isla, a unos 18 km al sur de la ciudad de las Palmas y a unos 30 km al norte de los núcleos turísticos del sur de la isla. Los terrenos pertenecientes al Sistema General Aeroportuario (SGA) ocupan una superficie de 340,5 ha, repartidas entre los términos municipales de Telde e Ingenio. Se trata de un aeropuerto de interés general para el Estado y es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) 4E. Por otro lado, el aeropuerto forma parte del aeródromo militar de utilización conjunta denominado Gran Canaria/Gando.

Todas las actuaciones previstas desarrollan parte de las determinaciones incluidas en el Plan Director aprobado según Orden Ministerial, de 20 de septiembre de 2001, publicada

en el «BOE» n.º 234, de 29 de septiembre de 2001, y tienen lugar en el subsistema de movimiento de aeronaves y en el subsistema de actividades aeroportuarias:

Subsistema de movimiento de aeronaves:

Ampliación de la plataforma norte-sur. La plataforma de estacionamiento se ampliará por el norte en 23.000 m<sup>2</sup> y en 28.000 m<sup>2</sup> por el sur para incrementar la capacidad de estacionamiento de aeronaves. Para esta ampliación será necesario expropiar 2.710 m<sup>2</sup> de terreno fuera de los terrenos propiedad del aeropuerto. Las actuaciones implican la remodelación de instalaciones eléctricas, pavimentaciones, demoliciones, sustitución de pavimento, remodelación de sistemas de abastecimiento y la eliminación de unos 900 pies arbóreos.

Construcción y ampliación de rodaduras de acceso a las cabeceras 03L y 03R. Con estas actuaciones se pretende mejorar la configuración de accesos a las cabeceras 03, por tanto, un aumento de la capacidad del campo de vuelo. Además, estos trabajos persiguen mejorar el trazado de la galería de servicios subterránea que discurre por esta zona, facilitando el acceso a la misma. Para ello se ejecutarán tres accesos a la cabecera 03L, de los cuales el más interior será para aviación regional y el más exterior para aeronaves tipo F, prolongando dos de ellos hasta la cabecera 03R, denominados: calle de acceso sur, calle de acceso intermedia y calle de acceso a aeronaves regionales.

Subsistema de actividades aeroportuarias:

Construcción de nuevos edificios de campo de compañías y seguridad. Se contempla la construcción de dos edificios en dos sectores diferentes del aeropuerto, uno de ellos en las proximidades de la terminal de carga y el otro en una parcela al norte del aeropuerto, en las proximidades del vallado perimetral. La construcción de estas edificaciones implicará, entre otras actuaciones, el desbroce y retirada de tierra vegetal, remodelación de alumbrado, levantamiento de muros, pavimentación, instalación eléctrica, ajardinamientos, y la eliminación de 280 pies de Casuarina sp. y 10 de palmera canaria.

Construcción de edificio modular de oficinas de compañías. En la parcela en la que se realizará esta construcción existe en la actualidad un edificio denominado Catering 2000, que deberá demolerse para, a continuación, llevarse a cabo la urbanización de la parcela y la construcción de un nuevo edificio modular.

Aparcamiento zona sur. En el lugar en el que se localiza el estacionamiento sur de autobuses del aeropuerto se construirá un nuevo edificio de aparcamientos que ampliará y redistribuirá el actual. La superficie total construida de la nueva edificación será de 18.174 m<sup>2</sup> y su superficie útil será de 16.895 m<sup>2</sup>.

Aparcamiento P3. En la parcela ubicada frente al edificio terminal de carga de Iberia se construirá un nuevo edificio de aparcamientos para personal del aeropuerto y abonados. Tendrá una superficie de 6.000 m<sup>2</sup> y una capacidad para 988 plazas repartidas en 5 plantas.

Aparcamiento de zona de carga. Se construirá en una parcela sin edificar de 6.440 m<sup>2</sup> de superficie. Requerirá la excavación de un volumen de 64.800 m<sup>3</sup> y tendrá una capacidad de 892 plazas.

Accesos zona oeste. Se construirá un segundo carril de entrada al aeropuerto desde la autovía GC-1 con las mismas características que el actual. La ampliación comenzará en la separación del acceso al aeropuerto de la autovía y continuará hasta la glorieta existente, una vez se deja atrás el paso inferior de la autovía, siendo la longitud total del carril adicional de 350 m. Serán eliminadas una treintena de palmeras canarias situadas en el Palmeral del Global.

Nueva depuradora. Debido a la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves prevista en la zona donde se localiza la actual estación depuradora de aguas residuales (EDAR) del norte del aeropuerto, será preciso construir una nueva EDAR en las proximidades del límite norte del SGA, con un diseño de 5.695 habitantes equivalentes, un caudal de 62,50 m<sup>3</sup>/h y una capacidad diaria de depuración de 1.500 m<sup>3</sup>/día. Se llevará a cabo la demolición de la actual depuradora, la adaptación de la red de riego, la eliminación

de 500 pies de Casuarina sp. y de un reducido número de palmeras canarias; la desviación y reposición de la red de saneamiento de los diversos edificios de la zona sur, la construcción de un nuevo pozo, la construcción de un edificio con maquinaria, aseo y otras dependencias y la pavimentación de la parcela, accesos y zona peatonal.

En el caso de las actuaciones: La construcción y ampliación de las rodaduras de acceso a las cabeceras 03L y 03R, la construcción de un nuevo edificio de campo de compañías y seguridad y de un edificio modular de oficinas, el nuevo aparcamiento de la zona sur y la nueva depuradora, se siguen las indicaciones del Plan Director vigente de mejorar la configuración de accesos a las pistas de vuelo y optimizar la funcionalidad de la infraestructura aeroportuaria. Por este motivo, y debido a que las actuaciones que se plantean para cubrir las necesidades de ampliación del aeropuerto de Gran Canaria, se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual, no se han establecido alternativas para estas actuaciones.

A continuación se describen las alternativas propuestas en el estudio de impacto ambiental:

#### Ampliación de la plataforma norte-sur

Alternativa	Descripción
0	No actuación.
1	Ampliación de la plataforma por ambos lados. La ampliación hacia el norte se produciría dentro de los límites aeroportuarios, en terrenos ocupados actualmente por el antiguo bloque técnico, por un restaurante, una zona de urbanización pavimentada y aparcamientos. La ampliación hacia el sur consistiría en la sustitución del pavimento flexible actual por pavimento hidráulico y el pavimentado de la isleta existente. Se realizaría, asimismo, una nivelación del terreno, garantizando el cumplimiento de la normativa y permitiendo un mejor acceso a la plataforma y un aumento de la operatividad.
2	Ampliación de la plataforma únicamente en la zona sur, dentro de los límites aeroportuarios.
3	Ampliación de la plataforma por su lado norte.

Atendiendo a criterios tanto técnicos como ambientales, en este caso se ha seleccionado la Alternativa 1.

#### Creación de nuevos accesos en la zona oeste

Alternativa	Descripción
0	No actuación.
1	Ampliación a 2 carriles del acceso existente
2	Creación de un nuevo acceso al norte del existente
3	Creación de un nuevo acceso al sur del existente.

Desde el punto de vista técnico, económico y ambiental, se ha optado por la Alternativa 1.

#### Construcción del edificio de aparcamientos P3 y de la zona de carga

Alternativa	Descripción
0	No actuación.
1	Formado por una planta sótano, una planta baja y tres plantas sobre rasante.
2	Formado por dos plantas sótano, una planta baja dos plantas sobre rasante.

Se selecciona la alternativa 2 en ambos casos, tanto para la construcción del edificio de aparcamientos P3 como para la zona de carga, en el estudio de impacto ambiental.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—El aeropuerto de Gran Canaria se localiza en la península de Gando, en la costa oriental de la isla en la que predominan las pendientes suaves, entre el 0-15%.

