

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

17716 *Resolución de 27 de julio de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración ambiental estratégica de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.*

Antecedentes de hecho

Con fecha 10 de julio de 2018, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación ambiental estratégica de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna remitida la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como órgano sustantivo, respecto de la que AENA, S.M.E., SA, es promotor.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental estratégica se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y se pronuncia sobre los impactos asociados a la misma, que han sido analizados por el promotor. Se incluye, asimismo, el resultado del trámite de participación pública y consultas.

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará un Plan Director en cada aeropuerto de interés general, que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto. A su vez, dicha zona incluye las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del aeropuerto.

No comprende el ámbito de la evaluación, la regulación urbanística del sistema general aeroportuario, la seguridad aérea del aeropuerto ni de las actuaciones u operaciones que se contemplan en la documentación aportada por el promotor, la seguridad y salud en el trabajo, ni la seguridad química o industrial, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del plan

El vigente Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001 (BOE núm. 219, de 12 de septiembre de 2001).

El objeto fundamental de la revisión del Plan Director es determinar las necesidades futuras del aeropuerto; la delimitación de la zona de servicio; la definición de actividades previstas; las infraestructuras de acceso y conexión, así como, identificar el ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas (incluidas las acústicas). Así, el ámbito de aplicación del Plan Director se circunscribe al entorno aeroportuario integrado por la zona de servicio del aeropuerto y refleja el territorio afectado exteriormente por las servidumbres aeronáuticas. El Plan Director es una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística.

El aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de la Laguna se sitúa a 13 km al oeste de Santa Cruz de Tenerife, la capital de la isla, a una elevación de 633 m sobre el nivel del mar. Dispone de una única pista operativa, de orientación 12-30, de 3.171 m de longitud y 45 m de anchura. El régimen de utilización de cabeceras (promedio 2016-2018) se muestra en la siguiente tabla:

Cabeceras	Aterrizajes – %	Despegues – %
12	11,96	13,04
30	37,92	37,08

Se trata de un aeropuerto de interés general del Estado, según el artículo 149.1.20.^a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles; es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI «4-D»; está clasificado como «aeropuerto de primera categoría» por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificada por la Orden FOM 405/2003, de 25 de febrero, y de letra de clave «A» por el Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife. Por otro lado, el aeropuerto forma parte del aeródromo militar de utilización conjunta denominado Tenerife-Norte/Los Rodeos, de acuerdo con el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Las directrices establecidas por la revisión del Plan Director se fundamentan en el análisis del tráfico de pasajeros y en la evolución previsible de la demanda para un determinado horizonte de tráfico, denominado desarrollo previsible (horizonte 3). Aena realiza este análisis de acuerdo con el modelo econométrico denominado «Prognosis Integrada de Sistemas de Tráfico Aéreo» (PISTA). El análisis de las necesidades se realiza tomando como base el tráfico previsto y no el año en el que se espera alcanzar los citados valores de tráfico. Por este motivo, a lo largo de la presente resolución se hace referencia al horizonte de desarrollo previsible, sin asociarlo a ningún año en particular.

La propuesta inicial de la revisión del Plan Director y, en consecuencia, el estudio ambiental estratégico (EsAE), reflejan como «situación actual» la correspondiente al año 2018, en el que se contabilizaron un total de 5.492.324 pasajeros y 73.236 operaciones, de las cuales 69.307 (94,6 %) fueron operaciones comerciales, mientras que las 3.929 operaciones restantes fueron debidas a otras clases de tráfico (OTC). Se trata de un aeropuerto en el que el tráfico aéreo es principalmente nacional, con más del 98 % del tráfico total de pasajeros comerciales, repartiéndose casi equitativamente entre tráfico interinsular y peninsular. La adenda al EsAE proporciona la actualización de la evolución del tráfico hasta el año 2024, en el que se alcanzaron los 6.762.702 pasajeros y 82.063 operaciones.

La demanda esperada en el aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna se muestra en la siguiente tabla.

	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3 (desarrollo previsible)
Pasajeros comerciales.	6.535.500	7.048.500	7.667.500
Pasajeros totales.	6.547.800	7.061.000	7.680.300
Operaciones comerciales.	78.080	81.950	86.750
Operaciones totales.	82.190	86.110	90.970
Mercancías totales (kg).	14.284.000	15.090.000	16.064.000

En 2024, el tráfico de pasajeros registrado alcanza el horizonte 1, mientras que el horizonte 3 (desarrollo previsible) supondría un aumento del 13,6 % de pasajeros totales y un incremento del 10,85 % de operaciones totales. El promotor considera que la planificación establecida al inicio de la tramitación (2018) sigue siendo suficiente, ya que la demanda prevista es superior a la actual y varias actuaciones responden a requerimientos normativos u operativos en lugar de a falta de capacidad.

En cuanto a la capacidad declarada de pista, la revisión del Plan Director recoge valores de 29-33 operaciones/hora y no se incluyen actuaciones que aumenten la capacidad de pista del aeropuerto.

Se recogen a continuación las actuaciones previstas en la revisión del Plan Director, necesarias para atender adecuadamente la demanda de tráfico actual y la esperada, además de otras necesidades que no derivan del análisis de la capacidad del aeropuerto, sino de la necesidad de adecuación de la infraestructura a la normativa y de la mejora de la operatividad del conjunto de las instalaciones aeroportuarias:

- Adecuación de áreas de seguridad de extremo de pista (RESA por sus siglas en inglés) a normativa.
- Ampliación del edificio terminal de pasajeros.
- Construcción de nuevos aparcamientos.
- Acondicionamiento del edificio actual anexo al hangar y Aeroclub, que será empleado como nuevo edificio para aviación general.
- Adecuación de viales de servicio, exteriores e interiores y rotonda de entrada.
- Reordenación del vallado para convertir la zona de abastecimiento al lado aire.
- Instalación de antena receptora GNSS, antena RSMU GBAS y antena emisora VDF (VHF Digital Broadcasting).

Durante la tramitación, se han descartado dos actuaciones contempladas inicialmente en la propuesta de revisión del Plan Director. Concretamente, la adecuación de los sistemas de iluminación de aproximación de ambas cabeceras se descarta debido a la inviabilidad de dicha actuación. Tras el análisis de tres alternativas posibles, el promotor concluye que la alternativa cero (mantenimiento del sistema de iluminación en su configuración actual) resulta la más viable por criterios operativos, económicos y de afección territorial. Así mismo, la actuación relativa a la urbanización de nuevas parcelas para desarrollos comerciales también se descarta tras el resultado de las alegaciones recibidas durante la tramitación. De forma global, algunos organismos manifiestan que el desarrollo de dicha actuación implica potenciales desequilibrios en el tejido hotelero, impactos sobre el tejido comercial adyacente, así como problemas de saturación viaria y de sobrecarga en los nudos de acceso al aeropuerto (Área de Planificación del Territorio y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular, Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, Colegio Oficial de Arquitectos de Tenerife, La Gomera y El Hierro, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Demarcación de Santa Cruz de Tenerife y varias empresas mercantiles). En consecuencia, el promotor modifica la zona de servicio inicialmente propuesta, para excluir los terrenos afectados por dicha actuación y aclara que redactará, junto con el Plan Especial, una propuesta de ordenación de los suelos del área de regulación homogénea, de tal forma que se armonice lo dispuesto en el Plan Director y en el Plan Especial que lo desarrolle, con el resto de los terrenos colindantes.

La ubicación de las actuaciones previstas puede consultarse en el croquis adjunto a la presente resolución.

La zona de servicio del aeropuerto delimitada por la revisión del Plan Director tiene una superficie estimada de 200,78 ha, lo cual supone un aumento de 2,31 ha respecto a la zona de servicio delimitada por el Plan Director vigente. La superficie que será pavimentada respecto a la situación actual asciende a 2,17 ha, debido a las actuaciones de adecuación de viales de servicio, exteriores e interiores y rotonda de entrada, la ampliación del edificio terminal de pasajeros en su lado este y la urbanización de nuevas parcelas.

2. Tramitación del procedimiento

Conforme a lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha de 10 de julio de 2018, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible remite solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, junto al documento inicial estratégico y la propuesta de revisión del Plan Director.

Con fecha 18 de septiembre de 2018, esta Dirección General realiza el trámite de consultas para la elaboración del documento de alcance del estudio ambiental estratégico (EsAE), procediendo a su aprobación el 8 de marzo de 2019.

El EsAE elaborado por el promotor es sometido, por el órgano sustantivo, a consultas de las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, y a información pública, mediante anuncio publicado en el BOE de 24 de diciembre de 2020, durante cuarenta y cinco días hábiles. El anexo I de la resolución contiene la relación de organismos consultados y si han emitido contestación, según la información que obra en el expediente. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se han integrado en el apartado «3» de esta resolución. No se han recibido alegaciones de particulares durante el periodo de información pública.

Con fecha 11 de enero de 2024, esta Dirección General recibe el expediente de evaluación ambiental estratégica, incluyendo la versión preliminar del plan, el EsAE y el resultado de la información pública y consultas realizadas.

Con fecha 19 de abril de 2024, se solicita la subsanación formal del expediente al órgano sustantivo, al no constar los informes de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) y de la Dirección General de Aguas del Gobierno de Canarias, previamente consultados, de conformidad con el artículo 19 de la Ley de evaluación ambiental. La documentación tiene entrada el 9 de agosto de 2024.

Con fecha 26 de noviembre de 2024, se reiteran las consultas a los organismos autonómicos con competencias en biodiversidad, riesgos y salud. Con fecha 18 de diciembre de 2024 y 12 de febrero de 2025, se reciben, respectivamente, los informes de las Direcciones Generales de Salud Pública y de Transición Ecológica y Lucha contra el Cambio Climático, ambas del Gobierno de Canarias. Considerando relevante para la resolución de evaluación ambiental estratégica el pronunciamiento de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias, con fecha 13 de junio de 2025, se requiere al órgano jerárquicamente superior, que ordene la emisión del correspondiente informe, en virtud del artículo 24.5 de la Ley de evaluación ambiental, el cual se recibe el 2 de julio de 2025.

Con fecha 12 de agosto de 2025, se solicita al promotor, conforme al artículo 24.4 de la Ley de evaluación ambiental, la aportación de información adicional relativa a la descripción de la situación actual y de las actuaciones previstas, los objetivos ambientales de la revisión del Plan Director, las alternativas, la situación ambiental actual, el análisis de los efectos significativos, las medidas para la integración ambiental del plan y el seguimiento y supervisión del plan. Se requiere, además, la contestación a los nuevos informes recibidos.

Con fecha 8 de noviembre de 2025, el promotor solicita la ampliación del plazo otorgado establecido para poder atender adecuadamente lo solicitado, la cual es otorgada mediante acuerdo de ampliación, al amparo del artículo 32 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, con fecha 13 de noviembre de 2025.

La información complementaria (adenda al EsAE) se recibe el 26 de diciembre de 2025, quedando completo el expediente para la elaboración de la declaración ambiental estratégica.

3. *Análisis técnico del expediente*

a. Análisis de alternativas.

El promotor indica que la mayoría de las actuaciones planteadas obedecen a la implementación de mejoras operativas y de adecuación de las infraestructuras existentes, así como a la adecuación a la normativa vigente en materia de diseño y de operación de aeródromos de uso público (Reglamento n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo y Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado), lo que limita o no permite el planteamiento de alternativas.

Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor evalúa una serie de alternativas para las actuaciones de adecuación de las RESAs y de ampliación del edificio terminal de pasajeros, y justifica la inviabilidad de alternativas para el resto de las actuaciones propuestas. El análisis sobre las alternativas se fundamenta en criterios de valoración técnicos, económicos, ambientales, administrativos y de compatibilidad con otras actuaciones planificadas y con las instalaciones existentes.

a.1 Adecuación de las RESAs a la normativa vigente.

Esta actuación deriva de la necesidad de que sus dimensiones cumplan con lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión y en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo. El promotor plantea tres alternativas de ampliación, además de la no ejecución, como se describe a continuación.

- Alternativa 0: Mantenimiento de la pista de vuelos del aeropuerto en su configuración actual, lo que no cumpliría las recomendaciones normativas relativas a una longitud de RESA de 240 m.

- Alternativa 1: Las RESAs ocuparían la ubicación actual de los extremos 12 y 30 de la pista, haciendo que estos últimos se desplacen 150 y 107 m, respectivamente, hacia su interior. Con esta opción, disminuye la longitud de pista, pero se requieren menos movimientos de tierras y la superficie de suelo ocupada es menor.

- Alternativa 2: Mantenimiento de la pista en su configuración actual y construcción de las RESAs a 240 m de los extremos 12 y 30 de la pista. La construcción de las RESAs implica movimientos de tierras en ambas cabeceras y, además, puede verse afectado un barranco encauzado en el entorno de la cabecera 30, lo que puede comprometer parcialmente el cumplimiento de los objetivos ambientales.

- Alternativa 3 (seleccionada): Construcción de la RESA de la cabecera 12 fuera de la pista, manteniendo el extremo 12 en su ubicación actual y construir la RESA de la cabecera 30 dentro de la pista, obligando a desplazar el extremo de la pista 107 m hacia el interior.

El EsiA señala que, en relación con los criterios de operatividad y capacidad del aeropuerto, la alternativa 1 resulta la más desfavorable, al presentar penalizaciones significativas para operaciones de largo alcance. En cuanto a los efectos ambientales previsibles, la alternativa 2 es la más desfavorable, dado que requiere un volumen muy elevado de movimientos de tierras en ambas cabeceras y puede generar importantes dificultades técnicas en la cabecera 30, debido a las características del terreno circundante. En cuanto al resto de los objetivos ambientales (ruido aeroportuario, calidad del aire, energía y cambio climático, biodiversidad, residuos y patrimonio cultural), no se observan diferencias significativas entre las tres opciones, ya que todas contemplan medidas similares de mitigación, seguimiento y control ambiental. El promotor selecciona la alternativa 3, ya que implica mejores ventajas desde el punto de vista operativo de la cabecera 30, la más utilizada, y menores impactos ambientales.

a.2 Ampliación del edificio terminal de pasajeros.

Se considera necesario ampliar el edificio terminal mediante la ampliación del número de mostradores de facturación, controles de seguridad e hipódromos de recogida de equipajes. Se plantean dos opciones:

- Alternativa 1 (seleccionada): Supone la ampliación hacia el este y el oeste del edificio existente, lo que conlleva una mayor ocupación y volumen de obra, pero optimiza la circulación de pasajeros y mejora la funcionalidad global del terminal.

- Alternativa 2: Consiste en la ampliación del edificio únicamente hacia el este, con menor ocupación y menor volumen de movimientos de tierra, pero con mayores condicionantes operativos durante las obras, menor eficiencia de circulación de pasajeros interinsulares, limitación en la flexibilidad futura y dificultades en la redistribución de espacios comerciales o de servicio.

El promotor concluye que ambas alternativas se plantean sobre superficies antropizadas y consolidadas, por lo que los impactos ambientales (ruido, calidad del aire, emisiones de CO₂, afección a hábitats o patrimonio natural y cultural) son comparables y no presentan diferencias significativas. Además, ambas son compatibles con los usos actuales del suelo. En consecuencia, selecciona la alternativa 1, pues ofrece mayores ventajas técnicas y operativas, así como una mejor respuesta a las necesidades funcionales del aeropuerto, sin que ello suponga impactos ambientales relevantes respecto a la alternativa descartada.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias indica que ninguna de las alternativas tendrá afección significativa sobre valores ambientales relevantes, los cuales se encuentran ausentes en la zona de servicio del aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

b. Tratamiento de los principales aspectos ambientales de la revisión del Plan Director: relación con otros planes y programas, potenciales impactos, objetivos ambientales, medidas y seguimiento.

El EsAE y la documentación complementaria incluyen un diagnóstico sobre la situación ambiental en el entorno aeroportuario y se analiza: la correlación, coherencia y compatibilidad del Plan Director con otros planes y programas relacionados; el estado actual del medio; los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario, nacional, autonómico o local que guarden relación con el Plan Director; los impactos potenciales de la revisión del Plan Director sobre el medio ambiente.

Sobre el resultado de los análisis anteriores, el promotor propone los objetivos ambientales del Plan Director dirigidos a asegurar el cumplimiento de los objetivos de protección ambiental establecidos; evitar o reducir los impactos ambientales significativos identificados; incluir aspectos estratégicos de mejora en términos de sostenibilidad del aeropuerto.

Con objeto de cumplir los objetivos ambientales del Plan Director a lo largo de su vigencia, se establecen las medidas de integración ambiental. Además, en el apéndice IV del estudio ambiental estratégico se añaden medidas y buenas prácticas que deberán tenerse en cuenta durante la elaboración y ejecución de los proyectos que desarrollan el Plan Director.

Finalmente, se define en la documentación un sistema de seguimiento basado en la elaboración de informes periódicos en los que se recogerá la evolución de una serie de variables y de distintos indicadores que permiten evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales definidos. El promotor propone la elaboración de un informe inicial que refleje el valor de partida de los indicadores propuestos, en el plazo de 6 meses tras la aprobación del Plan Director y su publicación en el BOE. Se informa de que los indicadores podrán ser revisados y/o modificados en función de la evolución y exigencias

detectadas en el seguimiento. Se establece en el apartado 4.1 de la presente resolución, una determinación específica sobre el seguimiento.

b.1 Correlación, coherencia y compatibilidad de la revisión del Plan Director con otros planes y programas relacionados.

El EsAE identifica los instrumentos de planificación más relevantes que poseen relación con el Plan Director por coincidir con su ámbito territorial de aplicación o de influencia. Se presta especial atención a los planes de carácter ambiental, los planes de transporte y movilidad, los planes de ordenación del territorio y urbanísticos, entre otros. Se han analizado con mayor detalle los siguientes planes, por mostrar interacciones significativas con la propuesta inicial de la revisión del Plan Director:

- Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife. El Plan propone la mejora en los viarios que rodean al aeropuerto y algunos de estos tramos presentan un solape con el ámbito del Sistema General Aeroportuario, como la Ronda Oeste, la Variante TF-e y la Circunvalación Oeste, que incorporan mejoras de acceso o enlaces con el Aeropuerto.

- Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario del Área Metropolitana de Tenerife. El Plan tiene por objeto el desarrollo del sistema ferroviario en el Área Metropolitana de Tenerife y propone la implantación de una estación en el aeropuerto, lo que resulta compatible con las actuaciones previstas en la actual revisión del Plan Director.

- Plan Territorial Especial de la Infraestructura del Tren del Norte. Propone que un tramo del tren del norte discurra por el interior de la zona de servicio aeroportuaria, situando la estación intercambiadora frente a la terminal de pasajeros, lo que supone un problema de compatibilidad con los nuevos aparcamientos. El promotor indica que se deberán coordinar las Administraciones afectadas y estudiar en conjunto ambas actuaciones para hacerlas compatibles.

- Plan General de Ordenación del municipio de San Cristóbal de La Laguna, que debe actualizar la nueva delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor determina que será necesaria la coordinación de usos del suelo y planes de ordenación del territorio entre las Administraciones públicas afectadas.

El apartado 4.1 del EsAE incluye una tabla que resume dicho análisis y que se incluye en el anexo II de esta resolución. Algunos de los instrumentos de planificación analizados han sido actualizados tras la elaboración del EsAE, no obstante, no se prevén que dichas actualizaciones produzcan cambios significativos sobre el resultado del análisis realizado. En cualquier caso, el desarrollo del Plan Director y de las actuaciones previstas deben tener en consideración la planificación y la normativa ambiental y sectorial vigente en cada momento, lo que se traslada a las determinaciones ambientales de la presente resolución.

Los análisis realizados por el promotor para cada factor ambiental, su consideración y tratamiento por el promotor, así como las principales conclusiones informadas por las Administraciones Públicas que han participado en el procedimiento de evaluación ambiental, se resumen a continuación.

b.2 Aire y ruido.

En relación con la calidad del aire, el promotor realiza un estudio comparativo entre las emisiones atmosféricas registradas para la situación actual, la alternativa 0 (no ejecución del Plan Director), y el escenario de desarrollo previsible (horizonte 3), mediante la simulación de las emisiones de los contaminantes de origen aeroportuario, utilizando el programa AEDT (Aviation Environmental Design Tool), desarrollado por la FAA (Federal Aviation Administration).

A partir de los resultados obtenidos, se valora el riesgo de afección a la población, teniendo en consideración la estabilidad atmosférica persistente, las direcciones del viento desfavorables y las emisiones de origen aeroportuario. Se concluye que los valores límites establecidos por normativa no se superan en ninguna de las poblaciones cercanas al aeropuerto, para ninguno de los parámetros en los escenarios analizados. El riesgo de superaciones en el entorno del aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es bajo, y la posibilidad de exceder el número de superaciones de las concentraciones establecidas por la legislación es muy reducida, debido principalmente al tráfico medio que se da en el aeropuerto. En la fase de operación, se asumirán las medidas recomendadas por la OACI y la Administración de Aviación (FAA).

En relación con el ruido, el EsAE define la huella acústica del aeropuerto, representando los niveles acústicos que se pueden esperar en cada punto en las inmediaciones del aeropuerto. Se define la zona de afección acústica del aeropuerto correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas a los niveles L_{eq} 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día (L_d : 7:00-19:00 h) y tarde (L_e : 19:00-23:00 h). El periodo noche (L_n : 23:00-07:00) no ha sido considerado en la simulación ya que el aeropuerto no presta servicio durante dicha franja horaria. Con el objetivo de analizar el grado de exposición sonora como consecuencia de las actuaciones recogidas en la revisión del Plan Director, se calculan los niveles de inmisión acústica para el escenario de desarrollo previsible, comparándose estos resultados con los obtenidos en la situación actual (alternativa 0), utilizando el programa de simulación AEDT de la FAA.

El promotor analiza el cumplimiento de los objetivos de calidad fijados en la tabla A del 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, y la afección a suelo urbanizable residencial en el entorno aeroportuario.

Como resultado de este análisis, el promotor señala que, en los escenarios evaluados (actual/alternativa 0 y desarrollo previsible), se superan los objetivos de calidad acústica tanto en áreas residenciales (tipo a) como en áreas de uso sanitario, docente y cultural (tipo e). Las superficies en las que se vulneran los objetivos de calidad se concentran en las inmediaciones de ambas cabeceras del aeropuerto, en el municipio de San Cristóbal de La Laguna, según se detalla en la siguiente tabla:

Área acústica	OCA	Superficie (ha)	
		Actual/alt.0	Des. previsible
Tipo a (residencial).	L_{d65} - L_{e65} dB(A)	21,31	38,11
Tipo e (sanitario docente y cultural).	L_{d60} - L_{e60} dB(A)	22,70	27,75
Suelos urbanizables uso residencial.	L_{d60} - L_{e60} dB(A)	0,12	0,79

La adenda al EsAE recoge que el ámbito de las huellas de ruido analizado para la situación actual y el desarrollo previsible de la propuesta de revisión del Plan Director queda prácticamente englobada en la Servidumbre Acústica actualmente vigente que comprende el entorno del aeropuerto delimitado por las isófonas de índices acústicos $L_{d\geq 60}$ dB(A) y $L_{e\geq 60}$. Únicamente se detecta un ligero aumento de superficie en el entorno de la cabecera 12, que según se especifica, carece de relevancia sobre la afección acústica a la población. El Plan de Acción aprobado junto con la Servidumbre Acústica del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna (Real Decreto 92/2021, de 9 de febrero) incluye las medidas correctoras tendentes a garantizar que se alcancen niveles de inmisión acústica compatibles con los usos presentes en el entorno aeroportuario. Entre estas medidas, se encuentra la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico (PAA). El ámbito del vigente Plan de Aislamiento Acústico incluye la totalidad de las viviendas y edificaciones de usos sensibles contemplados en la huella acústica de la situación actual y en el escenario de desarrollo previsible del Plan Director.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Calidad química del aire

Objetivo ambiental.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límite de contaminantes atmosféricos establecidos en la normativa.
Medida de integración ambiental del Plan Director.	Realizar un seguimiento (estimación) de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria.
Seguimiento.	Indicador: Estimación de emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales. Periodicidad: Cuando se produzca la siguiente revisión del Plan Director o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.

Ruido

Objetivo ambiental.	Minimizar y compatibilizar el impacto acústico con el desarrollo del aeropuerto.
Medida de integración ambiental del Plan Director.	Ejecutar el seguimiento de las medidas contempladas en el Plan de Acción de la Servidumbre Acústica aprobada por Real Decreto 92/2021 de 9 de febrero.
Seguimiento.	Indicadores: – N.º de viviendas incluidas en la envolvente de las isófonas 65/65/55. – N.º de edificios de uso sensible (sanitario, docente y cultural) incluidos en la envolvente de las isófonas 60/60/50. Periodicidad: Quinquenal o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa. Indicador: Emisiones acústicas obtenidas a partir del sistema de monitorado de ruido. Periodicidad: Anual.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, en lo relativo a la calidad del aire, informa que dada la proximidad de la población, existirá exposición de las personas a las emisiones que se producirán durante la fase de obras por el incremento en la emisión de gases y material particulado y posteriormente por el aumento de la actividad aeroportuaria así como de la afluencia de vehículos, por lo que considera pertinente el seguimiento y control de contaminantes atmosféricos, así como la realización de campañas de medición para prevenir o reducir impactos negativos, conforme a la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Por otro lado, en cuanto al ruido, el organismo señala que se debe prestar atención a las quejas que puedan producirse por parte de la población y se deberán implementar las medidas incluidas en el Plan de Acción contra el Ruido. Además, considera imprescindible que, una vez aprobado el Plan Director y desarrollado el Plan de Acción, se realicen campañas de medición de ruido en fachada y en interior en la zona expuesta, de forma que se pueda determinar los niveles de inmisión.

Ecologistas en Acción alega que no existe en todo el término municipal de La Laguna ninguna estación de control de calidad del aire que pueda aportar datos concluyentes.

El promotor señala que, de acuerdo con la modelización llevada a cabo, los valores de isoconcentración de contaminantes atmosféricos en las zonas residenciales más próximas al aeropuerto son muy inferiores a los límites legales para todos los parámetros considerados y en todos los escenarios y no existe riesgo de superaciones. No obstante, entre las medidas de integración ambiental, se contempla el seguimiento y control de contaminantes atmosféricos para detectar posibles desviaciones. Respecto a las campañas específicas de medición de gases y partículas, señala que el Gobierno de Canarias dispone en Tenerife de una red de vigilancia de la calidad del aire con una densidad de estaciones superior a la exigida por la Ley 34/2007, varias de ellas próximas

al aeropuerto, en las que los valores de calidad del aire son calificados como buenos o razonablemente buenos. Por ello, no considera necesario realizar campañas adicionales. Del mismo modo, respecto al ruido, el promotor recuerda que el aeropuerto cuenta con un sistema de monitorización con terminales de medición en las zonas afectadas de San Cristóbal de La Laguna y Tegueste, que correlaciona datos de vuelo y radar con las mediciones registradas. AENA publica informes mensuales y anuales con los resultados de estos terminales de medición y el nivel sonoro atribuible a las operaciones aeronáuticas, además del ruido total existente. Asimismo, la herramienta WebTrak existente en el aeropuerto permite a la ciudadanía consultar en tiempo real la trayectoria y el ruido de las aeronaves. En consecuencia, no considera necesaria la realización de campañas específicas de medición acústica.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, el apartado 4.2. de la presente resolución incorpora medidas adicionales a las propuestas por el promotor. Asimismo, este órgano ambiental considera que deben incorporarse al Plan Director, criterios de sostenibilidad y medidas de reducción de la contaminación lumínica, lo que se traslada al apartado 4.2 y 4.3 de la presente resolución.

b.3 Energía y cambio climático.

En cuanto al cálculo de la huella de carbono, el EsAE informa sobre las emisiones de CO₂:

- Alcance 1: Emisiones directas, generadas debido a la combustión estacionaria y a la combustión móvil de los vehículos propiedad del aeropuerto.
- Alcance 2: Emisiones indirectas asociadas al consumo eléctrico de las instalaciones y edificios propiedad del aeropuerto. Estas emisiones pueden calcularse por criterio de localización (L) o de mercado (M).
- Alcance 3: Resto de emisiones indirectas, relacionadas con el ciclo LTO (despegue, ascenso, aterrizaje y rodadura), APU (unidad de potencia auxiliar), y el GSE (equipo de soporte en tierra). Las operaciones de las aeronaves son la principal fuente de consumo energético en los aeropuertos. Sin embargo, a diferencia de las otras categorías, sobre este tipo de emisiones el operador aeroportuario no tiene control, solo influencia.

El EsAE contempla el cálculo de las emisiones anuales sobre las que el aeropuerto tiene control (alcance 1 y 2) a partir de los datos de seguimiento ambiental del aeropuerto para la situación actual (considerando el año 2018). Además, incluye parte de las emisiones de alcance 3 obtenidas a partir de factores de emisión procedentes de diferentes documentos elaborados por organismos consolidados. Para obtener las emisiones en escenarios futuros, de acuerdo con las previsiones de demanda, se realiza una estimación teniendo en cuenta la relación entre las unidades de tráfico (UT) para el escenario analizado.

En el escenario actual, las emisiones de alcance 1 y 2 obtenidas son de 2.582,96 t CO₂ con criterio de localización y de 2.585,76 t CO₂ con criterio de mercado. En el escenario de desarrollo previsible se estiman emisiones de 2.670,4 t CO₂ con criterio de localización y de 134,80 t CO₂ con criterio de mercado. La reducción de las emisiones con criterio de mercado se debe al compromiso adoptado de la compra de la energía con garantías de origen renovable del 100 %.

Respecto a las emisiones de alcance 3, las emisiones en la situación actual se estiman en 43.574,62 t CO₂, mientras que para el escenario futuro podrían alcanzarse los 50.220,05 t CO₂. En conjunto, las emisiones totales integrando las obtenidas para los alcances 1, 2 y 3, ascenderían de 46.167,58 (L) / 46.160,38 (M) t CO₂ en la situación actual a 52.890,48 (L) / 50.354,86 (M) t CO₂ en el desarrollo previsible.

En la adenda del estudio ambiental estratégico, el promotor propone un conjunto de mejoras para reducir las emisiones asociadas a la actividad del aeropuerto, reflejadas en

la siguiente tabla, junto con los objetivos ambientales a alcanzar y los indicadores de seguimiento.

Energía y cambio climático

Objetivo ambiental.	– Minimizar y compensar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de alcances 1 y 2 a nivel de red. – Fomentar el ahorro, la eficiencia energética y el uso de energías renovables.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	– Realizar un seguimiento de las emisiones de CO₂ y adoptar medidas en caso de que se detecten desviaciones sobre lo previsto. – Aplicar criterios bioclimáticos y de eficiencia energética en todas las instalaciones y edificaciones de cada uno de los proyectos previstos. – Analizar la viabilidad de la instalación de energías renovables en las nuevas edificaciones previstas (aparcamientos, hangares, etc). – Diseñar y construir los edificios energéticamente eficientes. – Instalar en las zonas de aparcamiento la infraestructura necesaria para el suministro de combustible alternativo o energía eléctrica destinada a vehículos de bajas emisiones. – Renovar progresivamente la flota de vehículos de Aena, handling y mantenimiento, con unidades con la etiqueta ECO. – Potenciar la utilización y mantenimiento de equipos de suministro eléctrico de 400 Hz. – Diseñar los viales objeto de modificación con criterio de minimización de emisiones. – Adoptar iniciativas que potencien el uso del transporte público en la conexión con la ciudad.
Seguimiento.	Indicadores: – Emisiones de CO₂ (alcance 1 y 2) por unidad de tráfico (tCO_{2e}/ATU). – Compensación de emisiones de CO₂ (alcances 1 y 2) a nivel de red (tCO_{2e}). – Toneladas de CO₂ evitadas por las iniciativas de Aena. – Compra de energía con garantía de origen renovable (%). – Evolución de consumo energético por unidad de tráfico (%). – Producción de energía renovable/consumo del aeropuerto. Periodicidad: Anual. Indicador: Estimación de emisiones de CO₂ en el alcance 3. Periodicidad: Quinquenal.

Asimismo, aunque no es objeto de la presente evaluación, Aena indica que cuenta con un Plan de Acción Climática 2021-2030 para toda su red de aeropuertos, cuyo objetivo es contribuir al cumplimiento de los Acuerdos de París y del Pacto Verde Europeo. Este plan establece una hoja de ruta para alcanzar la neutralidad de carbono en 2026 en sus operaciones propias (alcances 1 y 2) y lograr cero emisiones netas (Net Zero Carbon) en 2040. El Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, como parte de la red de Aena, contribuye a estos objetivos en función de sus características y posibilidades de aplicación de medidas, siguiendo la estrategia y los programas definidos en el propio Plan de Acción Climática.

Por otro lado, en relación con la adaptación al cambio climático, el promotor concluye que, según las proyecciones climáticas analizadas, no se prevén impactos significativos del cambio climático sobre la infraestructura del aeropuerto en el escenario de desarrollo previsible, no obstante, las incidencias que afectan con mayor frecuencia e intensidad a la operación aeroportuaria son debidas a escasez de visibilidad y al viento, fenómenos para los que no existen apenas predicciones disponibles. No se consideran relevantes los efectos del aumento del nivel del mar por la distancia a la costa.

Ecologistas en Acción alega que la revisión del Plan Director parte de un escenario sobreestimado respecto al número de pasajeros y de tráfico aéreo, sin considerar adecuadamente sus implicaciones sobre el cambio climático por el aumento de operaciones aéreas y el incremento de emisiones de gases de efecto invernadero, así como la transformación de los usos del suelo en el ámbito de las nuevas actuaciones y la pérdida de capacidad de absorción de carbono.

El promotor responde que la estimación del desarrollo previsible se realiza mediante un modelo macroeconómico multiecuacional de demanda (PISTA) desarrollado por

Aena. Teniendo en cuenta el crecimiento esperado, el EsAE analiza convenientemente las emisiones de CO₂ en el escenario de desarrollo previsible. En todo caso, el apéndice IV del EsAE incluye medidas en la fase de proyecto para la conservación del suelo y la correcta integración del Plan.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO considera adecuada la revisión del Plan Director del Aeropuerto, ya que el plan se adapta a los criterios y proyecciones de cambio climático y reducción de emisiones dentro de la infraestructura aeroportuaria, tanto en el diseño de los elementos accesorios (terminales, cargas y equipamiento) como en la reducción de emisiones y adaptabilidad al entorno.

b.4 Agua.

Según el EsAE, en el entorno del aeropuerto se localizan varios cauces naturales. El principal es el barranco del Rodeo, canalizado bajo la infraestructura aeroportuaria durante unos 600 m, atravesando tanto la pista por su extremo oeste, como la autopista TF-5. También están presentes los barrancos del Alférez, al sur de la zona de servicio; de las Cuevas, al norte del recinto; de las Casas, paralelo al anterior, que cruza la TF-5 y discurre canalizado por la zona de servicio; los de Santos y Cha Marta, al noreste; y el de la Costurera, al este del aeropuerto, que recoge las aguas próximas a la cabecera 30 y abandona la zona de servicio encauzado. El EsAE concluye que ni los cauces ni el dominio público hidráulico (DPH) asociado a los barrancos presentes estarán afectados por las actuaciones previstas.

En lo relativo a hidrología subterránea, el aeropuerto se sitúa sobre la masa de agua subterránea «Masa Compleja de Medianías y Costa N-NE» (código ES70TF001), y la unidad hidrogeológica n.º 14.01 «Tenerife». Esta masa de agua subterránea ocupa una extensión de unos 1.295 km². Se trata de un acuífero poroso de productividad moderado, con aprovechamientos o extracciones mediante galerías y pozos. La ejecución de las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director, en concreto, la ampliación de 2,17 ha de superficie asfaltada, producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas, reduciéndose la superficie de infiltración. No obstante, atendiendo a la superficie afectada, el promotor considera que se trata de una modificación no significativa.

Por otro lado, el aeropuerto no se encuentra dentro de las delimitaciones de zonas inundables ni de peligrosidad por inundaciones.

Las nuevas instalaciones previstas implican un incremento en el volumen de aguas residuales vertidas al colector municipal de La Laguna, las cuales serán previamente sometidas a depuración en la estación depuradora de aguas residuales (EDAR) del aeropuerto, bajo control del organismo de cuenca mediante la correspondiente autorización de vertido, por lo que, según el promotor, no son esperables afecciones significativas en este sentido.

Finalmente, se estima que el consumo de agua en el aeropuerto pase de 99.461 m³/año en la situación actual a 138.790 m³/año en el horizonte de desarrollo previsible, ligado al aumento previsto de pasajeros.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento en la adenda al estudio ambiental estratégico:

Agua

Objetivos ambientales.	– Evitar los vertidos que no cumplan los parámetros establecidos por el organismo competente. – Minimizar la afección a DPH. – Promover el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua). – Minimizar el consumo de agua del aeropuerto.
------------------------	--

Medidas de integración ambiental del Plan Director.	– Realizar un control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes. – Ejecutar, en su caso y durante la fase de proyecto, las medidas adecuadas para minimizar la afección a DPH y márgenes de protección. – Aplicar medidas de control de fugas y ahorro en el consumo de agua. – Diseñar la red de saneamiento de las nuevas instalaciones para posibilitar el transporte de caudales extremos de forma que se impida el alivio de caudales de agua al DPH sin previo tratamiento.
Seguimiento.	Indicadores: – N.º de analíticas remitidas a la autoridad competente. – Cumplimiento de los índices de calidad química y biológica de las autorizaciones de vertido. – Superficie ocupada de DPH y márgenes de protección. – Consumo de agua por unidad de tráfico. Periodicidad: Anual.

El Consejo Insular de Aguas de Tenerife aporta una serie de condiciones que deben tomarse en consideración. En cuanto a la afección a cauces, la ampliación de la zona de servicio afecta a un tramo no catalogado como público del barranco de Cha Marta, destinado a zona de reserva aeroportuaria. Asimismo, identifica la existencia de riesgo hidráulico grave por la insuficiente capacidad del encauzamiento del barranco de Las Cuevas bajo la pista, y riesgo hidráulico moderado asociado a la ausencia de encauzamiento del barranco de Cha Marta, aguas arriba del aeropuerto. En consecuencia, el organismo recuerda que toda actuación con afección a cauces deberá contar con su autorización o informe preceptivo y considera necesario que el Plan Director analice los riesgos vinculados a ambos barrancos, con el fin de prever las medidas necesarias, y realizar un estudio de riesgo hidráulico de la infraestructura que garantice la funcionalidad continua del sistema de drenaje y establezca el periodo de retorno adecuado para el servicio aeroportuario. Respecto a la escorrentía superficial, se debe analizar el drenaje generado por las actuaciones previstas para un periodo de retorno que garantice la seguridad y funcionalidad de las instalaciones aeroportuarias.

En relación con el incremento previsto de demanda de agua en el horizonte de desarrollo previsible, el Consejo Insular de Aguas informa que es previsible la garantía de disponibilidad del recurso a lo largo del tercer Ciclo de Planificación Hidrológica 2021-2027, sin embargo destaca la imposibilidad de concretar de manera más precisa este pronóstico ya que las previsiones de desarrollo del aeropuerto se encuentran ligadas a la materialización de la demanda de tráfico y no a un horizonte temporal concreto. El organismo considera que el promotor debe analizar la necesidad de nuevos almacenamientos de reserva de agua en el horizonte de desarrollo previsible, para poder determinar las necesidades de suelo para implantar depósitos de almacenamiento de agua. Por último, en cuanto al saneamiento, el promotor debe estimar las aguas residuales generadas en el horizonte de desarrollo previsible para poder determinar, en su caso, la necesidad de ampliación de la instalación de tratamiento de aguas residuales.

El promotor responde que las autorizaciones de vertido y los estudios necesarios para evaluar la escorrentía y el riesgo hidráulico se tramitarán en la fase de ejecución de los proyectos derivados del Plan Director. Las medidas que resulten necesarias se definirán conforme a las buenas prácticas del apéndice IV del EsAE y a las prescripciones del órgano ambiental, cuando se sometan al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En cuanto al riesgo hidráulico, el aeropuerto dispone de capacidad suficiente de drenaje y no se prevé que las actuaciones previstas requieran aumentarla. No obstante, los proyectos constructivos de las actuaciones planteadas recogerán entre su documentación preceptiva aquellos estudios necesarios para el análisis de las cuencas vertientes, caudal de escorrentía, avenidas y periodos de retorno, dimensionamiento de colectores de drenaje y para el tratamiento de las aguas residuales, entre otros. En relación con el aumento de la demanda de agua, según lo recogido por el Plan Hidrológico de Tenerife, podría disponerse de recursos procedentes

de la desalación de agua de mar proveniente de la estación desaladora de agua del mar (EDAM) del Noreste, prevista para el ciclo de planificación 2021-2027, por lo que no sería necesario aumentar el número de depósitos de almacenamiento actualmente existentes para garantizar el suministro. Por último, sobre la necesidad de aumentar la capacidad de tratamiento de aguas residuales, se ha realizado una reserva de suelo en el subsistema de actividades aeroportuarias, zona de abastecimiento energético, en el entorno de la actual depuradora.

El Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna emite informe favorable condicionado a que se incorporen en la evaluación los impactos sobre las escorrentías superficiales derivadas de la impermeabilización de los terrenos que pasarán de uso agrario a sistema general. Así mismo, requiere que se evalúe el riesgo de avenidas en la zona de actuación, identificado y recogido en el Plan de Defensa frente a avenidas del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

El promotor indica que todas las actuaciones propuestas se localizan en el interior de la zona de servicio vigente, excepto los correspondientes a la adecuación de RESA en la cabecera 12, en la que no se impermeabilizarán los suelos. Respecto al riesgo de avenidas, se tomará en consideración el Plan de Defensa de Avenidas del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

Las determinaciones propuestas por ambos organismos se han integrado en los apartados 4.2. y 4.3. de la presente resolución.

b.5 Suelo.

El Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna se ubica en la depresión de La Laguna, cerca del Macizo de Anaga, sobre suelos recientes originados por la erupción del Chinyero (1909), formados principalmente por depósitos arenoso-arcillosos procedentes de la alteración de coladas y piroclastos. No existen elementos con valor geológico o geomorfológico reseñables, según el estudio ambiental estratégico.

Las principales afecciones sobre el suelo se deberán a la remoción del sustrato y a la ocupación física permanente. En total, se prevé la pavimentación de 2,17 ha asociadas a la adecuación de viales, la ampliación del edificio terminal y la urbanización de parcelas comerciales. Las actuaciones vinculadas a las RESAs también requerirán movimientos de tierras y nivelaciones, pero no contemplan pavimentación. Cabe destacar que todos los terrenos afectados por las actuaciones propuestas se localizan en el interior de la zona de servicio vigente, salvo los vinculados a la adecuación de las RESAs en la cabecera 12.

En relación con los movimientos de tierra, el promotor indica que en fase de planificación no es posible establecer su cuantificación y se determinará en los proyectos constructivos de las actuaciones. No obstante, dada la escasa pendiente y la morfología prácticamente llana del ámbito de actuación, estima que los movimientos de tierra serán de reducida entidad.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento:

Suelo

Objetivos ambientales.	– Conservar el recurso suelo. – Evitar la contaminación o degradación de suelos.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	– Seleccionar las alternativas que hagan un uso eficiente del suelo. – Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.
Seguimiento.	Indicadores: – Superficie de suelo natural ocupada por las actuaciones/superficie de suelo total ocupado por las actuaciones. – Ocurrencia de episodios accidentales de contaminación del suelo. Periodicidad: Anual.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias propone una serie de medidas preventivas para evitar la contaminación del suelo durante la ejecución de los proyectos. En concreto, desarrollar un protocolo de identificación y actuación frente a sustancias contaminantes; habilitar una zona hormigonada para el mantenimiento de la maquinaria durante la fase de obra; impermeabilizar el suelo de la zona de acopio de materiales.

El promotor señala que dichas medidas se incluyen en la documentación ambiental del expediente.

Teniendo en cuenta lo anterior, se añaden una serie de determinaciones para la ejecución de proyectos en el apartado 4.3. de la presente resolución.

b.6 Residuos.

En lo relativo a la generación de residuos, el EsAE prevé un incremento proporcional al aumento de pasajeros previstos en el desarrollo previsible. En la situación actual (considerando el año 2018), la cantidad total de residuos no peligrosos generados es de 1.601.366 kg, que asciende a 2.234.590 kg en el escenario de desarrollo previsible y, en el caso de residuos peligrosos es de 7.463 kg, que asciende a 10.414 kg.

El promotor señala que, para minimizar los efectos de este aumento, serán de aplicación medidas relativas a la gestión de residuos tanto en fase de ejecución de obras como en fase de operación del aeropuerto, enmarcadas en el sistema de gestión ambiental del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

Residuos

Objetivos ambientales.	– Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía. – Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía. – Minimizar la producción de residuos en el aeropuerto.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	– Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa. – Optimizar las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible) como residuo peligroso y así minimizar su producción. – Asegurar la recogida separada de residuos a través de planes y programas de gestión de residuos, para garantizar que se logran los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización que se establecen en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. – Desarrollar una política activa de incremento de valorización de residuos en el aeropuerto.
Seguimiento.	Indicadores: Toneladas o m ³ /ATU de residuos producidos por tipo; % de valorización de residuos. Periodicidad: Anual.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias indica que los residuos generados durante la obra deberán ser segregados en origen para su correcta gestión, y retirados y trasladados por gestor autorizado. Su almacenamiento temporal deberá realizarse en zona impermeabilizada para evitar posibles lixiviados.

El promotor responde que estas medidas ya se contemplan en el EsAE y en el apéndice IV de Buenas Prácticas para la elaboración de proyectos.

La Dirección General de Transición Ecológica y Lucha Contra el Cambio Climático del Gobierno de Canarias indica que debe actualizarse el EsAE en relación con las nuevas normativas de residuos, así como tener en cuenta el Plan Integral de Residuos de Canarias (PIRCAN) 2021-2027, y recuerda que, en relación con la gestión de residuos y su destino, se debe considerar la Jerarquía establecida en el artículo 8 de la Ley 7/2022, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

La adenda al EsAE integra las consideraciones realizadas por el organismo.

b.7 Población y salud humana, movilidad.

Los impactos que se producen como consecuencia del desarrollo del Plan Director sobre aquellos elementos que influyen en la salud de la población se han analizado anteriormente y se relacionan, fundamentalmente, con el nivel de ruido, emisiones atmosféricas y calidad del aire, contaminación de las aguas y del suelo, entre otros.

Respecto a los efectos territoriales, el recinto aeroportuario se localiza en su totalidad en el término municipal de San Cristóbal de La Laguna. El EsAE indica que las actuaciones previstas en la revisión del Plan Director se ejecutarán en el interior de la zona de servicio vigente, excepto la adecuación de RESAs en la cabecera 12, para la que será necesario incluir en la zona de servicio vigente una superficie de 7.465 m² de suelo urbano consolidado y 1 ha de terrenos categorizados como suelo rústico de protección de infraestructuras, según el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de San Cristóbal de La Laguna.

Sobre la incidencia social y económica, el promotor manifiesta que los efectos producidos por las nuevas actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director supondrán un incremento notable en la creación de empleo para el horizonte de desarrollo previsible, estimando un aumento del 39,8 % respecto a la situación actual.

En relación con los efectos sobre el transporte y la movilidad, la revisión del Plan Director contempla la ampliación de los accesos mediante la ejecución de un nuevo ramal desde la rotonda oeste que conecta el aeropuerto con la autopista TF-5 y que permitirá el acceso y salida del aparcamiento subterráneo. Esta actuación se desarrollará en coordinación con el Gobierno de Canarias en el marco del Convenio de colaboración en materia de carreteras. La obra implicará afecciones temporales sobre la TF-5, fundamentalmente, cortes puntuales e incremento del tráfico de maquinaria, pero, según el promotor, causará una mejora estructural de la movilidad en el entorno aeroportuario, por lo que el efecto final se considera positivo.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento en el estudio ambiental estratégico.

Población y salud humana

Objetivos ambientales.	– Compatibilizar la revisión del Plan Director con el planeamiento territorial y urbanístico. *Ver objetivos en materia de aire, energía y cambio climático y agua.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	*Ver medidas en materia de aire, energía y cambio climático y agua.
Seguimiento.	*Ver seguimiento en materia de aire, energía y cambio climático y agua.

La Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana indica que no existe ninguna línea perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General, ni ningún Estudio Informativo o Proyecto que, a medio plazo, pueda afectar a la revisión del Plan Director.

El Área de Planificación del Territorio, Patrimonio Histórico y Turismo del Cabildo Insular de Tenerife informa que la ampliación del aparcamiento coincide espacialmente con la zona prevista para la estación del Tren del Norte. El promotor recalca que se prevé una coordinación entre AENA y el Cabildo Insular de Tenerife al respecto para compatibilizar ambas actuaciones.

La Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas del Gobierno de Canarias señala que la revisión del Plan Director es coherente con las Directrices de Ordenación autonómicas.

La Agencia Canaria de Protección del Medio Natural informa que, ante el incremento previsto del número de pasajeros y del empleo asociado al desarrollo del aeropuerto, se debe realizar un estudio pormenorizado de su incidencia sobre el sistema de transportes y en el ámbito territorial circundante. Señala que el Documento III de la revisión del Plan

Director «Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante» carece de un estudio de accesibilidad y movilidad peatonal, teniendo en cuenta la cercanía del aeropuerto a San Cristóbal de La Laguna, y en concreto, a la estación de autobuses. En este sentido, el Área de Planificación del Territorio, Patrimonio Histórico y Turismo del Cabildo Insular de Tenerife manifiesta también la necesidad de un estudio de tráfico, movilidad y uso del transporte público que contenga propuestas de actuaciones que garanticen el acceso y la viabilidad de las actuaciones proyectadas, incentivando el uso de modos de transporte sostenibles y asegurando las condiciones de circulación. A este respecto, Ecologistas en Acción Tenerife alega que las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director promueven el aumento de tráfico motorizado y eliminan los actuales posibles accesos a pie o en bicicleta al aeropuerto, así como otras rutas ciclistas en el entorno, por lo que solicita que se estudie un modelo de aeropuerto que favorezca el acceso por medios de transporte sostenibles.

El promotor responde que la elaboración de un estudio detallado de la incidencia del número de personas usuarias del aeropuerto en el ámbito territorial circundante excede el alcance de la revisión del Plan Director. Añade que Aena ha estudiado junto al Cabildo Insular los accesos al aeropuerto, concluyéndose que la solución de accesos propuesta es compatible con el sistema viario circundante.

El Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna requiere, como medida de integración ambiental y de coordinación urbanística entre administraciones, un horizonte para la redacción del Plan Especial del aeropuerto, garantizando además que la Administración estatal participe en la comisión de seguimiento de dicho plan. Asimismo, solicita corregir el análisis relativo a la calificación de los suelos al suroeste de la cabecera 12, dado que no forman parte del sistema general de la zona de servicio vigente.

El promotor responde que la elaboración del Plan Especial del aeropuerto se llevará a cabo tras la aprobación de la revisión del Plan Director, y que el EsAE contempla la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas. En relación con los suelos al suroeste de la cabecera 12, el promotor justifica que se trata de una errata en el estudio ambiental estratégico.

El Ayuntamiento de El Rosario informa que no existe objeción alguna a la propuesta de revisión del Plan Director.

Teniendo en cuenta las alegaciones recibidas, este órgano ambiental solicita al promotor que contemple medidas para asegurar la compatibilidad de las actuaciones y el desarrollo previsto con el sistema de circulación y transporte existente, así como medidas que incentiven la movilidad sostenible.

En la adenda al EsAE, el promotor argumenta que trabaja de forma continua para asegurar la compatibilidad de las actuaciones con el sistema de circulación y transporte, y para incentivar la movilidad sostenible, garantizando accesos adecuados y coordinándose con las Administraciones competentes. Así, plantea los siguientes objetivos ambientales, medidas de integración y de seguimiento:

Movilidad

Objetivos ambientales.	Favorecer la integración de los sistemas de transporte en el territorio e incentivar la movilidad sostenible.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	Coordinación con el Gobierno de Canarias en el marco del Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y el Gobierno de Canarias en materia de transporte para la mejora de la movilidad global y sostenible de la zona.
Seguimiento.	Indicadores: – Porcentaje de los diferentes modos de acceso al aeropuerto. – Porcentaje de vehículos sostenibles dentro de la flota de Aena en el aeropuerto. Periodicidad: Anual.

Para el cumplimiento del objetivo ambiental en materia de movilidad sostenible, y teniendo en cuenta las alegaciones recibidas, este órgano ambiental añade una medida de integración ambiental en el apartado 4.2. de la presente resolución.

b.8 Biodiversidad: espacios protegidos, fauna, vegetación y flora.

La zona de servicio aeroportuaria propuesta no se ubica en el interior de ningún espacio protegido de la Red Natura 2000 ni de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. A una distancia aproximada de 4,5 km al norte, se ubica el macizo de Anaga y su entorno, declarado zona de especial conservación (ZEC ES7020095) y zona de especial protección para las aves (ZEPA ES0000109), así como Parque Rural y Reserva de la Biosfera. Por otro lado, a 5,4 km al sur del aeropuerto, se localizan la ZEC (ES7020069) Las Lagunetas y la ZEPA (ES0000107) Montes y Cumbres de Tenerife y el Paisaje Protegido de Las Lagunetas. Dada la naturaleza de las actuaciones planteadas en la revisión del Plan Director y la ubicación de los espacios protegidos, el promotor considera que no tendrán una repercusión negativa sobre ninguna de las figuras de protección mencionadas.

En relación con las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna Canaria, establecidas por la Orden de 15 de mayo de 2015, a los efectos de aplicación del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión, cabe destacar que el aeropuerto se sitúa en el área n.º 31 «Los Rodeos-La Esperanza», que coincide con el espacio IBA n.º 360, del mismo nombre. Como se especifica en la Orden de 15 de mayo de 2015, en esta área prioritaria se localizan varias especies de aves incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEa) y/o en el Catálogo Canario de Especies Protegidas (CCEP): el pinzón azul de Tenerife (*Fringilla teydea teydea*), el cuervo canario (*Corvus corax canariensis*), la paloma rabiche (*Columba junoniae*), la paloma turquí (*Columba bollii*), el halcón tagarote (*Falco pelegrinoides*) y el paíño pechialbo (*Pelagodroma marina hypoleuca*). El promotor indica que las actuaciones planteadas en la revisión del Plan Director se ubican en el interior del aeropuerto y no conllevan la construcción de tendidos eléctricos. La posible afección a la avifauna por el incremento de la actividad aeronáutica se refleja más adelante.

Respecto a la vegetación, el EsAE señala que el interior del ámbito aeroportuario está dominado por una cubierta herbácea, principalmente herbazal subnitrófilo de cardo de medianías (formado por *Gastridium ventricosum*, *Medicago ciliaris*, *Urospermum picroides*, *Vulpia geniculata*), con presencia puntual de retamares y zarzales, todos ellos de escaso valor ambiental. En cuanto a flora protegida, el EsAE recaba la información disponible en la Infraestructura de Datos Espaciales de Canarias (IDE Canarias), basada en la información del Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias, para las cuadrículas de 500 × 500 m que abarcan el emplazamiento aeroportuario. Las especies citadas en dichas cuadrículas son: el oro del risco (*Anagyris latifolia*) y el saúco canario (*Sambucus nigra subsp. palmensis*), ambas catalogadas «en peligro de extinción» tanto en el CEEa como en el CCEP, y el drago (*Dracaena draco subsp. draco*), incluido en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y en el Catálogo Canario, dentro de la categoría de «interés para los ecosistemas canarios». Los datos bibliográficos fueron contrastados por el promotor mediante prospección botánica, en la que únicamente se confirmó la presencia de drago en una zona ajardinada del aeropuerto. Así, los efectos sobre la vegetación por cada actuación prevista se resumen en:

- Adecuación de la RESA de la cabecera 12: afecta a 17,7 ha de herbazal subnitrófilo y pequeños rodales de zarzal dentro de la zona de servicio, además de 21,5 ha de parcelas de cultivo, fundamentalmente, de secano, situadas fuera del límite actual del aeropuerto.

- Adecuación de la RESA de la cabecera 30: afecta a 15,8 ha de herbazal subnitrófilo.

- Adecuación de la rotonda de entrada: afecta a 1,91 ha de zona ajardinada con presencia de especies ornamentales, incluyendo dos ejemplares de gran porte de drago.
- Adecuación de los viales de servicio: afecta a varios ejemplares de pino canario (*Pinus canariensis*) y una zona ajardinada.
- Ampliación del aparcamiento: afecta a 1.240 m² de zonas ajardinadas.
- Ampliación del edificio terminal (lado este): afecta a 550 m² de zona ajardinada en la que destaca la presencia de palmera canaria (*Phoenix canariensis*).

No se identifican hábitats de interés comunitario (HIC) en la zona de servicio del aeropuerto, ni en su entorno más próximo, por lo que no se prevé afección.

Los efectos sobre la fauna debidos a la ejecución de las actuaciones previstas están vinculados con el despeje y desbroce de la cubierta vegetal identificada. Según la información de IDE Canarias, la zona de actuación se sitúa en varias cuadrículas donde se ha documentado la presencia de tres especies incluidas en el Catálogo Canario de Especies Protegidas: el limaco gigante tinerfeño (*Parmacella tenerifensis*), «en peligro de extinción», el lagarto tizón (*Gallotia galloti*), «vulnerable», y el abejón canario (*Bombus canariensis*), «de especial interés para los ecosistemas canarios». No obstante, durante la visita de campo ninguna de estas especies fue detectada en las áreas donde se ejecutarán las actuaciones. El promotor considera que los impactos sobre la fauna a causa de las actuaciones planificadas se limitarían a molestias puntuales por ruido y polvo durante las obras, no siendo significativos debido a la presencia consolidada del aeropuerto y a la baja calidad ecológica de los hábitats afectados, en los que no se encuentran poblaciones faunísticas relevantes.

El promotor señala que el incremento de tráfico aéreo podría afectar a diversos taxones de avifauna presentes en el entorno del aeropuerto, por lo que el EsAE analiza la presencia y abundancia de especies en el territorio, la afección a especies protegidas y amenazadas, las posibles interacciones con las aeronaves y el riesgo de colisión.

Aena realiza, durante los años 2014-2015, un estudio de fauna y sus hábitats y un estudio de riesgos de impactos con fauna (ERIF) en el aeropuerto. En este último estudio, actualizado en 2018, se establecen los principales focos de atracción y las especies más relevantes por su potencial interacción con las operaciones aeronáuticas, y se recogen las interacciones de la avifauna con maniobras de salidas/llegadas y de los circuitos de espera en el aeropuerto. En el censo realizado en 2014-2015 se detectan 31 especies de aves; en los censos posteriores realizados para su actualización no se identifican nuevas especies. Según la información de las cuadrículas del Inventario Nacional de Biodiversidad, en el ámbito de estudio están presentes 63 especies orníticas, de las cuales 21 se observan en los censos realizados. En cuanto a abundancia, las más observadas han sido paloma bravía (*Columba livia*), canario (*Serinus canaria*), pardillo común (*Linaria cannabina*), mosquitero canario (*Phylloscopus canariensis canariensis*), gorrión moruno (*Passer hispaniolensis*) y bisbita caminero (*Anthus berthelotii berthelotii*). Las especies con menos observaciones han sido las implicadas en movimientos migratorios.

Entre los taxones censados, destacan dos por su estatus de protección. En primer lugar, halcón tagarote (*Falco peregrinus pelegrinodes*), ave residente catalogada «en peligro de extinción» por el CEEA y por el CCEP, observada dos veces (periodo 2014-2016), una en verano y la otra en invierno, fuera de la zona de servicio aeroportuaria, y con un promedio de abundancia, calculado a partir del Índice Kilométrico de Abundancia, muy bajo (IKA = 0,63). En segundo lugar, aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), incluido como «vulnerable» en el CEEA, ha sido avistado en una única ocasión en el interior del aeropuerto, en otoño; presenta un promedio de abundancia también muy reducido (IKA = 0,18).

En relación con los riesgos de colisión, a continuación, se describen las principales interacciones:

En cuanto a los circuitos de espera, según el análisis realizado por el promotor, en el circuito marino (127-307) es extremadamente improbable que se den condiciones meteorológicas adecuadas para que se establezcan corrientes térmicas ascendentes que permitan a las aves superar los 6.000 pies de desnivel entre el entorno y el circuito. Del mismo modo, la interacción potencial con grandes gaviotas en el circuito 177-357 se considera extremadamente improbable, ya que la altitud del entorno viene dada por el macizo de Anaga y las condiciones climáticas no favorecen el vuelo en espiral de las aves.

Para las operaciones de despegue y aterrizaje, se analizan las posibles interacciones con los focos de atracción de fauna próximos, como son los cultivos pastoreados de Los Llanos y Los Rodeos, el silo de pienso en El Ortigal, el VOR Doppler de la vía perimetral del aeropuerto, la balsa de agua en Valle Molina, los pastizales manejados del entorno de la pista y los palomares en la ciudad de La Laguna. Aunque algunos de estos focos no se encuentran sobre la traza de la trayectoria, se han considerado las alturas máximas a las que las aves con origen o destino en estos focos pueden interaccionar. Se concluye que los principales grupos faunísticos susceptibles de producir interferencias con las operaciones aeronáuticas son las palomas, garzas y pequeñas rapaces. En concreto, se recogen como principales problemas asociados a la fauna detectados en el aeropuerto y su entorno los siguientes:

- Formación de grandes bandos de paloma bravías (*Columba livia*) y de fringílicos, como canario (*Serinus canaria*) y pardillo (*Linaria cannabina*), especialmente durante el otoño, que pueden sobrevolar las pistas.
- Presencia de rapaces autóctonas, como cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*) y busardo ratonero (*Buteo buteo*), que utilizan los herbazales del aeropuerto como zona de alimentación, de igual forma que aves migratorias como garzas reales (*Ardea cinerea*) o avefrías (*Vanellus vanellus*).

Por último, el análisis del EsAE indica que en el periodo 2008-2015 se registran 222 incidentes de colisión con fauna. No se registran incidencias con especies catalogadas.

El promotor concluye que el riesgo de colisión con las aves amenazadas es bajo y teniendo en cuenta la previsión de tráfico y dado que las trayectorias no difieren de las actuales, no prevé que la revisión del Plan Director incremente el posible impacto sobre la fauna.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas de integración ambiental e indicadores de seguimiento en la adenda al EsIA.

Biodiversidad

Objetivos ambientales.	– Evitar o minimizar las afecciones sobre HIC. – Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas. – Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas. Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	– Mantener un seguimiento en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno más inmediato, mediante la elaboración de estudios específicos periódicos: de fauna y sus hábitats, estudio de riesgos de impacto con fauna (ERIF), programa de gestión del peligro de la fauna (PGRF) y mediante la revisión anual de la información actualizando el ERIF y el PGRF. – Someter las actuaciones de gestión y control de fauna que realice el gestor aeroportuario a las prohibiciones y limitaciones establecidas en el artículo 57 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. – Evaluar y caracterizar las poblaciones de especies amenazadas y las afectadas por colisiones reiteradas y FOD animal, en el seno del Comité de Fauna del Aeropuerto de Tenerife-Norte. – Cuando en un periodo inferior o igual a dos años se produzcan más de 4 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «vulnerable» o de 2 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «en peligro de extinción», realizar una evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas, estudiando la fenología, abundancia y estado de conservación de la población afectada. En función de los resultados, se realizará un análisis de posibles medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales a aplicar. – Comunicar los resultados de la evaluación y caracterización de las poblaciones de especies amenazadas y las afectadas por colisiones reiteradas y FOD animal, así como las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se establezcan como consecuencia de lo anterior, además de al órgano sustantivo, al organismo competente de la comunidad autónoma en materia de biodiversidad, a la Subdirección General de Evaluación Ambiental y a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. – Adoptar medidas necesarias para registrar e identificar las especies afectadas por las colisiones con aeronaves. Para ello, podrán utilizarse técnicas como el análisis de plumas o de ADN. – Desarrollar un plan de control y erradicación de especies exóticas invasoras en el aeropuerto. – Informar mediante carteles en las zonas de desembarco y embarque la prohibición de introducir flora y fauna invasoras, así como la prohibición en materia de tráfico y expolio del patrimonio natural. – En la renaturalización o repoblación de las zonas con vegetación natural afectada, emplear especies autóctonas. – Ejecutar las medidas compensatorias sobre fauna, flora en coordinación con el organismo autonómico competente en biodiversidad. – Promover la celebración de las reuniones del Comité de Fauna del Aeropuerto de Tenerife-Norte con todos los agentes implicados (autoridades, administraciones, etc).
Seguimiento.	Indicadores: – Afectación a especies de flora o fauna protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director. – N.º de nidos de especies amenazadas localizados en el interior del aeropuerto. – Especies protegidas afectadas por colisiones y/o FOD animal reiteradas. – N.º de colisiones y/o FOD animal con especies identificadas/N.º de colisiones y/o FOD animal totales. – N.º de colisiones y/o FOD animal con especies protegidas. – N.º de individuos/superficie de especies exóticas invasoras en el aeropuerto. – Número de reuniones del Comité de Fauna del Aeropuerto de Tenerife-Norte Ciudad de la Laguna. Periodicidad: Anual.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias informa, en relación con la afección de la Red Natura 2000, que las ZEC y ZEPA más próximas al ámbito del aeropuerto se encuentran lo suficientemente alejadas como para que pudieran verse indirectamente afectadas por la ejecución de las actuaciones previstas. La revisión del Plan Director tampoco implica afecciones distintas a las actualmente existentes sobre el área prioritaria «Los Rodeos-La Esperanza», por la presencia del aeropuerto y los usos presentes en el entorno más inmediato.

Asimismo, el organismo manifiesta que la vegetación natural presente en el interior del recinto aeroportuario (herbazal subnitrófilo de cardo de medianías) carece de cualquier valor ambiental significativo, dado su carácter antropógeno, y constata la ausencia de HIC en la zona de servicio del aeropuerto. Además, el retamar amarillo presente está constituido por la especie *alóctona Spartium junceum*. En relación con los ejemplares de drago y palmera canaria presentes en las zonas ajardinadas afectadas, requiere como medida prioritaria, su trasplante. Por otro lado, deben preverse medidas

para la correcta eliminación y gestión de las especies exóticas invasoras existentes, como son *Acacia melanoxylon* y *Nicotiana glauca*, con distribución en las zonas ajardinadas, *Opuntia maxima*, presente en las actuales parcelas previstas para su futura urbanización, y *Cenchrus setaceus* y *Ricinus communis*, con presencia en los herbazales subnitrófilos del interior de la zona de servicio del aeropuerto, así como aquéllas otras que pudieran verse favorecidas como consecuencia de los movimientos de tierras en la ejecución de las obras de las actuaciones previstas. Por último, el organismo requiere que se incorporen en el apéndice IV de «Buenas prácticas para la elaboración de los proyectos» una serie de medidas preventivas en relación con las revegetaciones y/o ajardinamientos, las cuales se incluyen en las determinaciones ambientales de la presente resolución.

Con respecto a la fauna, la citada Dirección General informa que la afección por la actividad aeronáutica es mínima y el principal impacto previsto derivará de las molestias ocasionadas por el ruido y el polvo durante la ejecución de las obras, que no será significativo si se aplican las medidas propuestas en el EsAE y las medidas preventivas establecidas en su informe, las cuales se incluyen en las determinaciones ambientales de la presente resolución.

El promotor afirma que, en la elaboración de proyectos, se tendrán en cuenta las medidas planteadas por la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa que el incremento del tráfico aéreo podría suponer impactos indirectos sobre los espacios de la Red Natura 2000 más próximos al aeropuerto, principalmente por el aumento del riesgo de colisión con las aeronaves de especies protegidas de quirópteros y aves, como el murciélago *Barbastella barbastellus* ssp. *Guanchae*, objeto de conservación de la ZEC Anaga y la ZEC Las Lagunetas. Asimismo, la ZEPA Anaga alberga especies como la paloma rabiche (*Columba junoniae*), el chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*), el halcón tagarote (*Falco peregrinus peregrinoides*), el paíño de Madeira (*Hydrobates castro*) y el águila pescadora (*Pandion haliaetus*), todas ellas catalogadas como «vulnerable» o «en peligro de extinción» en el CEEA. Por otro lado, en la IBA 360 Los Rodeos-La Esperanza se identifica la presencia de otras especies de interés, como la paloma rabiche (*Columba junoniae*) y el halcón tagarote (*Falco peregrinus peregrinoides*), catalogado «en peligro de extinción» y detectado durante los trabajos de campo. Asimismo, se han registrado en el ámbito del aeropuerto otras especies incluidas en la Directiva Aves, como el cernícalo patirrojo (*Falco vespertinus*) y la tórtola europea (*Streptopelia turtur*), que igualmente podrían sufrir impactos por un incremento de las operaciones aéreas. Por último, recuerda la necesidad de cumplir con las prohibiciones indicadas en el artículo 57 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad para las especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, que hace referencia a la prohibición de la destrucción o deterioro de nidos, vivares y lugares de reproducción, invernada o reposo.

Con relación a la flora, el organismo considera que las especies protegidas recogidas en el análisis bibliográfico (*Anagrys latifoliai*, *Sambucus nigra palmensis* y *Dracaena draco draco*) podrían verse afectados por ocupación de su hábitat o por contaminación derivada de las obras. Asimismo, el HIC 4050* (*Brezales macaronésicos* endémicos), el más próximo al aeropuerto, también podría sufrir impactos por contaminación derivada de las obras.

El promotor considera que las cuestiones planteadas por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO han sido abordadas en diferentes apartados del EsAE. Sobre la afección indirecta a los espacios Red Natura 2000 señala que únicamente hay trayectos de vuelo sobre la ZEC y ZEPA Anaga, y justifica que la baja frecuencia de sobrevuelo, tanto en despegues como en aterrizajes, y las alturas medias de sobrevuelo suponen perturbaciones puntuales. Así, en el año 2022, la frecuencia de sobrevuelo media del espacio protegido en despegues fue de 1,2 vuelos al

día, siendo inferior la frecuencia de aterrizajes. Las aeronaves atraviesan la ZEPA en 2,1 minutos aproximadamente, a una altura media de 721 m sobre el punto más alto, muy por encima del rango de vuelo habitual de las especies significativas del área.

Respecto a la posible afectación a especies de aves citadas, el promotor indica que se efectúa, con periodicidad anual, un proceso de análisis de los riesgos de impacto con fauna en el aeropuerto, con la revisión, modificación y/o ampliación consensuada de las medidas mitigadoras implementadas, en el que participan tanto la Autoridad aeronáutica (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) como Autoridades ambientales autonómica y locales, así como operadores, usuarios y el gestor aeroportuario. Según los datos de sucesos registrados en el periodo 2015-2023, para el halcón tagarote se identifica un aumento en el número de avistamientos, concretamente, 13 avistamientos entre 2021-2023, dos colisiones en 2023 y un suceso FOD animal con la citada especie en 2021. Con respecto a cernícalo patirrojo, en el año 2015 se produjeron 18 colisiones y un suceso de FOD animal con la especie, como consecuencia de un fenómeno puntual de irrupción de la migración de numerosos individuos debido a condiciones climáticas excepcionales. Ni anterior ni posteriormente, ha existido ningún tipo de incidente con la especie, de la que sólo se han avistado 4 individuos en 2015. Sobre la tórtola europea y la paloma rabiche no se han producido colisiones en el periodo 2015-2023. El promotor concluye que en todos los casos la afección sobre las especies es baja.

Con respecto a la vegetación, de acuerdo con la visita de campo realizada, de las especies protegidas mencionadas, únicamente en las zonas ajardinadas del aeropuerto se sitúan dos pies de drago, los cuales serán trasplantados. Por otro lado, no se estima que se pueda producir afección indirecta sobre el HIC 4050* dada la distancia existente (600 m de acuerdo con la cartografía de HIC del MITECO del año 2005 y 340 m según la cartografía del Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Canarias del año 2016), adicionalmente, la autopista TF-5 actúa como barrera física entre el hábitat y la zona de servicio del aeropuerto.

Este órgano ambiental, atendiendo a la actualización del censo de sucesos con las especies de avifauna, considera necesario establecer determinaciones ambientales específicas para la protección de las especies protegidas, y en especial, para el halcón tagarote.

El Área de Planificación del Territorio, Patrimonio Histórico y Turismo del Cabildo Insular de Tenerife informa que, según un estudio realizado en el ámbito de sus competencias sobre los ámbitos con interés para la conectividad ecológica entre los espacios protegidos del entorno aeroportuario, se identifican, en los terrenos ubicados próximos a la cabecera norte del aeropuerto, una zona de corredor que facilita la permeabilidad entre la alineación Mesa Mota y Montaña de El Pulpito con los terrenos ubicados al otro lado de la TF-5. Por ello, considera conveniente incorporar un análisis específico para valorar la posible afección de las actuaciones propuestas sobre la permeabilidad territorial y la conectividad ecológica y, en su caso, proponer las medidas necesarias para garantizar y/o minimizar la afección sobre esta.

El promotor no considera que las nuevas actuaciones planteadas por la propuesta de revisión del Plan Director afecten a la conectividad ecológica entre los espacios naturales existentes en el entorno aeroportuario. Adicionalmente, el potencial corredor señalado por el organismo corresponde, aparentemente, al cauce del Barranco Las Casas, actualmente canalizado bajo el aeropuerto, que, a su vez, dispone de un cerramiento perimetral continuo que impide el tránsito de fauna terrestre por razones de seguridad aeronáutica, además de la presencia de otras infraestructuras que afectan directamente a la permeabilidad territorial, por lo que considera que dicho corredor carece de funcionalidad en la actualidad.

En virtud de lo expuesto y de acuerdo con la documentación obrante en el expediente, se establecen determinaciones ambientales adicionales en los apartados 4.2 y 4.3 de la presente resolución.

b.9 Patrimonio cultural.

En el entorno del aeropuerto, existen diversos elementos catalogados en los inventarios patrimoniales autonómicos y municipales, pero ninguno se sitúa dentro de la zona de servicio propuesta ni se verá afectado por las actuaciones previstas. La prospección arqueológica intensiva realizada en 2021 por el promotor, en un ámbito geográfico que abarca la totalidad de la superficie definida en la revisión del Plan Director, ampliada en una franja de 200 m desde las actuaciones previstas, concluye con resultado negativo, al no localizarse restos o elementos de interés. Además, la zona prospectada se encuentra alejada de los bienes culturales conocidos y fuera de sus áreas de protección legal. No obstante, con el fin de evitar cualquier afección durante la ejecución de las obras, se plantea el control arqueológico-paleontológico durante la ejecución de los proyectos que conlleven movimientos de tierra.

La zona de servicio propuesta tampoco solapa con montes de utilidad pública, ni se estima afección a dominio público pecuario.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Patrimonio cultural

Objetivo ambiental.	Prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	– Llevar a cabo las medidas indicadas por las autoridades competentes en materia de Patrimonio Cultural. – Instalar carteles en las zonas de desembarco y embarque sobre la prohibición de tráfico y expolio del patrimonio geológico, paleontológico y cultural.
Seguimiento.	Indicadores: Se afecta a elementos del patrimonio cultural (SI/NO); Grado de ejecución de las medidas señaladas por el órgano competente en Patrimonio Cultural (en su caso). Periodicidad: Anual.

La Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte informa que la localidad San Cristóbal de La Laguna es Patrimonio Mundial desde 1999, por lo que está sujeta a la implementación de la Convención de Patrimonio Mundial y a sus directrices operativas, por ello, se debe analizar si las actuaciones previstas afectan a su zona de amortiguamiento y si resulta aplicable el artículo 172 de las directrices. Asimismo, considera que deben consultarse las cartas arqueológicas de la zona afectada por la ampliación del área de terminal, y realizarse las correspondientes prospecciones arqueológicas. Por último, en línea con la medida asumida por el promotor, propone establecer un control arqueológico durante los movimientos de tierras y trabajos asociados. En caso de aparición de hallazgos casuales de bienes del Patrimonio Histórico durante el transcurso de las obras, se debe actuar conforme a lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y en la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias.

El promotor responde que la zona de servicio del aeropuerto dista 600 m de la zona de amortiguamiento del ámbito declarado Patrimonio Mundial de la Ciudad de San Cristóbal de la Laguna, por lo que no son esperables impactos por la ejecución de la revisión del Plan Director sobre este elemento del patrimonio. Por otro lado, pone en conocimiento del organismo la prospección realizada en 2021 con resultado negativo y especifica que en el apéndice IV del EsAE se asume el control arqueológico de los movimientos de tierras en fase de obras, así como las medidas necesarias en caso de hallazgos.

b.10 Paisaje.

El aeropuerto se sitúa sobre dos unidades de paisaje: al este, «Capitales canarias y su periurbano», vinculadas a Santa Cruz y a La Laguna; y al oeste, «Rampas, barrancos y valles canarios», caracterizada por lomas suaves y barrancos en «u» propios de las

medianías y de la evolución morfoclimática del relieve. El EsAE refleja que la mayoría de las actuaciones previstas son de pequeña entidad y no se realizan en altura, salvo la ampliación del edificio terminal que, por otro lado, quedará integrada en una zona urbanizada con varios edificios alrededor, por lo que no se considera que afecten significativamente a la unidad paisajística que forma el propio aeropuerto, ni a su percepción ante cualquier potencial observador. Cabe destacar que la ampliación del aparcamiento existente y los nuevos aparcamientos anexos serán subterráneos, por lo que no afectarán negativamente a la unidad paisajística, ni implicarán una nueva intrusión visual.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias recuerda que el paisaje es un elemento esencial para el bienestar, según el Convenio Europeo del Paisaje, y que cualquier intervención debe valorar sus efectos paisajísticos, socioeconómicos y ambientales y señala que la planificación estratégica debe integrar la protección de la salud, el medio ambiente y la calidad de vida, evitando conflictos entre futuros proyectos derivados del Plan Director.

El promotor responde incidiendo en el hecho de que, salvo la ampliación del edificio terminal, las actuaciones previstas son de pequeña entidad y sin desarrollo en altura, por lo que no generan impactos significativos en el medio perceptual.

El Área de Planificación del Territorio, Patrimonio Histórico y Turismo del Cabildo Insular de Tenerife traslada una serie de condiciones establecidas por el Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje en relación con las zonas ajardinadas afectadas y las de nueva creación. Asimismo, el organismo indica que la ampliación del edificio terminal proyectado ha de ser congruente con las características arquitectónicas del edificio actual.

Teniendo en cuenta las consideraciones de los organismos, se establecen las determinaciones ambientales de los apartados 4.2 y 4.3 de la resolución.

Fundamentos de Derecho

La revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, objeto de la presente resolución, se encuentra comprendida en artículo 6.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual, resulta preceptiva su sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria y la formulación de declaración ambiental estratégica, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 17 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental estratégica de planes y programas de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: la revisión del Plan Director, el EsAE, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración ambiental estratégica de la «Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna» en la que se establecen las determinaciones ambientales (sobre los objetivos ambientales, las medidas necesarias para alcanzarlos y el seguimiento) que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el Plan Director para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales.

Lo anterior no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

La evaluación ambiental estratégica realizada tampoco exime al promotor de que, conforme a la normativa que corresponda en cada caso y en particular conforme a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, los proyectos individualizados contemplados en la revisión del Plan Director sean sometidos a evaluación de impacto ambiental.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las determinaciones finales al Plan Director que se establecen en los siguientes términos:

4. Determinaciones finales a la revisión del Plan Director.

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica y las medidas incluidas en el EsAE y su adenda, se ha considerado necesario modificar algunos objetivos e incorporar algunas medidas e indicadores de carácter estratégico, así como una serie de determinaciones en el desarrollo de los futuros proyectos, que contribuyan a la sostenibilidad ambiental de las actuaciones incluidas en el Plan Director.

4.1 Determinaciones generales.

4.1.1 El promotor deberá procurar alcanzar los objetivos ambientales propuestos mediante el cumplimiento de todas las medidas de integración ambiental contempladas en el EsAE y en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución, así como las determinaciones ambientales que a continuación se desarrollan.

4.1.2 Los objetivos ambientales del Plan Director, las medidas de integración ambiental y el seguimiento establecidos en la documentación ambiental elaborada por el promotor, así como en esta declaración, deberán estar definidos y presupuestados por el promotor en el Plan Director o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

4.1.3 En el desarrollo del Plan Director y de las actuaciones previstas, el promotor debe tener en consideración la planificación y la normativa ambiental y sectorial actualizada y vigente en cada momento.

4.1.4 Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales durante la ejecución de los proyectos que desarrollan el Plan Director, aquellas contempladas en el apéndice IV del EsAE, así como las determinaciones sobre proyectos contenidas en la presente resolución, sin perjuicio de las medidas y determinaciones adicionales que pudieran establecerse durante la tramitación de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos que tengan que someterse a ella conforme a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

4.1.5 Al objeto de que el órgano sustantivo pueda realizar el seguimiento previsto en el artículo 51 de la Ley de evaluación ambiental, sobre los efectos en el medio ambiente de la revisión del Plan Director, y para identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, el promotor remitirá al órgano sustantivo informes periódicos de seguimiento sobre el cumplimiento de la declaración ambiental estratégica. Los informes de seguimiento incluirán un listado de comprobación de las medidas previstas y se harán públicos en la sede electrónica del órgano sustantivo. Los informes de seguimiento se elaborarán con una periodicidad anual durante los primeros cinco años tras la aprobación de la revisión del Plan Director y quinquenal en los siguientes, durante su vigencia.

4.2 Determinaciones sobre el Plan Director.

4.2.1 Ruido:

Medidas de integración ambiental: Se realizarán campañas de mediciones periódicas en condiciones meteorológicas representativas en las poblaciones más cercanas al

aeropuerto y a la servidumbre acústica, cuyo ámbito no esté incluido en el sistema de monitorado de ruido existente. En función de los resultados, se determinará si es necesario realizar un seguimiento más exhaustivo, instalar nuevos terminales de monitorado de ruido (TMR) en otras ubicaciones u otras medidas adicionales de control y prevención de la contaminación acústica.

Seguimiento: Se añadirán los siguientes indicadores sobre contaminación acústica: N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 60/60/50; Emisiones acústicas obtenidas a partir del sistema de monitoreo de ruido y campañas periódicas. Las campañas de mediciones periódicas se realizarán, al menos, una vez en cada escenario de operación previsto (horizontes 1, 2 y 3). Para el seguimiento de estos indicadores se tendrá en cuenta el resultado del seguimiento del plan de aislamiento acústico del aeropuerto y del sistema de seguimiento y monitoreo de ruido.

4.2.2 Calidad del aire:

Medida de integración ambiental: Se realizarán campañas de mediciones periódicas de los principales contaminantes atmosféricos en condiciones meteorológicas representativas en las poblaciones más cercanas al aeropuerto. En función de los resultados, se determinará si es necesario realizar un seguimiento más exhaustivo, instalar estaciones de seguimiento de calidad del aire en el aeropuerto, u otras medidas adicionales de control y prevención de la contaminación atmosférica.

Seguimiento: Las campañas de mediciones periódicas de contaminantes atmosféricos se realizarán, al menos, una vez en cada escenario de operación previsto (1, 2 y 3).

4.2.3 Contaminación lumínica:

Objetivo: Limitar el resplandor luminoso nocturno o contaminación luminosa y reducir la luz intrusa o molesta, siempre sujeto al cumplimiento de la normativa aeronáutica.

Medidas de integración ambiental: Impedir la emisión directa al cielo, el deslumbramiento y la luz intrusa, diseñando e implementando las instalaciones de modo que el flujo luminoso se oriente hacia la superficie a iluminar, eligiendo luminarias y ópticas que aseguren una uniformidad adecuada y no emitan luz hacia zonas no deseadas.

Seguimiento: Luminarias con diseño que minimice la contaminación lumínica/ luminarias totales instaladas. Medir quinquenalmente.

4.2.4 Agua:

Objetivo: Preservar la funcionalidad de los cauces y garantizar la protección frente al riesgo de inundación.

Medidas de integración ambiental: Se debe realizar un estudio del riesgo hidráulico asociado a los barrancos de Las Cuevas y Cha Marta, que preserve la funcionalidad del aeropuerto para el período de retorno que el propio promotor determine y aplicar las medidas necesarias para subsanarlos en función de los resultados obtenidos. Dicho estudio debe remitirse al Consejo Insular de Aguas de Tenerife. Se debe analizar la necesidad de nuevos almacenamientos de reserva de agua para el horizonte de desarrollo previsible y determinar las necesidades de suelo para implantar depósitos de almacenamiento de agua. Se debe estimar el volumen de aguas residuales generadas en el horizonte de desarrollo previsible y determinar la necesidad de ampliar la instalación de tratamiento de aguas residuales existente.

Seguimiento: Estudio realizado y remitido al Consejo Insular del Agua; capacidad de abastecimiento de agua en el aeropuerto; capacidad de tratamiento de aguas residuales en el aeropuerto.

4.2.5 Población, salud humana y movilidad:

Medidas de integración ambiental: se debe elaborar un estudio de movilidad sostenible y accesibilidad que analice el impacto de las futuras actuaciones sobre el sistema de transportes, la movilidad peatonal y ciclista, el uso del transporte público y la accesibilidad desde el entorno urbano próximo (principalmente La Laguna), incorporando propuestas en el desarrollo y en la gestión aeroportuaria que garanticen la adecuada capacidad de los accesos previstos y fomenten modos de transporte sostenibles.

Seguimiento: Estudio realizado.

4.2.6 Biodiversidad:

Medidas de integración ambiental: Los estudios sobre evaluación y caracterización de poblaciones y de identificación de colisiones deben tener en cuenta, además, los quirópteros (abundancia, distribución, identificación de refugios y corredores de vuelo, colisiones). Debe realizarse un estudio específico sobre la población de halcón tagarote en el entorno aeroportuario y de los riesgos de la operación del aeropuerto sobre su población, proponiendo medidas preventivas, correctoras y compensatorias específicas. El ámbito espacial del estudio y la metodología empleada, así como el planteamiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias deben justificarse técnicamente y realizarse en coordinación con el organismo autonómico competente en biodiversidad. Se desarrollarán protocolos específicos para identificar situaciones anómalas de riesgo de colisión con especies protegidas, como situaciones climáticas excepcionales. En relación con el desarrollo de un plan de control y erradicación de especies exóticas invasoras presentes en el ámbito aeroportuario, se debe contemplar lo establecido en las Directrices técnicas para el manejo, control y eliminación del rabogato (*Cenchrus setaceus*) de la Orden de 13 de junio de 2014, de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad, y en la «Guía Divulgativa para el Control y Erradicación de la Flora Exótica Invasora en Canarias».

4.2.7 Paisaje:

Objetivo: Garantizar que las actuaciones previstas no deterioren de forma significativa la percepción del entorno.

Medidas de integración ambiental: Incorporar criterios de integración paisajística en el diseño y ejecución de las actuaciones del Plan Director.

Seguimiento: Incorporación de criterios de integración paisajística en los proyectos desarrollados (sí/no); superficie de zonas verdes o ajardinadas/superficie total del aeropuerto.

4.3 Determinaciones para la ejecución de proyectos.

El EsAE, en su apéndice IV, incluye una serie de recomendaciones para la ejecución de los proyectos contemplados en el Plan Director. Tras el análisis realizado dicho apéndice deberá ser actualizado incluyendo las siguientes determinaciones adicionales:

4.3.1 Contaminación lumínica:

– Integración de criterios para la minimización de contaminación lumínica en todos los proyectos de obra y equipamiento del aeropuerto.

4.3.2 Agua:

– Cualquier actuación que afecte al cauce debe contar con la preceptiva autorización administrativa/informe de afección del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

– Las actuaciones que se ejecuten deben tener en cuenta la planificación hidrológica vigente, las limitaciones y la regulación de usos legalmente previstos sobre el dominio

público hidráulico, sus zonas de servidumbre, de policía, de influencia y zonas inundables.

– Realizar un estudio de la escorrentía superficial de las actuaciones y de las afecciones derivadas de la impermeabilización del suelo, en coherencia con el Plan de Defensa frente a Avenidas del Consejo Insular de Aguas y aplicar medidas en función de los resultados obtenidos.

4.3.3 Suelo, subsuelo, geodiversidad:

– Previo al inicio de obras, elaborar un protocolo de identificación de sustancias contaminantes y de actuación en caso de vertido accidental, atendiendo al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

– Equilibrar los movimientos de tierras alcanzando la máxima compensación y reutilizando, cuando sea posible, los inertes de excavación no contaminados en la propia obra.

– Obtener los préstamos de canteras legalmente autorizadas próximas al aeropuerto.

– Para los excedentes de excavación que no puedan ser reutilizados en la propia obra, se deberá realizar un estudio de soluciones alternativas a la eliminación mediante depósito en vertedero. Entre las alternativas a valorar se encuentran: uso en otras obras (públicas preferentemente); entrega a gestor autorizado; restauración ambiental de canteras agotadas y otras áreas degradadas; etc. La eliminación mediante depósito en vertedero será la última opción a considerar y, en cualquier caso, debe tratarse de una instalación autorizada.

4.3.4 Biodiversidad:

– Deben trasplantarse los ejemplares de drago y palmera canaria presentes en las zonas ajardinadas afectadas conforme a las instrucciones que establezca el organismo autonómico competente.

– En las revegetaciones y/o ajardinamientos, se deben aplicar las siguientes medidas:

- Uso preferente de ejemplares de especies autóctonas frente a las alóctonas.
- Deberá garantizarse la adecuada trazabilidad del material vegetal de origen. El material biológico deberá proceder de fuentes ex situ autorizadas, su origen ser conocido, y preferentemente provenir de la población del taxón considerado más cercana, geográfica y ecológicamente, al lugar de la zona a revegetar/ajardinar.
- Se debe descartar siempre el empleo de especies exóticas invasoras o potencialmente invasoras, siendo de aplicación el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, el Real Decreto 216/2019, de 29 de marzo.
- Deberá evitarse el uso de especies híbridógenas o con capacidad de dispersión, asegurando de esta manera la inexistencia de peligro por hibridación o asilvestramiento.
- Durante las labores de mantenimiento de los jardines deberá evitarse el uso de herbicidas como forma de control de malas hierbas, y siempre que sea posible, en los tratamientos fitosanitarios se aplicarán los métodos alternativos más ecológicos y menos agresivos contra el medioambiente y la fauna residente en todos los espacios verdes.
- En caso necesario de incorporación de suelo para asegurar el éxito de las plantaciones, el aporte de tierra vegetal deberá ser compatible medioambientalmente con la del entorno natural a las superficies de actuación, en el sentido de que ésta deberá proceder de lugares próximos a dichas superficies a fin de evitar la dispersión de semillas de especies que no sean propias del lugar.

– Con el fin de evitar daños o molestias a la avifauna, todas las obras que conlleven maquinaria ruidosa y grandes movimientos de tierra o desbroce de la vegetación

deberán realizarse fuera de la época de reproducción de las distintas especies, periodo que comprende los meses de febrero-junio (ambos incluidos), con fluctuaciones según el régimen de precipitaciones del año.

- Se realizará una introducción gradual de las actividades más intensas en las áreas a intervenir para permitir una redistribución espacial y temporal de las especies más significativas que pudieran verse afectadas por las actuaciones.

- Para evitar que los animales pudieran quedar atrapados en tuberías (si es el caso) durante las distintas fases de ejecución, los extremos libres de éstas deberán cerrarse al final de cada jornada. Además, los extremos de las zanjas contarán con rampas tendidas con objeto de garantizar la salida de los posibles individuos que quedasen atrapados.

4.3.5 Paisaje:

- La ampliación del edificio terminal ha de ser congruente con las características arquitectónicas del edificio actual.

- Se tendrán en consideración los documentos de referencia elaborados por el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Área de Planificación del Territorio, Patrimonio Histórico y Turismo del Cabildo Insular de Tenerife: «Directrices para la mejora ambiental y paisajística de la Red Insular de Carreteras de Tenerife» y «Criterios Técnicos de Integración Paisajística para los Proyectos de Rehabilitación Ambiental de las Carreteras competencia del Cabildo Insular de Tenerife» para previsibles zonas verdes a desarrollar por el Plan Director en el entorno del aeropuerto próximo a vías competencia del Cabildo Insular de Tenerife con el fin de mantener un diseño similar de forma que se mantenga un paisaje homogéneo y ordenado.

El anexo III de la resolución muestra un resumen de los objetivos, las medidas y el seguimiento ambiental que resultan de la evaluación ambiental estratégica de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, integrando de forma conjunta, el planteamiento realizado por el promotor en la documentación ambiental y las determinaciones finales establecidas por el órgano ambiental en la presente resolución.

Se procede a la publicación de esta declaración ambiental estratégica, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 25 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de aprobación de plan.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 25 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración ambiental estratégica no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el plan.

Madrid, 27 de julio de 2026.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Consultados ¹	Respuestas recibidas
<i>Administración Estatal</i>	
Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO). Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina.	Sí*
MITECO. Demarcación de Costas de Canarias.	No
MITECO. Oficina Española de Cambio Climático.	Sí
MITECO. Dirección General de la Costa y del Mar. Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre.	Sí ²
MITECO. Dirección General de la Costa y del Mar. Subdirección General para la Protección del Mar.	Sí ²
MITECO. Dirección General de la Costa y del Mar. Servicio Provincial de Costas en Santa Cruz de Tenerife.	Sí ²
MITECO. Dirección General del Agua.	No
MITECO. Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial.	No
MITECO. Subdirección General de Economía Circular.	No
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras.	Sí ³
Ministerio de Cultura y Deporte. Dirección General de Bellas Artes.	Sí
Ministerio de Fomento. