

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

17507 *Resolución de 18 de julio de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Construcción Campa Rent A Car. Aeropuerto Tenerife-Sur en el término municipal de Granadilla de Abona, Santa Cruz de Tenerife».*

Antecedentes de hecho

El proyecto «Construcción Campa Rent A Car. Aeropuerto Tenerife-Sur en el Término Municipal de Granadilla de Abona, Santa Cruz de Tenerife» fue sometido a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada que culminó con una resolución de terminación de fecha 24 de mayo de 2019, al haberse detectado la presencia de la especie en peligro de extinción pimelia (*Pimelia canariensis*) y ser necesaria la modificación del proyecto.

Con fecha 11 de octubre de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, procedente de ENAIRE (Ente público empresarial adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), solicitud de inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Construcción Campa Rent A Car. Aeropuerto Tenerife-Sur en el Término Municipal de Granadilla de Abona, Santa Cruz de Tenerife».

El promotor del proyecto es AENA S.M.E., S.A. y el órgano sustantivo ha sido ENAIRE hasta el 8 de junio de 2023, fecha en que esa competencia es asumida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en virtud de la Disposición Final Tercera del Real Decreto 160/2023, de 7 de marzo, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Enaire, y se modifica el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

La actuación se ubica en el Aeropuerto Tenerife-Sur y consiste en la pavimentación y urbanización de una superficie de 22.212 m² para el depósito de vehículos destinados a la actividad *rent a car* (alquiler).

Con fecha 4 noviembre de 2022, se inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
AYUNTAMIENTO DE GRANADILLA DE ABONA.	No
WWF/ADENA.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CANARIAS.	No
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN STA. CRUZ TENERIFE.	No
CABILDO INSULAR DE TENERIFE.	Sí
D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL Y DE BELLAS ARTES. MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.	No
OFICINA ESPAÑOLA DEL CAMBIO CLIMÁTICO. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	Sí
S.G DE ECONOMÍA CIRCULAR D.G DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	No
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES GOBIERNO DE CANARIAS.	No
D.G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. S.G. DE BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	No
DIRECCIÓN GENERAL SEGURIDAD Y EMERGENCIA. CONSEJERÍA DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, JUSTICIA Y SEGURIDAD GOBIERNO DE CANARIA.	Sí
D.G. DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA, LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.	Sí
D.G. DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y AGUAS. VICECONSEJERÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y AGUAS GOBIERNO DE CANARIAS.	No

Ninguno de los organismos que han emitido contestación ha identificado impactos ambientales significativos que motiven la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «e» de esta resolución.

Con fecha 13 de febrero de 2023, tras el análisis técnico del expediente y del contenido de los informes y las alegaciones recibidas, este órgano ambiental solicita información adicional relativa al estudio de impacto ambiental, cuya respuesta es remitida el 11 de abril de 2023.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto.

Con objeto de atender la demanda que existe sobre el conjunto de aparcamientos en el aeropuerto, el promotor propone la pavimentación y urbanización de un área para depósito de vehículos de concesionarios de *rent a car* sobre una parcela de 22.212 m², diferenciándose en dos áreas de 12.436 m² y 9.776 m², denominadas *campa oeste* y *campa este*, respectivamente. Ambas campas estarán comunicadas por un vial. Con esta actuación, además de disponer de una nueva superficie para depósito de vehículos *rent a car*, al trasladar a la nueva *campa* la mayoría de los vehículos *rent a car* que ocupan otras zonas de aparcamiento del aeropuerto, se liberan plazas y se recupera la totalidad del aparcamiento existente para uso público y abonados.

La *campa* prevista estará destinada al depósito de vehículos por parte de las empresas concesionarias de alquiler en el aeropuerto, no se trata de un aparcamiento de vehículos (con entradas y salidas continuas).

Se contempla, adicionalmente, la pavimentación del acceso a la planta fotovoltaica existente, situada al noroeste de las campas, y la conexión de dicho acceso con los accesos principales. Por último, se generará el entronque de los accesos con el actual camino pavimentado que da acceso a la EDAR ubicada a unos 430 metros al norte. La superficie total para pavimentar asciende hasta los 29.669 m², incluyendo los viales de servicio y los apartaderos.

Las actuaciones que se llevarán a cabo incluyen, además de los movimientos de tierra y pavimentaciones necesarias para los dos depósitos de vehículos y los viales de acceso, las instalaciones necesarias de abastecimiento energético y telecomunicaciones, drenaje y depuración de aguas residuales, iluminación, señalización y cerramiento perimetral.

Según consta en la documentación, el proyecto es conforme con la zonificación incluida en el Plan Director del Aeropuerto, que fue aprobado mediante Orden Ministerial FOM/634/2002, de 14 de marzo de 2002 (BOE n.º 71, de 23 de marzo).

En la documentación ambiental se analizan siete zonas de planificación, concluyendo que sólo las opciones de planificación 2 y 4 presentan viabilidad técnica y económica, por lo que únicamente estas dos pasan a considerarse como alternativas. El documento ambiental elige la alternativa 4 como la más adecuada para el desarrollo de la campaña *rent a car*, por la menor alteración que supondría sobre el suelo, la vegetación y los hábitats de interés; comporta menos emisiones a la atmósfera que la alternativa 2; produciendo menos excedentes de excavación y residuos, igualmente implicaría menores interferencias con otras actividades y servicios; además de menores niveles de riesgo en materia de seguridad, salud y medioambiente.

b. Ubicación del proyecto.

La actuación se ubica en el interior de la zona de servicio del Aeropuerto Tenerife Sur, el cual se encuentra en el municipio tinerfeño de Granadilla de Abona, a unos 64 msnm. Se encuentra situado a 60 km de la capital de la isla, Santa Cruz de Tenerife, y a aproximadamente 3 km de las localidades costeras de El Médano y Los Abrigos.

c. Características del potencial impacto.

El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre todos los factores del medio ambiente enumerados en el punto 1 del artículo 45 de la Ley de evaluación ambiental, y propone medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. Todos ellos han sido analizados por el órgano ambiental.

A continuación, se resume la información aportada por el promotor, junto a las consideraciones realizadas por los organismos consultados respecto a los impactos más relevantes que han motivado la presente resolución.

Población y salud humana

Durante la fase de ejecución, el impacto se deberá al ruido producido por la maquinaria utilizada durante las operaciones de desbroce, movimiento de tierras, y explanación.

El documento ambiental estima que, en el entorno afectado por el ruido generado por las obras, no se localiza ningún edificio de uso sensible, siendo los edificios más cercanos los propios del aeropuerto. Por otra parte, también debe destacarse que buena parte de las actuaciones se realizan en las proximidades de las pistas de vuelo, carreteras, autopistas y, por lo tanto, en terrenos sometidos a niveles de ruido elevados, y no se encuentra cercana ninguna zona sensible a la que pueda afectar la nueva actividad. Como medidas preventivas, el documento ambiental señala que toda la maquinaria móvil dispondrá de silenciadores para minimizar la generación de ruido y que toda la maquinaria contará con el marcado CE, así como sus respectivas revisiones técnicas. Se utilizarán revestimientos elásticos en tolvas y cajas de volquetes, y se

procurará que todas las actividades de obra se realicen en horario diurno, con el fin de no sobrepasar los niveles nocturnos máximos de ruido permitidos. En el plan de obra, se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar, así como la planificación de los movimientos de maquinaria, que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

En la fase de operación, la puesta en funcionamiento de estas instalaciones no supondrá una variación apreciable en los niveles de ruido globales en el entorno del Aeropuerto de Tenerife Sur. De acuerdo con esto, la actuación no supone ninguna modificación de las condiciones de explotación aeroportuaria, especialmente en relación con el tráfico aéreo. Tampoco supone por sí misma, un incremento en la intensidad de tráfico rodado al aeropuerto y, en todo caso, se trataría de una reordenación de los movimientos internos en el aparcamiento, exclusivamente en el caso de los vehículos de alquiler, que utilizarán, preferentemente, esta zona para depósito temporal por las concesionarias.

Cambio climático y calidad del aire

En la fase de ejecución del proyecto, se origina la liberación de emisiones difusas de polvo y partículas. El documento ambiental expresa que los valores de estas emisiones para esta fase resultan moderados, que se trata de un efecto temporal, directamente asociado al funcionamiento de la maquinaria de obra. Con relación a los potenciales efectos sobre el cambio climático, no se prevén impactos significativos con motivo de la implementación de las actuaciones previstas.

Asimismo, propone aplicar riegos sobre las superficies de trabajo, pistas de circulación y accesos no pavimentados, las explanaciones, y todas las superficies expuestas al viento y a la desecación. Además, si las actividades de la maquinaria hubieran de realizarse necesariamente en condiciones venteadas, deberán emplearse cortinas cortavientos. Añade que, para evitar el transporte de barro y polvo en las conexiones con la red viaria local, se procederá a la limpieza previa de los camiones que salgan de la zona de obras. También establece que el firme de los caminos de acceso de nueva creación se realizará con materiales adecuados para limitar la emisión de polvo, e indica que la emisión debida a la acción del viento sobre la carga de los camiones volquete se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas.

La Oficina Española del Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que debe llevarse a cabo el cálculo de la huella de carbono de las alternativas previstas y una evaluación de la vulnerabilidad y los riesgos climáticos que es la base para determinar, valorar y aplicar las medidas de adaptación del proyecto al cambio climático.

En contestación a este informe y a petición de este órgano ambiental, el promotor elabora una adenda donde realiza el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero para las dos alternativas del proyecto, tanto en la fase de ejecución, como en la fase de operación, y concluye que la alternativa 2 presenta una mayor huella de carbono en fase de obra que la alternativa 4 debido a los mayores requerimientos de maquinaria necesarios para la nivelación de la parcela.

Respecto a la vulnerabilidad del proyecto ante el cambio climático, se identifica una fuerte irregularidad de las precipitaciones en Canarias con una tendencia general a su disminución, pero aumento en su intensidad, aunque no de manera homogénea, concentrándose éstas en la época estival. Se comprueba que el proyecto recoge instalaciones de drenaje diseñada para permitir evacuar caudales de avenida en periodos extraordinarios, periodos de 25 años. En cuanto al resto de las variables susceptibles de sufrir variaciones derivadas del cambio climático, no se identifica ninguna otra variable meteorológica, ni fenómeno meteorológico extremo que puedan afectar a la Campa.

Suelo

Durante la fase de ejecución del proyecto, será necesario realizar movimiento de tierras (desbroces, desmontes y terraplenes) para la ejecución de las plataformas niveladas sobre las que se apoyan las superficies pavimentadas. El suelo desmontado clasificado como suelo tolerable, se utilizará para los rellenos de la obra, y el excedente de la obra (31.959 m³) procedentes de la excavación se acopiarán en terrenos del aeropuerto para su utilización en obras o actividades de restauración posteriores.

La tierra vegetal para reutilizar en los taludes de obra (aproximadamente 1.500 m³) se acopiará también en los terrenos del aeropuerto para las actividades de restauración contempladas en este proyecto. Las tierras sobrantes procedentes del desbroce, junto con la parte de suelo desmontado que pueda ser acopiado (5.303 m³) serán enviadas a vertedero autorizado.

Los residuos generados, fundamentalmente tierras y hormigón, serán gestionados por gestor autorizado y no se prevé la generación de residuos peligrosos.

El promotor identifica la posibilidad de que se produzcan episodios accidentales y puntuales de contaminación del suelo por derrames de sustancias contaminantes. No obstante, indica que se trataría de incidentes puntuales de escasa relevancia ambiental y fácilmente controlables. Añade que en las zonas de las instalaciones auxiliares se realizará la impermeabilización de un espacio específico para la realización de las tareas potencialmente contaminantes. Dicha zona dispondrá de material absorbente para la actuación inmediata en caso de derrame.

De acuerdo con las características del proyecto, el promotor no considera significativos los impactos causados sobre el suelo y la generación de residuos. Alude al cumplimiento de la legislación específica en la materia y además, recoge medidas dirigidas a minimizar la superficie afectada por las obras. Así, para evitar los impactos sobre el suelo contempla la aplicación de buenas prácticas de obra como señalización y jalonamiento; retirada, acopio y reutilización de tierra vegetal; desmantelamiento de las instalaciones temporales; laboreo de zonas compactadas y restitución del suelo a su estado original.

Agua

La actuación se ubica en la Demarcación Hidrográfica de Tenerife. Las características físicas de la isla imposibilitan la presencia de cauces estables, equiparables a lagos o ríos, siendo el recurso de agua subterránea dominante. En la zona de estudio están presentes barrancos de marcado carácter temporal que discurren desde el norte, pero no solapan con el ámbito de actuación. El barranco de la Piedra Viva, el más próximo a la zona de acopio situada al este, discurre ya encauzado bajo el campo de vuelos, desembocando al otro lado de la infraestructura en los barrancos de El Tablero de Rojas y El Chabuguito. Sin embargo, parte de la campa este se hallaría dentro de la delimitación teórica de la zona de policía de 100 m del barranco de las Piedras Caídas, no obstante, los taludes del proyecto no afectan al cauce ni al dominio público hidráulico (DPH) al situarse a 19 m de distancia del terraplén más próximo. El proyecto no presenta coincidencia territorial con Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI), ni fluviales, ni costeras. Por tanto, no es previsible que se produzca una inundación de la campa este, ni una afección a la calidad de las aguas del Barranco, pero se deberá contar con la autorización de obras del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

El documento ambiental estima que el consumo de agua durante la construcción será de 2.900 m³, que se obtendrán de captaciones autorizadas.

Durante la explotación, se identifican como principales impactos aquellos relacionados con la generación de aguas contaminadas procedentes de la escorrentía superficial de la campa. Por ello, el documento ambiental propone que las tareas de limpieza de la maquinaria de obra se realicen exclusivamente en un sector acotado, situado en la zona de instalaciones auxiliares, que estará totalmente impermeabilizada y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores

de grasas, y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. En este caso, todo el perímetro estará dotado de una canaleta prefabricada de hormigón que dirige las aguas de lluvia, recogidas en la zona, hasta la balsa de decantación/sedimentación. Además, se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos a los cursos de agua o al terreno. Así mismo, el campamento de obra se dotará de un sistema de saneamiento adecuado. Dependiendo de su ubicación y tamaño, el saneamiento se podrá realizar mediante conexión a la red de aguas residuales del aeropuerto, en caso de que no sea posible, se instalará un sistema de almacenamiento de aguas fecales, estanco, que puede ser una fosa fija, una fosa móvil o una fosa séptica, realizándose la retirada periódica por un gestor autorizado. Añade que se adecuará el paquete de firmes proyectado para la correcta protección de los acuíferos existentes en el ámbito intervenido y también se dispondrá en la obra de material absorbente (serrín, arena, polímeros para hidrocarburos...) para contener y recoger los derrames de residuos y productos peligrosos líquidos que puedan producirse.

Vegetación, hábitats de interés comunitario y flora

La vegetación presente en el entorno del proyecto está muy modificada por las actividades humanas, por la deposición de numerosos escombros de roca y el trazado de una pista que desciende por su zona media. Las amplias zonas cubiertas de escombreras presentan diferente aspecto en función de la antigüedad del depósito: las más antiguas se han ido cubriendo de vegetación de escaso porte, mientras que las más modernas son simplemente amplias acumulaciones de tierra.

En el cauce del Barranco de Piedras Caídas cercano a la zona del proyecto, existe la presencia del HIC 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, dominando formaciones de cardones (*Euphorbia canariensis*), y la tabaiba dulce (*Euphorbia balsamífera*).

El impacto que la construcción y puesta en servicio cause sobre la vegetación de la zona vendrá dado, principalmente, por la eliminación o destrucción de la vegetación por el desbroce y despeje de la zona a ocupar. Entre las medidas preventivas para reducir los impactos sobre la vegetación, se encuentran los siguientes: se realizarán jalonamientos precisos de las zonas de obra, se conservará la vegetación que no sea necesario eliminar; y se evitará la destrucción de áreas que no sean ocupadas de forma definitiva por la obra. Además, en caso de detectarse afección por deposición de partículas de polvo (o gases de combustión de la maquinaria) sobre el sistema foliar de la vegetación, se procederá a la aplicación de riegos de limpieza y lavado de la vegetación afectada.

La Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias informa que, en el área de actuación del proyecto se encuentra la especie endémica *Dracaena draco*. Con carácter previo al inicio de los trabajos, se debería realizar inventario de fauna y flora presentes y, establecer el procedimiento a seguir que, en todo caso, debería ceñirse a las indicaciones del órgano competente.

El Cabildo de Tenerife señala que la alternativa seleccionada se detecta la presencia de un reducto de HIC 5330 tanto al norte de la parcela como en la vaguada que la atraviesa. Pero que a priori, el diseño de la campa garantiza la no afección directa apreciable sobre estos reductos de hábitat, entendiéndose favorablemente la medida recogida en el documento ambiental referida a la definición y señalización en obra de las llamadas de zonas de protección del HIC 5330 en las que se incluyen los citados reductos. Con relación a las labores de restauración vegetal, no se concretan las especies a utilizar ni el origen de las mismas, habiendo la posibilidad de rescatar cierto número de ejemplares de flora presente en el ámbito, caso de *Euphorbia balsamífera*, *Euphorbia lamarckii* y *Ceropegia fusca*; respecto del origen de la planta que deba adquirirse, deberá proceder de viveros registrados y autorizados para el cultivo de planta autóctona, debiendo garantizarse que la procedencia del material vegetal sea de

Tenerife. En cuanto a la época de plantación, se aconseja que la revegetación se acometa entre los meses de octubre y diciembre, además de los riegos de asentamiento y mantenimiento, se aconseja que cada planta cuente con una poceta que permita retener tanto el agua de lluvia como la de riego. Por último, respecto del conjunto de medidas preventivas y correctoras a implementar, se recomienda, a fin de garantizar su ejecución, llevar a cabo una estimación detallada de la cuantía de su ejecución, y la inclusión de dichos costes desglosados en el presupuesto del proyecto.

En contestación a estos informes y a solicitud de este órgano ambiental, la adenda presentada por el promotor indica que en el documento ambiental incorpora en su apartado 8.3 Fichas de control Ambiental, un apartado de protección de la vegetación con propuestas de: Prospección botánica, protección de la vegetación en zonas sensibles y verificación y control del jalonamiento próximo a zonas con vegetación, eliminación de ejemplares de *Pennisetum setaceum* (rabo de gato). Añade que las medidas incluyen la prospección visual de la zona de actuación por parte de un experto en vegetación, con anterioridad al inicio de las obras, para determinar la presencia de individuos pertenecientes a especies protegidas, entre las que estaría incluida la especie *Dracaena draco*. En caso de detectarse la presencia de individuos de especies protegidas, se tomarán las medidas oportunas a definir y coordinar entre el órgano competente en la materia y AENA.

En relación con las labores de restauración vegetal de la zona de actuación, se proponen las siguientes especies potencialmente utilizables:

Gramíneas: *Hordeum murinum*, *Dactylis simithii*, *Stipa capensis*, *Rostraria pumila*, *Hyparrhenia hirta*, *Hyparrhenia sinaca*, *Cenchrus ciliaris*, *Aristida adscensionis*.

Especies leñosas: *Launaea arborescens*, *Schizogyne sericea*, *Euphorbia balsamífera*, *Ceropegia fusca*, *Neochamaelea pulverulenta*, *Lotus sessilifolius*, *Plocama pendula*, *Euphorbia lamarckii*, *Periploca laevigata*, *Atriplex glauca*; *Rumex lunaria*, *Forksskaolea angustifolia*, *Klenia neriifolia*.

Muchas de estas especies corresponden al tabaibal dulce, todas las especies pertenecen a la flora local, y no se emplearán en ningún caso, especies introducidas que presenten carácter invasor. Las plantas que se empleen procederán de viveros registrados y autorizados para el cultivo de planta autóctona. En cuanto a la época de plantación, se programarán las plantaciones en la época que mejor asegure su viabilidad tomando como referencia los meses de octubre y diciembre. Cada plantación que se lleve a cabo deberá contar con una poceta o alcorque que permita retener tanto el agua de lluvia como la de riego. La adenda incorpora, además un presupuesto de las medidas a implementar que se derivan del informe.

Fauna

De acuerdo con la información del documento ambiental, se ha realizado un estudio anual faunístico (desde octubre de 2020 hasta septiembre de 2021) con una periodicidad mensual de muestreo, donde además se incluye la parcela objeto del proyecto y un *buffer* perimetral de 50 m, centrándose especialmente, en la búsqueda de la especie en peligro de extinción de pimelia (*Pimelia canariensis*). Para asegurar la localización de esta especie se ha procedido al levantamiento de piedras durante las horas de sol, dado su carácter nocturno y que el día lo pasan bajo estas, tan sólo se ha detectado el caparazón de un ejemplar muerto bajo una piedra en el borde del ámbito de estudio. Este dato aislado, indica que no hay una población estable, y una posible explicación de su presencia podría ser que haya sido transportado durante los movimientos de tierras al utilizarse el área como zona de acopios.

En las prospecciones, se han identificado el conejo y dos reptiles abundantes, lagarto tizón (*Gallotia galloti*) y perenquenes (*Tarentola delalandii*). La subespecie presente del lagarto tizón presente en el área de estudio no posee ningún tipo de protección ni en el

Catálogo Canario de Especies Protegidas, ni el Catálogo Español de Especies Amenazadas.

En relación con la avifauna, destaca la presencia de las siguientes especies: Bisbita caminero (*Anthus berthelotii*), Vencejo común (*Apus apus*), Vencejo unicolor (*Apus unicolor*), Cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus canariensis*), Curruca tomillera (*Sylvia conspicillata*) o Mosquitero canario (*Phylloscopus canariensis canariensis*), todas ellas catalogadas como de Interés Especial de acuerdo con la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.

Por otra parte, de acuerdo con la consulta al Servicio de Especies Protegidas del Gobierno de Canarias, en las cuadrículas donde se situarían las zonas de acopio de tierras excedentes aparece la Golondrina común (*Hirundo rustica*) y el Avión común (*Delichon urbicum*), ambas especies se encuentran incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. Se trata de especies de paso regular e invernante irregular en Canarias. En Canarias solo anidan de forma testimonial, no habiéndose detectado edificaciones que puedan ser utilizadas para la nidificación. Debido a ello, se descarta su afección.

Los impactos identificados sobre la fauna durante la fase de construcción son la alteración y la destrucción de hábitats; molestias derivadas de las obras (polvo, ruido, etc.) y atropello o pérdida de individuos por el movimiento de tierras y el tráfico de maquinaria. El estudio ambiental establece que, con el objeto de reducir las molestias acústicas a la fauna próxima al área de actuación, se planificarán las obras, a efectos de segregar las más ruidosas de los períodos de reproducción e interferir lo menos posible en las épocas de cortejo y nidificación de las especies del entorno. Además, antes del inicio de las obras se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna, con el objetivo de establecer, si fuera necesario, las medidas a adoptar antes del inicio de las obras.

En la fase de operación, el principal impacto identificado por el promotor se debe al posible aumento de la contaminación lumínica en la zona, por ello, considera necesario la adopción de medidas que limiten la dispersión de la luz.

La Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias informa que se debe realizar una prospección de la fauna previo al inicio de las obras y posteriormente, una comprobación visual mensual durante la ejecución de los trabajos, especialmente de la *Pimelia canariensis*. Añade que en la zona de acopios de material al menos aparecen las siguientes especies: *Delichon urbicum*, *Hirundo rustica* y *Larus michahellis atlantis*.

El Cabildo de Tenerife señala en su informe en relación con el vallado de seguridad, que se recomienda el empleo de malla cinégetica con un diseño que reduzca el efecto barrera, y que cumpla las siguientes características: Luz de la malla superior a 15 cm, se evitará la presencia de elementos punzantes que puedan causar heridas a la fauna y señalización del vallado con elementos de alta visibilidad para evitar la colisión de las aves. En cualquier caso, se deberían incluir en el programa de vigilancia revisiones periódicas donde se compruebe la presencia de individuos muertos o atrapados, en cuyo caso se determinará la probable causa, subsanando el problema lo antes posible. En relación con el potencial impacto sobre la avifauna de la iluminación del recinto, se debe valorar la posibilidad de reducir el número de puntos de luz, reducir el tamaño de las farolas, seleccionar el tipo de luminaria de menor impacto lumínico, o valorar incluso la posibilidad de instalar sistemas automáticos de encendido.

La adenda elaborada por AENA incluye una contestación a estos informes que plantea, como medida preventiva antes del inicio de las obras, que se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada, incluida la zona de acopio de materiales, por parte de un experto en fauna (prestando especial atención a la *Pimelia canariensis*) y a las especies de avifauna antes indicadas. Además, se completa el seguimiento con recorridos que se realizarán en la parcela para la comprobación visual mensual durante el periodo de ejecución de los trabajos. En el caso de la aparición de alguna especie protegida, se informará a la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio

Climático y Planificación Territorial del Gobierno de Canarias y se coordinarán con ella las medidas a adoptar para la adecuada gestión de dichos individuos.

En cuanto al vallado, el promotor indica que se cambiará a malla metálica cinagética serie ligera 200/14/30 C.M. galvanizada, con nudo tipo bisagra reforzado, que evita elementos punzantes, y se añadirán elementos de alta visibilidad para las aves. Una vez ejecutada la obra, el servicio de control de fauna del aeropuerto, comprobará la presencia de individuos muertos o atrapados en el vallado de la campa de *rent a car*, en cuyo caso se determinará la posible causa, y se subsanará el problema lo antes posible.

No obstante, señala que no es posible reducir el tamaño de las farolas y disminuir su número, ya que, al bajar la altura para cubrir una misma superficie, será necesario aumentar su número. La luminaria contemplada en el proyecto es de bajo impacto lumínico, de hecho, es de las aceptadas por el Instituto de Astrofísica de Canarias y cumple la Ley del Cielo y el Reglamento que la regula. Adicionalmente, en el proyecto se contemplará el apagado y encendido automático o la variación automática de la intensidad, según el horario establecido.

Red Natura 2000 y Espacios Protegidos

Las actuaciones y obras proyectadas no se encuentran en ningún espacio natural protegido, ni en la Red Natura 2000. No obstante, el documento ambiental señala como espacios más próximos al proyecto, a unos 4,3 km al noreste de la campa, la ZEC ES7020058 «Montaña de Ifara y los Riscos», a 2,1 km al sureste la ZEC y ZEPA ES7020049 «Montaña Roja» y a 2 km al sur la ZEC marina ES7020116 «Sebadales del sur de Tenerife». Dada la distancia de estos espacios, el promotor afirma que las actuaciones previstas no tendrán una repercusión negativa sobre los mismos.

El Área importante para la conservación de las aves (IBA) «El Médano» se sitúa a unos 720 metros coincidiendo con el Área Prioritaria de Reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna canaria. Las zonas de acopio de tierras excedentes propuestas se hallan colindantes con su límite norte y en el caso de la zona de acopios este, lo invade parcialmente, por lo que será necesario replantear de forma precisa la superficie de ocupación de estas áreas durante la fase de obras, a efectos de evitar afecciones en este sentido.

La Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias informa que el proyecto no afecta a Zonas Especiales de Conservación (ZEC), Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) integrantes de Red Natura 2000 y/o espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. No obstante, la zona de acopios situada al este se encuentra dentro del Área prioritaria de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las Especies Amenazadas de la Avifauna de Canarias, denominada Área n.º 25 «El Médano», coincidente con la IBA n.º 372 «El Médano».

En contestación a este informe el promotor indica que, en lo referente a la avifauna, sería de aplicación lo indicado en el apartado de fauna, donde la prospección incluye todas las especies protegidas que puedan criar en las zonas de actuación; en este sentido, la propuesta señalada incluye la comprobación de la presencia de nidos y madrigueras en la zona de acopios, previamente al inicio de los trabajos y, mensualmente, a lo largo del periodo de ejecución de las obras.

Paisaje

El entorno de la parcela del proyecto presenta un valor de calidad visual baja. Habrá una afección sobre el paisaje debido a los movimientos de tierras, demoliciones y acopios temporales.

El documento ambiental señala que se evitarán las morfologías regulares y los cortes rectos y que en el caso de realizar taludes se procurará suavizar las aristas tendiendo a dejarlas redondeadas con cambios de pendientes graduales, además, la superficie

deberá ser lo más rugosa posible. Así mismo, en los desmontes, se evitarán los canales paralelos a favor de pendientes producidas por los dientes de las palas al refinar los taludes, reduciendo así la posibilidad de aparición de cárcavas, y la restauración de los terrenos afectados temporalmente por las obras a su estado original.

El Cabildo de Tenerife, a la vista de la alternativa elegida y la soluciones que se contemplan para su ejecución, informa que si bien se han dispuesto medidas de integración paisajística y ambiental en el perímetro de la actuación a través del tratamiento y revegetación de los taludes o de las distancias de cautela a los hábitat, no se describe en el proyecto ninguna medida a adoptar en los aproximadamente 29.600 m² de superficie que se destinan al estacionamiento de los vehículos. Según está previsto, se trata de una superficie continua pavimentada sobre la que, se desconoce el modo en que van a disponerse los coches. Para una mejor integración paisajística, deberían adoptarse medidas que eviten la ejecución de una plataforma continua y compacta de vehículos estacionados, fragmentando las zonas de estacionamiento pavimentadas, y alternándolas con zonas no pavimentadas con vegetación y/o arbolado, disponiendo elementos de sombra, o cualquier otra medida que contribuya a una mejor integración en el paisaje atendiendo al principio de ejemplaridad de obra pública.

En contestación a este informe, el promotor indica que, para una mejor integración paisajística, se establecen las siguientes medidas:

- Dentro de las zonas de estacionamiento reservar pequeños espacios, adecuadamente distribuidos, destinados a la plantación de vegetación autóctona arbórea y arbustiva.

- Incorporar elementos arbóreos y arbustivos a la restauración de taludes y complementariamente a la ejecución de siembras. Entre las especies que podrían utilizarse en ambos casos están: *Dracaena draco* y *Phoenix canariensis*, así como los ejemplares de flora (*Euphorbia balsamífera*, *Euphorbia lamarckii* y *Ceropegia fusca*) que se detecten en el inventario a realizar y se vean afectados por el proyecto, valorando la posibilidad de su traslado a estos espacios dentro de la parcela destinados a la restauración de la cubierta vegetal.

- Para la mejora ambiental y paisajística de los espacios a restaurar se propone la plantación (con un patrón de distribución de unos 10 metros) de alrededor de 60 ejemplares (de 30 dragos, *Dracaena draco*, y 30 palmeras, *Phoenix canariensis*), de tamaño variable, dependiendo de la disponibilidad de viveros de la zona; además de los ejemplares de flora procedentes de la parcela de proyecto, complementariamente a la propuesta de ejecución de siembras.

- Asimismo, se propone el traslado de otros ejemplares de vegetación previsiblemente afectada, que se considere adecuado para su uso en la restauración de la cubierta vegetal, en el supuesto caso de ejecución de obras en el aeropuerto que coincidan con el proyecto de la campa.

Patrimonio cultural

El documento ambiental indica que, en la zona de actuación, no se localiza ningún BIC (Bien de Interés Cultural), el único BIC cercano, se encuentra aproximadamente a 3,2 km y es el Monumento «Ermita de San Isidro Labrador». No cabe esperar, por tanto, ninguna afección directa a los elementos del patrimonio histórico y cultural, si bien el promotor realizará un control y seguimiento arqueológico de los desbroces y movimientos de tierra durante las obras. En caso de encontrar algún hallazgo, se procederá a la paralización de las obras en la zona afectada, y se informará del mismo al Ministerio de Cultura y Deporte que indicará las actuaciones a llevar a cabo.

El Ministerio de Cultura y Deporte informa favorablemente el Documento Ambiental presentado. Indica que a pesar de que no cabe esperar afección directa sobre ningún elemento del patrimonio histórico-cultural, se llevarán a cabo labores de control y seguimiento arqueológico de los trabajos de desbroce y movimiento de tierra de

excavación según determine la autorización que se solicitará al Ministerio de Cultura y Deporte.

Vulnerabilidad del proyecto

El documento ambiental contiene un análisis de riesgos y vulnerabilidad del proyecto, donde se analizan los riesgos naturales (incendios, inundación, fenómenos sísmicos, volcanes), riesgos tecnológicos (transporte y almacenamiento de sustancias peligrosas), y que concluye que la probabilidad de ocurrencia de cualquiera de los eventos analizados es muy baja.

Por otra parte, contempla medidas preventivas para evitar los impactos derivados de la ocurrencia de accidentes o catástrofes, especialmente en caso de los vertidos accidentales (las cuales se han especificado anteriormente). En caso de incendios, se establecen especificaciones, limitaciones y controles en cuanto al uso de maquinaria susceptible de generar chispas o que requieran la carga de combustible.

La Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias, informa que debe mejorarse el análisis de vulnerabilidad presentado donde se cite el Plan territorial del Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA), recomendando el uso de la matriz recogida en el apartado 2.3.2 del PLATECA para analizar la evaluación cualitativa de los riesgos, además de exponer la correcta clasificación de los riesgos por tipos genéricos de riesgos según el apartado 2.2.2 del PLATECA, es decir, en riesgos naturales, antrópicos y tecnológicos. Además, se aconseja emplear la terminología del PLATECA, valorando el riesgo en 5 rangos, de muy bajo a muy alto.

En contestación a este informe, el promotor realiza un nuevo análisis de riesgos y vulnerabilidad del proyecto de acuerdo con la metodología del PLATECA. Con este fin utiliza la matriz 2.3.2 del PLATECA y lleva a cabo una evaluación cualitativa de los riesgos, donde indica que:

- Incendios forestales, el valor de peligrosidad estándar es muy bajo, la vulnerabilidad moderada, teniendo en cuenta ambos conceptos el nivel de riesgo es bajo.
- Inundaciones, el valor de peligrosidad estándar es bajo, la vulnerabilidad es baja, teniendo en cuenta ambos conceptos el nivel de riesgo es bajo.
- Sismo, el valor de peligrosidad estándar es bajo, la vulnerabilidad es baja, teniendo en cuenta ambos conceptos el nivel de riesgo es bajo.
- Riesgo volcánico, el valor de peligrosidad estándar es muy bajo, la vulnerabilidad es moderada, teniendo en cuenta ambos conceptos el nivel de riesgo es bajo.
- Accidentes graves por sustancias peligrosas, el valor de peligrosidad estándar es muy bajo, la vulnerabilidad es alta, teniendo en cuenta ambos conceptos el nivel de riesgo es bajo.
- Accidentes graves por incendios, el valor de peligrosidad estándar es bajo, la vulnerabilidad es alta, teniendo en cuenta ambos conceptos el nivel de riesgo es bajo.

Finalmente, del análisis cualitativo efectuado y de conformidad con el PLATECA, el documento concluye que la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes es baja o muy baja, por lo que, en este sentido, no son esperables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

d. Prescripciones al Proyecto.

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Asimismo, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Construcción Campa Rent a Car. Aeropuerto Tenerife-Sur en el Término Municipal de Granadilla de Abona, Santa Cruz de Tenerife» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

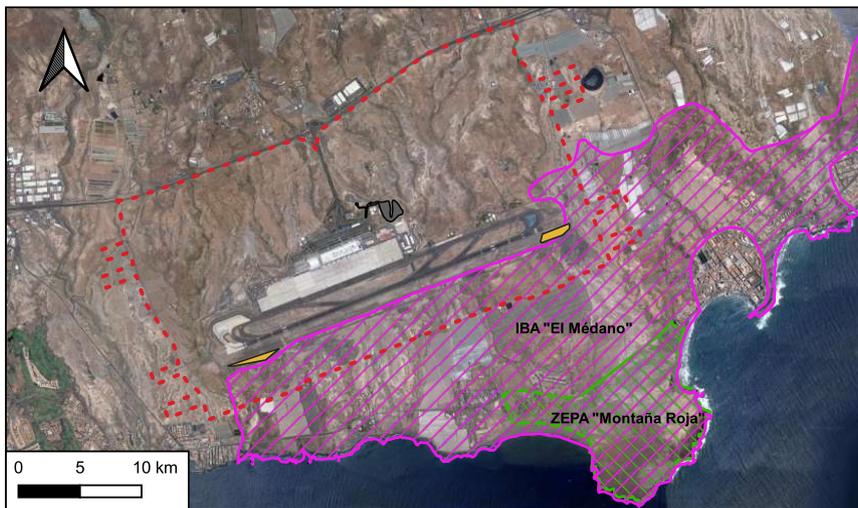
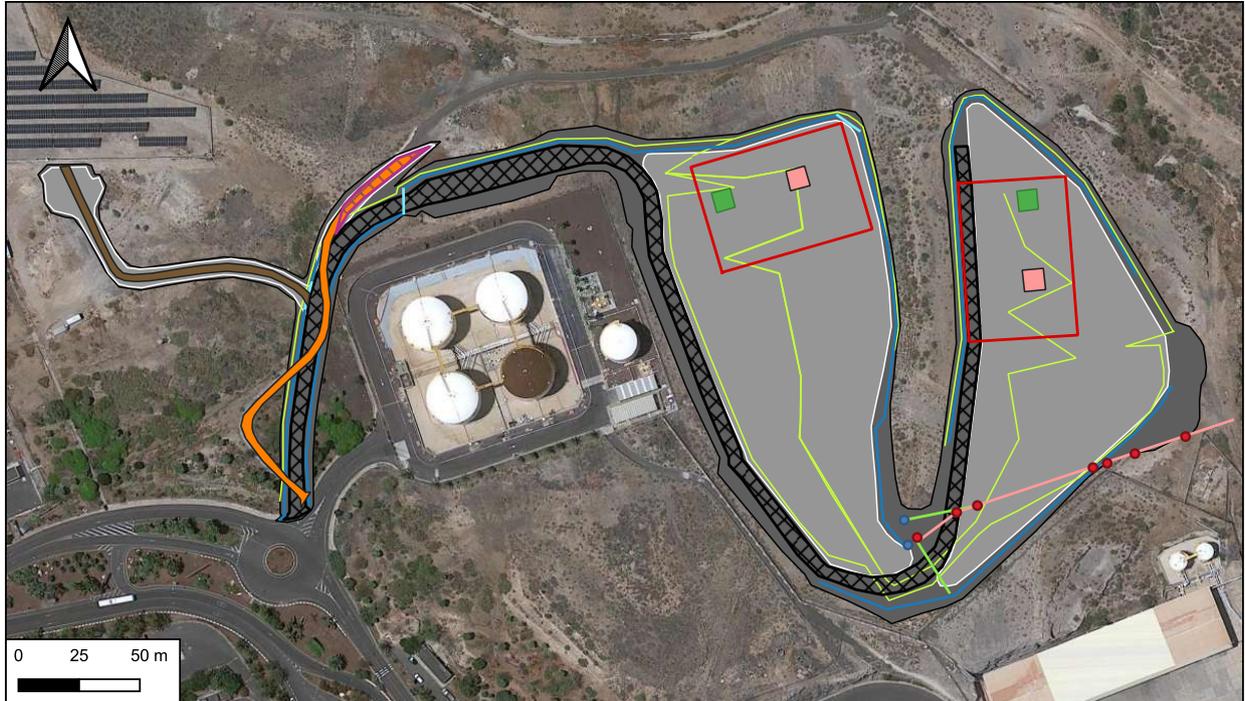
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Construcción Campa Rent a Car. Aeropuerto Tenerife-Sur en el Término Municipal de Granadilla de Abona, Santa Cruz de Tenerife», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 18 de julio de 2023.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

Construcción Campa Rent a Car en el Aeropuerto de Tenerife Sur



Proyecto

- - - Zona Servicio Aeroportuario
- Zona de Acopios
- Zona de Actuación
- Zona Pavimentada
- Acceso a las Campas
- Iluminación
- Zona de Instalaciones Auxiliares
- Punto de Limpieza de Canaletas
- Balsa de decantación

Drenaje

- Nueva cuneta
- Nuevo Drenaje Transversal
- Nuevo Colector HA 600
- Nuevo Colector PVC SN8
- Sumideros
- Pozo Tapa Ciega

Viales

- Vial actual
- Vial proyectado
- Vial secundario

Medio Ambiente

- IBA
- ZEPA
- Límites municipales