Los barrancos más importantes en la zona de estudio son los de Telde y Guayadeque. Por la zona central del aeropuerto discurre el barranco de Malfú canalizado de forma subterránea bajo la infraestructura. Con respecto a la hidrogeología, el aeropuerto de Gran Canaria se sitúa sobre una de las 10 masas de agua en que se subdivide el acuífero único de la isla.

En el interior del Sistema General Aeroportuario destaca la presencia, en el noroeste del recinto, de una plantación de Casuarina sp. que ocupa más de 20 hectáreas. Bordeando esta masa se localiza una hilera de palmeras canarias (*Phoenix canariensis*) y al sur, colindante con el extremo de la plataforma de estacionamiento, se sitúan los ajardinamientos del Rincón Canario, formado por ejemplares de *Phoenix canariensis*, *Phoenix dactylifera*, *Dracaena draco*, *Araucaria* sp., *Nerium oleander*, *Acacia dealbata* y diversas especies de ficus, cactus y plantas crasas. Otras masas de vegetación con cierta entidad y densidad son las parcelas de Casuarina sp. y *Phoenix canariensis* localizadas al norte y al sur de los aparcamientos, la repoblación de palmera canaria cercana a la cabecera 03L y el Palmeral del Global situado en una isleta entre la autopista GC-1 y el vial oeste de acceso al aeropuerto, fuera de los límites de propiedad del Sistema General Aeroportuario.

Entre las especies animales identificadas en el entorno del área de actuación destacan las siguientes:

**Invertebrados:** *Pimelia granulicollis*, en peligro de extinción según el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (Decreto 151/2001, de 23 de julio).

**Reptiles:** perenquén de Boettger (*Tarentola boettgeri*), un endemismo macaronésico que es común en el aeropuerto, y el lagarto de Gran Canaria (*Gallotia stehlini*), especie endémica de la isla de Gran Canaria y de interés especial según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo), habiéndose observado en todos los ambientes del aeropuerto, entre ellos en el Palmeral del Global.

**Aves:** pardela cenicienta (*Calonectris diomedea borealis*), charrán común (*Sterna hirundo*), charrán patinegro (*Sterna sandvicensis*), chortilejo chico (*Charadrius dubius*), gavián común (*Accipiter nisus granti*), cernícalo común (*Falco tinnunculus canariensis*), alcaraván (*Burhinus oedicnemus distinctus*), abubilla (*Upupa epops*) y bisbita caminero (*Anthus berthelotii*), todas ellas catalogadas como de interés especial por el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, y la terrera marismeña (*Calandrella rufescens polatzeki*), catalogado como vulnerable según el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias.

En la zona de actuación no hay ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000, siendo los espacios más próximos al recinto aeroportuario:

Lugar de importancia comunitaria (LIC) Tufia (ES7010028), situado al norte de las instalaciones, colindante con el límite del Sistema General Aeroportuario.

LIC Bahía de Gando (ES7010048), situado a menos de 100 metros del límite oriental del Sistema General Aeroportuario.

LIC Punta de la Sal (ES7010052), situado a 1,5 km al sur de la cabecera 03L.

LIC Barranco de Guayadeque (ES7010041), situado a 3,5 km al suroeste de la cabecera 03L.

En el interior del recinto aeroportuario no se encuentra ningún hábitat de interés comunitario según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Los más cercanos son bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (código 1110) y acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas (código 1250), incluidos en el LIC Bahía de Gando.

Asimismo, el aeropuerto de Gran Canaria no se localiza sobre ningún área importante para las aves (IBA).

Por otra parte, en el interior del recinto aeroportuario existe un elemento definido como bien etnográfico, según la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, concretamente el Pozo Las Puntillas.

Con respecto a la calidad física del aire, se han calculado para la situación actual (2008) los indicadores Leq 60, 65, 70 y 75 dB(A), para los periodos día y tarde (Ld y Le), y Leq 50, 55, 60, 65 y 70 dB(A) para el periodo noche (Ln). Esto permite realizar un análisis de la superficie afectada y del número de viviendas expuestas a niveles de ruido superiores a Ld 65 dB(A), Le 65 dB(A) y Ln 55 dB(A).

Respecto a los equipamientos sensibles, se ha inventariado un centro docente, el CEIP Barrio Costa, expuesto a niveles superiores a Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A) situado en el núcleo poblacional de Las Majoreras, perteneciente al término municipal de Ingenio.

Con relación al suelo residencial, en el siguiente cuadro se resumen los resultados obtenidos para la situación actual (2008):

Periodo	Indicador límite para áreas residenciales	Superficie (ha)	Viviendas (nº)
Día (Ld)	> 65 dB(A)	440,2	180
Tarde (Le)	> 65 dB(A)	402,5	89
Noche (Ln)	> 55 dB(A)	708,5	223

Para caracterizar la calidad química del aire en la situación actual se han realizado dos tipos de análisis, por un lado el cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes (NOx, CO, SOx, HC y PM10) de origen aeroportuario para el año 2008, y por otro, se ha modelizado el transporte y dispersión de dichos contaminantes en la atmósfera.

Del global de los resultados obtenidos se concluye que, para todos los contaminantes analizados, las concentraciones obtenidas se encuentran por debajo de los límites establecidos por la legislación.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

#### a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 27 de mayo de 2008, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento inicial del proyecto Ampliación del aeropuerto de Gran Canaria (Las Palmas) 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 25 de junio de 2008, 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
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. . . . .	—
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial. Gobierno de Canarias. . . . .	—

Organismos consultados	Respuestas recibidas
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.....	X
Servicio de Medio Ambiente. Cabildo Insular de Gran Canaria.....	-
Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico. Cabildo Insular de Gran Canaria.....	-
Ayuntamiento de Agüimes (Las Palmas).....	-
Ayuntamiento de Ingenio (Las Palmas).....	-
Ayuntamiento de Telde (Las Palmas).....	-
Ayuntamiento de Santa Lucía (Las Palmas).....	X
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas).....	-
S.E.O./BirdLife.....	-
WWF/ADENA.....	-
Ecologistas en Acción - CODA (Confederación Nacional).....	-
BEN MAGEC - Ecologistas en Acción de Gran Canaria.....	-

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

Justificación y alternativas. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica una serie de consideraciones a este respecto en su informe:

Algunas de las alternativas seleccionadas, como la alternativa 1, para los nuevos accesos a la zona oeste, o la alternativa 2 para el acceso sur, aprovechan infraestructuras ya construidas, lo que minimiza los impactos.

La elección de la alternativa 2 en el caso del aparcamiento P3 y del aparcamiento de la zona de carga, disminuye el impacto visual al construir dos plantas sobre rasante en lugar de tres como proponía la alternativa 1.

En el estudio de impacto ambiental se deberá incluir un estudio sobre la previsión futura en el aumento del tráfico aéreo y una justificación que explique las motivaciones de tal ampliación, haciendo una comparativa de las distintas alternativas proyectadas en relación al aumento del tráfico calculado con la alternativa 0 o de no actuación.

El Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias considera necesario ampliar el estudio de alternativas a otras acciones no consideradas en la documentación aportada.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Santa Lucía considera que en el análisis de alternativas no se hace mención a las características ambientales que diferencia a cada una de ellas y cuáles son las que determinan la elección de una u otra. Por otro lado, insta a incidir en las afecciones paisajísticas, visuales y territoriales para la toma de decisiones respecto a las alternativas.

Calidad del aire. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal y el Servicio de Impacto Ambiental señalan que el estudio de impacto ambiental deberá presentar una estimación futura del aumento de las emisiones de gases a la atmósfera asociadas a este proyecto, motivada por el aumento del tráfico aéreo que se prevé en un futuro. Además, el Servicio de Impacto Ambiental indica que se deberá incluir un programa de control y vigilancia de la contaminación del aire, fundamentalmente durante la fase de funcionamiento.

Gestión de residuos. A este respecto, el Servicio de Impacto Ambiental señala que se deberá estudiar el destino final de los residuos o vertidos resultantes de las demoliciones y obras de los proyectos, y evaluar las zonas de depósito de maquinaria, materiales y/o residuos.

Hidrología. El parque de maquinarias, las zonas de acopio de materiales, las instalaciones auxiliares de obra y los vertederos se deberán ubicar fuera de zonas sensibles y en terrenos convenientemente impermeabilizados para evitar vertidos accidentales, tanto a aguas superficiales como subterráneas, como indica la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal.

El Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental indica que se deberán aportar datos relativos a la calidad del agua producto de la depuración y características del depósito del agua tratada, así como la calidad del agua producto, los olores y la gestión de lodos.

Espacios naturales protegidos. El Servicio de Biodiversidad de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias señala que no es previsible que las actuaciones tengan repercusiones negativas sobre los espacios de la Red Natura ya que no se localizan sobre ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ni Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Se destaca la cercanía del LIC Bahía de Gando, ES7010048, y el LIC Tufía, ES7010028,

Debido a la cercanía del aeropuerto al mar, se considera que se deberá prestar especial atención a las medidas que eviten vertidos que afecten al LIC Bahía de Gando y a los hábitats de interés comunitario que lo caracterizan, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, 1250 acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas y 1110 bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda, entre otros incluidos en él, según considera la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal.

Vegetación. Según señala la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal se deberá prestar especial atención al manejo de los pies arbóreos que se vayan a transplantar en las zonas verdes previstas. Se deberán restaurar las formaciones naturales que hayan sido eliminadas y las especies elegidas para los jardines y parques serán autóctonas y tendrán un requerimiento hídrico bajo para minimizar el gasto de agua destinada al riego. Por otra parte, el Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental señala que se deberán localizar los lugares donde se trasplantarán los ejemplares de palmeras afectadas y se estudiará la posibilidad de compensar las superficies verdes.

Fauna. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal considera que las líneas eléctricas asociadas a las actuaciones del proyecto deberán incluir medidas anticolidión y antielectrocución adecuadas, y que se deberá establecer un calendario de obras acorde con los taxones encontrados en la zona evitando los trabajos nocturnos y en días de viento desfavorable. Además, se deberá tener en cuenta la posible existencia en la zona de actuación del escarabajo *Pimelia granulicollis* para evitar afecciones sobre el mismo como señala la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias.

Patrimonio cultural. La Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias señala que la competencia en la materia la ostenta el Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Gran Canaria.

Por otra parte, el Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental considera que un técnico especializado deberá realizar una prospección de superficie con el objetivo de identificar y caracterizar el patrimonio histórico del ámbito de estudio.

Por otra parte, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar indica que la mayoría de las actuaciones a realizar se ejecutan en terrenos del aeropuerto, privados o gestionados por el Gobierno de Canarias, sin ocupación de bienes de dominio público marítimo terrestre. Además señalan que la construcción de la depuradora y, si fuera necesario, de un emisario submarino para el vertido del agua depurada, deberá regirse por la legislación específica aplicable a estos usos, no constituyendo el escrito remitido por esta administración, en ningún caso, el informe preceptivo y vinculante previsto en el artículo 112.b) de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y en el artículo 150 del Reglamento para su desarrollo y ejecución.

c) 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. Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 11 de diciembre de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino realiza el consiguiente traslado de consultas al promotor, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que deberá incluir el estudio de impacto ambiental.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultado. El estudio de impacto ambiental del proyecto fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio de la Dirección de Planificación de Infraestructuras, de AENA, en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 153, de 25 de junio de 2009.

Transcurrido el plazo de información pública, con fecha 7 de octubre de 2009, AENA remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, el cual comprendía el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del mismo.

Durante el proceso de información pública se ha recibido una alegación de un particular, el cual indica, por una parte, que previo al término de la evaluación ambiental del proyecto, según los artículos 8 y 9.1 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, se deberá formular un Plan Territorial Especial para el Sistema General Aeroportuario, cuya formulación corresponderá a AENA. Este Plan Territorial es exigido por el texto refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias, en su dimensión de Plan de Ordenación de los Recursos Naturales.

El promotor contesta a esta alegación destacando que el planeamiento de desarrollo al que hace referencia los artículos 8 y 9.1 del Real Decreto 2591/1998, debe ser formulado por AENA de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y su función consiste en la integración en la ordenación del territorio de las infraestructuras aeroportuarias contempladas en dicho Plan Director, por lo que sólo podrá introducir modificaciones cuando las mismas no modifiquen sustancialmente las previsiones del Plan Director. En cualquier otro caso, los planes directores de los aeropuertos se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial. Respecto a los proyectos contenidos en el estudio de impacto ambiental se ha acreditado su conformidad con el Plan Director actual.

b) Consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado. AENA solicitó informe a las administraciones afectadas, y que previamente habían sido consultadas, en relación al estudio de impacto ambiental del proyecto.

En el transcurso del procedimiento legalmente establecido, se recibieron informes procedentes de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, del Ayuntamiento de Ingenio y del Ayuntamiento de Santa Lucía.

Los aspectos ambientales más relevantes tratados en los distintos informes son los siguientes:

Contaminación acústica. El Ayuntamiento de Ingenio considera que no hay rigurosidad en la representación espacial de la huella sonora, ni se han tenido en cuenta parámetros como la velocidad media y dirección del viento, humedad e inversiones térmicas, para la contaminación acústica en la fase de construcción. El promotor a este respecto señala que la huella sonora se da como resultado de la atenuación debido al efecto barrera que provocan las edificaciones presentes en el barrio de Las Puntillas. Por otro lado, respecto a la incorporación en el modelo de simulación empleado de información acerca de la



velocidad y componente del viento, éste se ajusta a la norma ISO-9613, Parte II sobre atenuación del sonido durante la propagación en exteriores.

El mismo Ayuntamiento indica que no se ha incluido todo el equipamiento sensible expuesto, ya que se obvian locales comerciales y un centro de salud. AENA informa que según la definición de las áreas acústicas contempladas en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, estos equipamientos no estarían incluidos como equipamiento sensible, por lo que no formarán parte del Plan de aislamiento acústico.

También se propone que se revise y adapte el Plan de aislamiento acústico a la puesta en funcionamiento de las nuevas instalaciones y que se valoren las afecciones acústicas mediante equipos de medición, para contrastar la información resultado de la simulación acústica con los valores tomados en campo. El promotor en contestación a esta alegación señala que la revisión del Plan de aislamiento acústico se propone en el estudio de impacto ambiental.

Espacios naturales de interés. El Servicio de Biodiversidad de la Dirección General del Medio Natural del Gobierno de Canarias informa que las obras no afectarán negativamente sobre la integridad de los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 próximos a la zona de actuación: LIC Bahía de Gando (código ES7010048) y LIC Tufia (código ES7010028), ni sobre las especies clasificadas como protegidas por el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (Decreto 151/2001, de 23 de julio). Además señalan que los hábitats de interés comunitario 1250 acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas y 1110 bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda no se verán alterados por las obras propuestas.

Hidrología. No se determina si se considera necesario o no, instalar plantas de separación de hidrocarburos como media correctora, según indica el Ayuntamiento de Ingenio.

AENA informa que los proyectos de la ampliación de la plataforma norte-sur, el aparcamiento de la zona sur, los nuevos aparcamientos P3 y zona de carga y el nuevo acceso de la zona oeste ya incluyen la instalación de plantas separadoras de hidrocarburos.

El Ayuntamiento de Santa Lucía propone como sistema de depuración de aguas un sistema tipo SNDA (sistema natural de depuración de aguas residuales). El promotor indica que este tipo de sistemas es adecuado cuando el volumen del efluente es reducido, lo que no ocurre en este caso. Además, en el caso de los aeropuertos, estos sistemas son desaconsejados por poder provocar la atracción de aves, con el consiguiente riesgo para la seguridad de la navegación aérea.

Fauna. El Servicio de Biodiversidad de la Dirección General del Medio Natural del Gobierno de Canarias indica que en el área de ejecución del proyecto y áreas adyacentes, se ha constatado la presencia de tres especies protegidas, a las que les es de aplicación las disposiciones establecidas en el artículo 4 del Decreto 151/2001, de 23 de julio (Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias), *Calandrella rufescens*, *Falco tinnunculus canariensis* y *Sylvia conspicillata orbitalis*. El informe de esta administración concluye que no se prevén efectos sobre las especies catalogadas.

El Ayuntamiento de Ingenio indica que no se justifica la necesidad de los trabajos nocturnos, ya que no se valora la repercusión que pueden tener sobre el medio biótico y la población. El promotor, con respecto a la afección nocturna sobre el medio biótico, señala que en el estudio de impacto ambiental se analizan los impactos sin hacer distinción entre el periodo diurno y nocturno, programando las obras fuera del periodo de cría para reducir las molestias causadas por el incremento de los niveles sonoros.

Selección de alternativas. Los Ayuntamientos de Ingenio y Santa Lucía, indican que no se han valorado condiciones ambientales para la selección de la alternativa más viable. Sólo se consideran condiciones técnicas. El promotor considera que a la hora de evaluar las alternativas de los proyectos se tiene en cuenta que las actuaciones se ejecutarán en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, de manera que las alternativas de

desarrollo de la infraestructura están fuertemente condicionadas por la actual del aeropuerto, la disponibilidad de terrenos y por los procedimientos operativos vigentes.

El Ayuntamiento de Ingenio indica que, siendo la ampliación de la plataforma Norte-Sur una de las actuaciones que contempla el proyecto y siendo la expropiación de terrenos uno de los condicionantes que se deben tener en cuenta para la valoración y elección de alternativas, se deduce que la elección de la alternativa 3: ampliación de la plataforma Norte-Sur, ya estaba predeterminada antes de que se sometiera esa misma actuación al proceso de valoración de alternativas, dado que de forma paralela al procedimiento de evaluación ambiental, ya se estaba llevando a cabo el Expediente de Expropiación Forzosa de los terrenos afectados por la elección de esa misma alternativa. AENA informa a este respecto que la ejecución del expediente de expropiación de forma previa a la elaboración del estudio de impacto ambiental, el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general llevará implícita la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios, de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

Cartografía. El Ayuntamiento de Ingenio observa que las coordenadas definidas y que se publican en la Orden Ministerial por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria no corresponden con los límites del Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras-Sistema General Aeroportuario que recoge el Plan General de Ordenación de Ingenio, afectando a varios edificios residenciales, naves industriales y vías de comunicación, en un suelo clasificado como Suelo Urbano Consolidado.

El promotor indica que existe un solapamiento entre las coordenadas establecidas por el Plan Director de 2001 y las definidas por el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Ingenio de 2005, que afecta a diversas edificaciones del barrio de Las Puntillas. En la actualidad, se está llevando a cabo una revisión de la zona de servicio del aeropuerto para ajustarlo a las necesidades actuales, cuyo límite ya se ajusta al establecido por el PGOU de Ingenio, aunque éste deberá ser aprobado por la futura revisión del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria. En cualquier caso, los proyectos objeto de estudio no se localizan en esta área.

Tráfico. El Ayuntamiento de Santa Lucía considera que es necesario establecer previsiones de tráfico ajustándose a la situación actual socioeconómica y a las necesidades de la nueva infraestructura. AENA señala a este respecto que la metodología empleada en el estudio de las previsiones del tráfico aéreo es la prevista en el Manual de Previsión del Tráfico Aéreo en los Aeropuertos de la Red de Aena, desarrollado de acuerdo con el Manual de Planificación de Aeropuertos de OACI y con el Manual de Previsión de Tráfico Aéreo de OACI.

#### 4. Integración de la evaluación.

a. Análisis ambiental para selección de alternativas. Para la evaluación de las alternativas consideradas y justificación de la solución adoptada, se ha realizado las previsiones de crecimiento para el aeropuerto de Gran Canaria, revisadas en octubre de 2008, que muestran un incremento constante y sostenido en el tráfico de pasajeros y aeronaves desde el año 2010 hasta el año 2025. Del estudio de la previsión de la demanda y el análisis de la situación actual, se obtienen las necesidades de adaptación del aeropuerto de Gran Canaria a la nueva situación prevista.

En primer lugar se analiza la alternativa 0 para todas las actuaciones del proyecto. Aunque desde el punto de vista medioambiental supone la no introducción de posibles nuevas afecciones negativas derivadas de la ejecución de obras de ampliación del aeropuerto, ya existe en la actualidad una infraestructura consolidada, por lo que la afección ya existe. Asimismo, la alternativa 0 supone un coste indirecto, derivado de la pérdida de la capacidad del aeropuerto de proporcionar a los pasajeros un servicio aducado, con los niveles de calidad y seguridad esperados.

En el caso de las actuaciones que se encuentran ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual, no se han planteado alternativas.

Para los siguientes proyectos sí se han formulado distintas alternativas:

Ampliación de plataforma norte-sur:

Alternativa 1: ampliación por ambos lados de la plataforma.

Alternativa 2: ampliación de plataforma por su lado sur.

Alternativa 3: ampliación de plataforma por su lado norte.

Atendiendo a criterios tanto técnicos como ambientales, se ha seleccionado la alternativa 1, puesto que recoge los aspectos favorables del resto de las alternativas, solucionando sus inconvenientes (afección a edificios, afección a viales, distancia a la terminal con respecto al lugar en el que las aeronaves comerciales estacionarían, etc.). Además, es la opción que requiere un menor volumen de demoliciones, y la afección a la vegetación es menor que en la alternativa 3.

Construcción de edificio aparcamiento P3 y edificio de zona de carga:

Alternativa 1: planta sótano, planta baja y tres plantas sobre rasante.

Alternativa 2: dos plantas sótano, una planta baja y dos plantas sobre rasante.

Se selecciona la alternativa 2 en ambos casos, puesto que, aunque requiere un movimiento de tierra mayor, supone un impacto visual menor y se compensan las distancias máximas en las dos posibles direcciones, permitiendo menos recorridos y una mayor fluidez del tráfico que, a la larga, implica un inferior consumo de combustible y menores emisiones a la atmósfera.

Accesos en la zona oeste:

Alternativa 1: ampliación a 2 carriles del acceso existente.

Alternativa 2: creación de un nuevo acceso al norte del existente.

Alternativa 3: creación de un nuevo acceso al sur del existente.

Se elige la alternativa 1, que es la ambientalmente más favorable, ya que no se producirían impactos ambientales significativos en el entorno distintos de los ya existentes en el entorno con motivo de la antropización de la zona proporcionando, además, acceso casi, directo a la terminal del aeropuerto.

b. Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor.

Impactos sobre la calidad física del aire. Durante la fase de construcción, los efectos sobre el ruido se derivan de las emisiones sonoras debidas a las actividades de obra y los movimientos de maquinaria. Para minimizar estos impactos el promotor propone: utilizar 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; planificar las actuaciones de obra y los caminos de acceso a la misma de tal forma que se minimicen las afecciones; análisis de viabilidad de la implantación de medidas correctoras adicionales, en vista de la afección acústica que se deriva de las obras de construcción y ampliación de rodaduras de acceso a las cabeceras 03L y 03R sobre las viviendas emplazadas al sur del aeropuerto.

El estudio de impacto ambiental ha realizado una modelización acústica de la situación previsible utilizando la versión 7.0 del software INM (Integrated Noise Model), para determinar las afecciones acústicas en la fase de operación del proyecto, representándose las isófonas resultantes sobre ortofoto, lo que permite determinar la afección a las edificaciones existentes en el entorno del aeropuerto.

La valoración de los resultados consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad fijados por el anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Área acústica	Uso característico	Ld	Le	Ln
Tipo e	Sanitario, docente y cultural.	60	60	50
Tipo a	Residencial.	65	65	55
Tipo d	Terciario.	70	70	65
Tipo c	Recreativo y de espectáculos.	73	73	63
Tipo b	Industrial.	75	75	65
Tipo f	Infraestructuras de transporte.	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

Ld: Nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-1: 1987, determinado a lo largo de todos los periodos día (7.00-19.00 h) de un año.

Le: Nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-1: 1987, determinado a lo largo de todos los periodos tarde (19.00-23.00 h) de un año.

Ln: Nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-1: 1987, determinado a lo largo de todos los periodos noche (23.00-7.00 h) de un año.

En la siguiente tabla se pueden comprobar el número de viviendas y colegios expuestos a niveles que superan los objetivos de calidad fijados por la normativa vigente (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre):

#### Viviendas expuestas

Escenario	Ld 65 dB(A)	Le 65 dB(A)	Ln 55 dB(A)
Escenario actual (2008) . . . . .	180	89	223
Escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones (2012) . . . .	202	121	257
Escenario futuro (2025) . . . . .	145	71	289

Tal y como puede deducirse de los datos contenidos en la tabla anterior, el número de viviendas potencialmente expuestas aumenta ligeramente durante el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones respecto de la situación actual existente. En ambos horizontes, en lo que respecta a los equipamientos sensibles afectados, se ha localizado el centro docente CEIP Barrio Costa, en el término municipal de Ingenio.

Las medidas para minimizar la afección debida al ruido en el aeropuerto en la fase de operación, van orientadas hacia la reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, como mejoras técnicas en la fabricación de aeronaves encaminadas a la reducción de los niveles sonoros ocasionados por el motor de la aeronave, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, que eviten el desarrollo urbanístico en zonas expuestas a niveles por encima de los criterios de calidad ambiental, procedimientos operativos de reducción de ruido y restricciones operativas, como diseño de trayectorias de despegue que eviten sobrevolar poblaciones a baja altura, realización de procedimientos de atenuación de ruidos en despegues de acuerdo al documento 8168 de OACI, instalación de ayudas a la navegación que permitan seguir trayectorias con menor dispersión, limitación de la utilización del empuje de reserva y limitación del empleo de la APU en puestos de estacionamiento más próximos a núcleos urbanos o zonas habitadas mediante el uso de unidades GPU o suministro a 400 Hz.

Además, el aeropuerto de Gran Canaria controla la ejecución de pruebas de motores, impidiendo que se realicen en horario nocturno, y se ha establecido una tasa de ruido, cuyo objeto es no incentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante la aplicación de penalizaciones sobre el importe a pagar por aterrizaje a aquellas aeronaves que superen los límites de certificación acústica establecidos.

Actualmente, AENA está llevando a cabo un Plan de Aislamiento Acústico en el entorno del aeropuerto de Gran Canaria consecuencia de la declaración de impacto ambiental del proyecto de Actuaciones en el aeropuerto de Gran Canaria, formulada mediante Resolución de 2 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático (BOE n.º 62, de 14 de marzo de 2006). Para salvaguardar la calidad acústica de las viviendas y edificaciones de usos sensibles potencialmente afectadas por el presente proyecto, se ampliará el Plan de Aislamiento iniciado durante el año 2007, que incorporará estas edificaciones que se encuentren incluidas dentro de la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h) calculadas para el escenario de la puesta en marcha de las infraestructuras (2012).

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, 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, además de cubrir mediante lonas 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; limitación de la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h; etc.

Para detectar los posibles impactos que pueden producirse bajo las condiciones de operatividad a partir de las actuaciones en el aeropuerto de Gran Canaria, se ha llevado a cabo el inventario de emisiones, tanto para cuando entren en servicio las infraestructuras en el año 2012, como para el escenario futuro del año 2025, así como un análisis de los niveles de inmisión medios generados sobre su entorno. Los contaminantes analizados son: CO, HC, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> y CO<sub>2</sub>.

Se han calculado las emisiones anuales de los siguientes compuestos para ambos escenarios (años 2012 y 2025), expresados en toneladas/año:

Año	CO	HC	NO <sub>x</sub>	SO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>	CO <sub>2</sub>
2012	441,40	55,79	400,56	35,66	5,83	111.222
2025	679,35	83,18	573,45	51,28	7,30	167.461

En la siguiente tabla se recogen los valores obtenidos en la simulación de los niveles de inmisión para el año 2012, así como los valores y umbrales vigentes a partir de 2010, de acuerdo con el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, partículas, plomo, benceno y CO.

Máximos obtenidos en la simulación (año 2025)	Contaminante y tipo de medida	Máximos obtenidos en la simulación (año 2012)	Valores límite para la protección de la salud humana
136,49 µg/m <sup>3</sup> (1)	CO octohorario.	67,97 µg/m <sup>3</sup> (1)	10.000 µg/m <sup>3</sup> .
3,33 µg/m <sup>3</sup> (3)	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> anual.	4,05 µg/m <sup>3</sup> (3)	5 µg/m <sup>3</sup> .
30,68 µg/m <sup>3</sup> (4)	NO <sub>2</sub> anual.	19,58 µg/m <sup>3</sup> (4)	40 µg/m <sup>3</sup> .
249,18 µg/m <sup>3</sup> (1)	NO <sub>2</sub> horario.	163,10 µg/m <sup>3</sup> (1)	200 µg/m <sup>3</sup> (hasta 18 superaciones anuales).
1,88 µg/m <sup>3</sup> (1)	SO <sub>2</sub> diario.	1,69 µg/m <sup>3</sup> (1)	125 µg/m <sup>3</sup> (hasta 3 superaciones anuales).
33,91 µg/m <sup>3</sup> (1)	SO <sub>2</sub> horario.	26,80 µg/m <sup>3</sup> (1)	350 µg/m <sup>3</sup> (hasta 24 superaciones anuales).
0,57 µg/m <sup>3</sup> (2)	PM <sub>10</sub> anual.	0,27 µg/m <sup>3</sup> (2)	20 µg/m <sup>3</sup> .
0,23 µg/m <sup>3</sup> (1)	PM <sub>10</sub> diario.	0,58 µg/m <sup>3</sup> (1)	50 µg/m <sup>3</sup> (hasta 7 superaciones anuales).

(1) Máximo obtenido en uno de los 7 receptores simulados.

(2) Valor máximo de la simulación, que corresponde a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

(3) Valor máximo de la simulación, que corresponde a la zona de aparcamientos y accesos.

(4) Valor máximo de la simulación, que corresponde a la cabecera 03L.

A partir de los datos obtenidos de las simulaciones y la legislación de referencia, se puede concluir que:

Para todos los contaminantes analizados, las concentraciones obtenidas de la simulación se encuentran por debajo de los límites establecidos por la legislación vigente. Únicamente en Las Majoreras, población situada cerca de la cabecera 03L, se supera en 3 ocasiones el valor de referencia  $\text{NO}_x$  en el escenario futuro, siendo 18 veces al año las permitidas por la Legislación.

La diferencia en las emisiones totales y en los niveles de inmisión entre ambos escenarios no es muy elevada y es debida principalmente al incremento en la actividad aeroportuaria generada del crecimiento de la demanda. Cabe destacar el caso del contaminante  $\text{PM}_{10}$ , cuyos valores son ligeramente menores en el escenario futuro que en la puesta en marcha a pesar del incremento de la actividad en el aeropuerto de Gran Canaria. Esto se debe a que el programa utilizado para simular las inmisiones, tiene en cuenta un proceso progresivo de renovación de flota, es decir, los factores de emisión de los vehículos de apoyo en tierra son inferiores en el escenario futuro.

Según el estudio de impacto ambiental, durante la fase de operación se aplicarán una serie de medidas recomendadas por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y la FAA (Federal Aviation Administration) para la minimización de los impactos, previamente estudiadas para determinar su viabilidad en las condiciones particulares del aeropuerto, consistentes en: rodaje sin necesidad de utilizar todos los motores; minimización del tiempo de espera de aeronaves; despegue con un menor porcentaje de potencia si las condiciones son las adecuadas; en la espera en el aterrizaje se recomienda que la aeronave se encuentre en configuración de mínima resistencia; retrasar lo máximo posible, siempre dentro de los niveles de seguridad, el despliegue del tren de aterrizaje; restricción del uso de la reversa; las aeronaves no deben despegar por encima del peso máximo en despegue (MTOW) ni aterrizar por encima del peso máximo de aterrizaje (MLW); planificación trayectorias de los vehículos de apoyo en tierra. Además, se propone la realización de campañas de medición periódicas con estaciones móviles durante la fase de operación del aeropuerto, ubicadas en las zonas en las que existan vientos desfavorables unidos a alta estabilidad atmosférica.

Impactos sobre el suelo. Las principales afecciones que se producirán sobre el suelo se 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, y la deposición de residuos y excedentes de tierras en los vertederos asociados. La eliminación de suelo productivo de la zona de obras tiene especial relevancia debido a su escasez en las islas Canarias.

Para minimizar estas afecciones 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.

Como resultado de las excavaciones a realizar durante la ejecución de las actuaciones en el aeropuerto de Gran Canaria se ha estimado un volumen de tierra vegetal extraída de 28.004 m<sup>3</sup>. En el estudio de impacto ambiental se establece que se procederá a retirar, acopiar y mantener la tierra vegetal necesaria para su posterior reutilización.

Asimismo, se contemplará la posibilidad de su reutilización en la ejecución de las obras de los escombros procedentes de las demoliciones, especialmente de las originadas por la demolición de pavimentos y diversos elementos afectados por las actuaciones, que ascienden a 48.529 m<sup>3</sup>. En relación a la gestión de estos residuos generados durante la obra, 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, mientras que para los residuos peligrosos generados, se cumplirán lo impuesto en la legislación vigente.

Impactos sobre la 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 los cauces de los barrancos que discurren en las proximidades del aeropuerto.

Para minimizar estos impactos, el promotor propone una serie de medidas, entre las que destacan: impermeabilizar las instalaciones auxiliares y disponer de las instalaciones específicas para el cambio de lubricantes y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales; construcción de una balsa de decantación provisional durante las obras para las aguas procedentes del parque de maquinaria y otras instalaciones, correctamente impermeabilizada; evitar que los trazados de los caminos de acceso a obra o a las canteras y vertederos pasen sobre cauces de barrancos e instalar barreras filtrantes en los cauces que puedan verse afectados. Por último, se propone que los campamentos de obra se dotarán de un sistema de saneamiento adecuado y contarán con los permisos por parte del Consejo Insular de Aguas.

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, se diseñará un programa de observación, utilizando la red de piezómetros existente en el aeropuerto de Gran Canaria. En 2007 se procedió a la ejecución de siete sondeos para la toma de muestras del suelo y se instalaron tres piezómetros para el muestreo de agua subterránea. Estos sondeos, dependiendo de su ubicación, se utilizarán como red de control piezométrico y de calidad de agua periódico, para identificar y corregir los posibles efectos sobre el nivel del acuífero libre derivados de la ejecución de las obras.

Impactos sobre la vegetación. En el estudio de impacto ambiental se describen las actuaciones que son susceptibles de causar impactos sobre este elemento. Las acciones del proyecto con mayor incidencia potencial son los trabajos de desbroce y despeje en la preparación del terreno, la sustitución de cubiertas de vegetación natural y la utilización de maquinaria de obra. Los proyectos con una mayor afección a las comunidades vegetales de porte arbóreo se cuantifican aproximadamente de la siguiente manera:

Ampliación de la plataforma norte: Eliminación de 900 ejemplares de casuarina (*Casuarina* sp), 27 de palmera canaria (*Phoenix canariensis*), 7 de palmera datilera (*Phoenix dactylifera*), 4 dragos (*Dracaena draco*) y algunos pies ornamentales.

Construcción de una nueva depuradora: Eliminación de 500 ejemplares de casuarinas.

Edificio para la Guardia Civil: Eliminación de 280 casuarinas y 20 palmeras canarias.

Segundo carril en el acceso oeste al aeropuerto: Eliminación de 36 palmeras canarias pertenecientes al Palmeral del Global.

Edificio de aparcamientos P3: Eliminación de 44 palmeras canarias, 15 palmeras de abanico (*Washingtonia robusta*), 2 dragos y 2 carrizos de la pampa (*Cortaderia* sp.).

Edificio modular y edificio de campo de compañías: Eliminación de 5 y 17 palmeras canarias respectivamente.

Tanto la palmera canaria (*Phoenix canariensis*) como el drago (*Dracaena draco*), son especies declaradas como protegidas por la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de

Canarias, quedando sometidas a previa autorización de la Dirección General de Medio Ambiente y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Canarias, para realizar cualquier labor de arranque, recogida, corta y desraizamiento. Por lo tanto, el promotor propone que para cortar o trasplantar pies de palmera canaria o de drago se deberá pedir autorización previa a dicha Dirección General. En caso de que el trasplante no resultase viable, el promotor asegura que se llevará a cabo la plantación de pies de la misma especie y edad similar.

Para el resto de ejemplares susceptibles de trasplante, los proyectos establecerán los criterios y condicionantes en la ejecución de los mismos que garanticen la mayor probabilidad de éxito: fecha y método de trasplante, labores previas, programación de los trabajos, indicadores de control y seguimiento, etc. Además, se tendrá en cuenta que el procedimiento a seguir para el trasplante de palmeras cumplirá lo especificado en el anexo IV de la Orden, de 29 de octubre de 2007, por la que se declara la existencia de las plagas producidas por los agentes nocivos *Rhynchophorus ferrugineus* (Olivier) y *Diocalandra frumenti* (Fabricius) y se establecen las medidas fitosanitarias para su erradicación y control.

En caso de que el trasplante no resulte viable se llevará a cabo una reposición de los ejemplares por otros de la misma especie, fomentando en la medida de lo posible el empleo de ejemplares de *Phoenix canariensis* de acuerdo a lo establecido en el artículo 7, sobre promoción y fomento de la palmera canaria del Decreto 62/2006, de 16 de mayo, por el que se establecen medidas para favorecer la protección, conservación e identidad genética de la palmera canaria. Se recomienda asimismo revegetar y recuperar con pies de edad similar o cuya suma del conjunto de ejemplares reúna el total de la edad de los repuestos, asegurando la correcta implantación de los ejemplares transplantados, reponiendo aquellos que se detecte que por sus características no hayan arraigado con éxito.

En todo caso, se evitarán las especies exóticas (especialmente aquellas que tengan la consideración de invasoras), aquellos taxones que no sean propios de la zona o que presenten un carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales. También se tendrán en cuenta las características del medio físico, biológico y socioeconómico de la zona y las plantas que se empleen para la restauración deberán presentar un desarrollo normal, estar bien conformadas y sin síntomas de raquitismo.

La reposición se realizará, de acuerdo con la dirección del aeropuerto de Gran Canaria, bien en zonas situadas dentro del Sistema General Aeroportuario, bien en zonas anejas al mismo, como la Base Aérea de Gando o en otras zonas, previo acuerdo con las partes implicadas (Ministerio de Defensa, órgano competente de la Comunidad Autónoma, etc.).

Por otra parte, todos los pies que no estén afectados directamente por las actuaciones serán respetados. Por ello, una vez hecho el replanteo y antes de iniciar las obras, el promotor asegura que se procederá a marcar mediante cerramiento rígido el perímetro de ocupación para impedir la afección al arbolado circundante.

Por último, a pesar de que el aeropuerto no se encuentra incluido dentro de una zona de alto riesgo de incendio se cumplirá con lo establecido en el 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.

Impactos sobre la 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 asociados a ellos, y de forma indirecta, por incremento de polvo, ruido y emisiones gaseosas ocasionadas por la maquinaria de obra.

Para minimizar estas afecciones el promotor propone una serie de medidas, prestando especial atención al perenquén de Boettger (*Tarentola boettgeri*) y al lagarto gigante de Gran Canaria (*Gallotia stehlini*), con objeto de no ser necesario interrumpir las obras durante el periodo reproductor.

En primer lugar se realizará una batida de fauna entre los meses de marzo y septiembre para localizar los enclaves reproductores de esas especies y sus áreas de campeo. Se capturarán los ejemplares localizados para su liberación en áreas seguras. En el mes de octubre, una vez finalizado el periodo reproductor y habiéndose producido la emancipación de las nuevas generaciones, comenzará la fase de obras.



Una vez iniciadas las obras, durante los meses de enero, febrero y marzo, se realizará un programa de seguimiento de la zona afectada para localizar posibles nuevas colonizaciones, para impedir que se produzcan en la zona de obras, capturando a los ejemplares localizados para su liberación en lugar seguro.

Estas actuaciones se realizarán en colaboración con especialistas locales en las especies mencionadas, concededores de sus refugios, técnicas de captura, manipulación de individuos, variaciones de los calendarios previstos y destino más adecuado de los ejemplares capturados.

Así mismo, se deberá disponer de un terrario para alojamiento de los ejemplares capturados, incluyendo la posibilidad de que se puedan reproducir en él, con objeto de proceder a su liberación una vez finalizadas las obras.

Durante la fase de explotación, los principales impactos se derivan de la posibilidad de interferencias de las aves con las aeronaves y molestias sobre las especies debido a contaminación acústica, atmosférica y lumínica sobre las poblaciones animales. Entre las medidas propuestas por el promotor destacan la gestión de hábitats de fauna y reforzamiento del servicio de control de fauna, y controlar la aparición esporádica de aquellas especies que puedan estar afectadas por la contaminación lumínica, como es el caso de pollos de pardela cenicienta.

Impactos sobre los espacios naturales protegidos. Para evitar afecciones sobre los espacios naturales presentes en las cercanías de la zona de actuación, concretamente el LIC Bahía de Gando, ES7010048, y el LIC Tufia, ES7010028, el promotor propone la localización de los elementos de obra fuera de los límites de estos espacios y la vigilancia en las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra.

Impactos sobre el patrimonio cultural. A pesar de que ningún elemento catalogado del patrimonio cultural se encuentra localizado en la zona de actuación, el promotor asegura que se vigilará la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos durante los movimientos de tierra, mediante la presencia de un arqueólogo a pie de obra. Además, si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará al Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria y se atenderá a las directrices que determine este organismo.

c. Cuadro sintético de relación entre impactos y medidas correctoras.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Aumento de niveles acústicos.	<p style="text-align: center;">Calidad física del aire</p> <p>Fase de construcción: utilizar maquinaria con un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE; planificación de las actuaciones de obra y los caminos de acceso a la misma de tal forma que se minimicen las afecciones.</p> <p>Fase de operación: reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, procedimientos operativos de reducción de ruido y restricciones operativas. Ejecución del Plan de Aislamiento Acústico.</p>
Incremento de partículas y de contaminantes de origen aeroportuario.	<p style="text-align: center;">Calidad química del aire</p> <p>Fase de construcción: medidas de control del transporte de tierras y escombros mediante cubrición con toldos; riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra; limitación de la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h, etc.</p> <p>Fase de operación: rodaje sin necesidad de utilizar todos los motores; minimización del tiempo de espera de aeronaves; despegue con un menor porcentaje de potencia si las condiciones son las adecuadas; en la espera en el aterrizaje se recomienda que la aeronave se encuentre en configuración de mínima resistencia; retrasar lo máximo posible, siempre dentro de los niveles de seguridad, el despliegue del tren de aterrizaje; restricción del uso de la reversa; etc.</p>

Impactos ambientales	Medidas correctoras
	Suelo
Pérdida y alteración del suelo por las obras. Contaminación edáfica.	Acopio de la tierra vegetal. Acotar las zonas auxiliares de obras. Gestión adecuada de los residuos derivados de las obras.
	Hidrología
Afección a la hidrología superficial y subterránea.	Impermeabilización de instalaciones auxiliares. Evitar el paso de maquinaria por los cauces de los barrancos. Control de la calidad de las aguas subterráneas.
	Vegetación
Eliminación de la vegetación.	Revegetación de las zonas afectadas. Transplante de los pies afectados por las obras, o en caso de que el transplante no resulte viable, reposición de los ejemplares por otros de la misma especie o fomento del uso de palmera canaria. Cumplimiento de la legislación respecto a las especies protegidas por la legislación canaria.
	Fauna
Alteración del hábitat por las obras. Afección a la avifauna por colisión.	Calendario de obras adecuado a la fenología de las especies. Evitar crear espacios de atracción para la fauna. Batida anterior a las obras para localizar especies afectadas.
	Espacios naturales
Afección indirecta a espacios incluidos en la Red Natura 2000.	Localización de las instalaciones de obra alejados de estos espacios.
	Patrimonio cultural
Afección a elementos del patrimonio no inventariados.	Seguimiento de los movimientos de tierra por parte de un arqueólogo.

5. *Condiciones al proyecto.*—Se dará cumplimiento a todas aquellas medidas recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental que no contradigan a la presente Declaración de Impacto Ambiental. Asimismo, se adoptarán las siguientes medidas:

1. Dado que en el estudio de impacto ambiental correspondiente al proyecto de ampliación del aeropuerto de Gran Canaria se ha constatado un incremento en el número de viviendas afectadas acústicamente por la actividad del aeropuerto, el promotor deberá incluir estas nuevas viviendas o edificaciones de uso sensible afectadas en el Plan de Aislamiento Acústico existente para el citado aeropuerto.

En el vigente Plan de Aislamiento Acústico, se incluyan aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), que estando incluidas dentro de la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h), elaboradas de acuerdo a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de puesta en funcionamiento (año 2012) e incorporada en el anexo de la presente declaración de impacto ambiental, y no estén incluidas en la envolvente de las isófonas definidas por Ld 65 dB(A)(7:00-23:00 h) y/o Ln 55 dB(A) (23:00-7:00 h), elaboradas en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental del proyecto de Actuaciones en el aeropuerto de Gran Canaria con fecha de publicación de 14 de marzo de 2006, salvo que se constate que, en el interior de estas viviendas, se superen los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable que se recogen en la tabla B del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Estas nuevas viviendas y edificaciones de usos sensibles deben disponer de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental. El objetivo del citado plan será conseguir que en el interior de estas viviendas y edificaciones de usos sensibles, se cumplan los citados objetivos de calidad acústica.

El promotor remitirá la la envolvente anexa a la presente declaración, a los ayuntamientos incluidos en la misma, al objeto de que aporten los censos de las nuevas viviendas y edificaciones de usos sensibles que encontrándose dentro de dicha envolvente, no estén incluidas en la envolvente de las isófonas elaboradas en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de 14 de marzo de 2006 y dispongan de licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente resolución.

Dicha envolvente será considerada isófona de referencia en lo que respecta a la ejecución de la citada ampliación del Plan de Aislamiento Acústico. A los efectos de ordenación del territorio, serán de aplicación las isófonas que determine el órgano competente.

Además en el momento en que entren en servicio las infraestructuras recogidas en la presente declaración, aún considerando que la isófona de referencia tiene suficiente amplitud territorial, el promotor llevará a cabo mediciones acústicas en los núcleos habitados que pudieran estar afectados por las operaciones en tierra al objeto de, en su caso, llevar a cabo las correspondientes medidas correctoras de aislamiento acústico.

En función de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, la ampliación del Plan de Aislamiento Acústico recogido en la presente declaración de impacto ambiental, se llevará a cabo siguiendo criterios de racionalidad económica, ejecutándose de forma progresiva y debiendo el promotor programar las correspondientes actuaciones de insonorización, de acuerdo a los distintos niveles de afección acústica a los que se encuentren sometidos los inmuebles localizados en el interior de dicha envolvente, priorizando la ejecución de dichas actuaciones conforme a las siguientes fases de actuación:

1. Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 65 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 65 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 55 dB(A) (23:00-7:00 h).
2. Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h).

Este Plan deberá haber concluido sus actuaciones de insonorización antes de la finalización del año 2020.

Las isófonas serán revisadas cada cinco años, a partir de la fecha de publicación de la presente declaración, o cuando se produzcan modificaciones relevantes, sostenidas y acreditadas en alguno de los factores determinantes de dichas isófonas y, en particular, cuando se dé alguno de los supuestos contemplados en la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

La vigente Comisión de Seguimiento y Ejecución del Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de Gran Canaria, tramitará las nuevas actuaciones de aislamiento acústico asociadas a la presente resolución.

2. Para los ejemplares no protegidos susceptibles de trasplante se establecerán criterios y condicionantes adecuados que garanticen la mayor probabilidad de éxito, teniendo en cuenta lo especificado en el anexo IV de la Orden, de 29 de octubre de 2007, por la que se declara la existencia de las plagas producidas por los agentes nocivos *Rhynchophorus ferrugineus* (Olivier) y *Diocalandra frumenti* (Fabricius) y se establecen las medidas fitosanitarias para su erradicación y control.

En caso de que el trasplante no resulte viable se llevará a cabo una reposición de los ejemplares por otros de la misma especie, o se fomentará el empleo de ejemplares de *Phoenix canariensis* de acuerdo a lo establecido en el artículo 7, sobre promoción y fomento de la palmera canaria del Decreto 62/2006, de 16 de mayo, por el que se establecen medidas para favorecer la protección, conservación e identidad genética de la palmera canaria. En todo caso, se evitarán las especies exóticas (especialmente aquellas que tengan la consideración de invasoras), aquellos taxones que no sean propios de la zona o que presenten un carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales.

La reposición se realizará, de acuerdo con la dirección del aeropuerto de Gran Canaria, bien en zonas situadas dentro del Sistema General Aeroportuario, bien en zonas anejas al mismo, como la Base Aérea de Gando o en otras zonas, previo acuerdo con las partes implicadas (Ministerio de Defensa, órgano competente de la Comunidad Autónoma, etc.).

3. Se deberá solicitar autorización a la administración competente para la afección a especies protegidas por normativa autonómica, como son la palmera canaria (*Phoenix canariensis*) y el drago (*Dracaena draco*).

4. 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, en su caso, la aparición de elementos pertenecientes al patrimonio histórico del ámbito de estudio que no hubiese sido localizado con anterioridad.

5. 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.

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

7. 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.

8. Las líneas eléctricas asociadas a las actuaciones del proyecto deberán incluir medidas anticolidión y antielectrocución para las aves, además de cumplir la legislación vigente en la materia, tanto nacional como autonómica.

9. La construcción de la depuradora y, en caso necesario, de un emisario submarino para el vertido del agua depurada, deberá regirse por la legislación específica en esta materia.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) cuyo objeto será asegurar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, y detectar y corregir diferentes alteraciones que no hayan podido preverse en la fase de estudio. Se desarrollará tanto en fase de obras como de explotación.

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.

Protección de la vegetación.

Protección de la fauna.

Protección de 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.

Fase de operación. En esta fase, el PVA integrado en el Sistema de Gestión Ambiental del Aeropuerto, controlará los siguientes aspectos:

Comprobación de la efectividad de las medidas aplicadas en fase de construcción.

Determinación de nuevas afecciones sobre el medio.

Articular las medidas necesarias para evitar y corregir los efectos no contemplados con anterioridad.

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 Ampliación del aeropuerto de Gran Canaria (Las Palmas) concluyendo que siempre y cuando se autorice en las alternativas seleccionadas y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

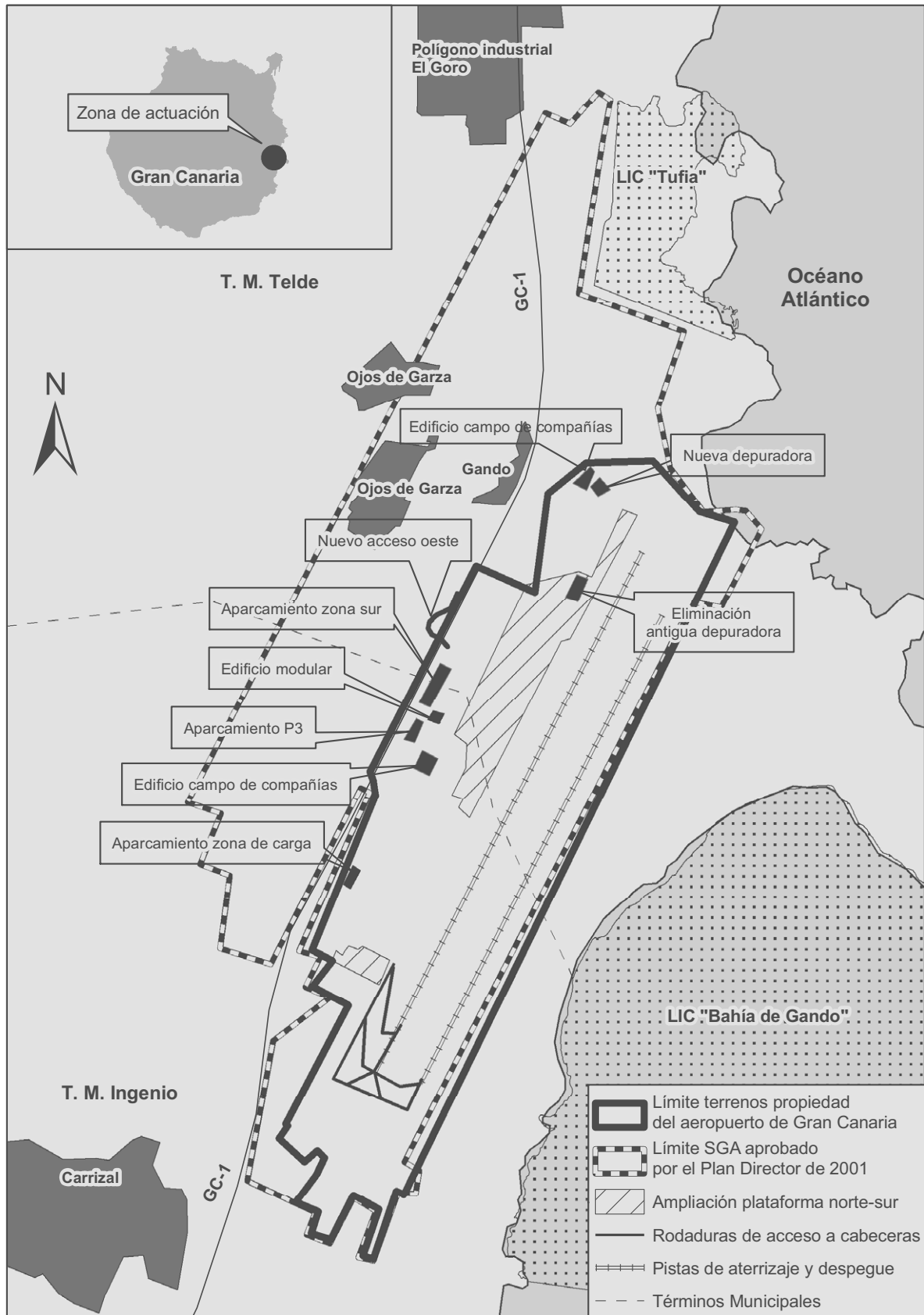
Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a AENA para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 4 de diciembre de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



AEROPUERTO DE GRAN CANARIA	
ISÓFONA DE APLICACIÓN PARA EL PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO	
FECHA: DICIEMBRE 2009	ESCALA GRÁFICA 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1.000 1.200 m
	PLANO Nº 1
	Envolvente L <sub>1</sub> , 60 - L <sub>2</sub> , 60 - L <sub>3</sub> , 50 dB(A)

## Ampliación del aeropuerto de Gran Canaria (Las Palmas)



cve: BOE-A-2009-20804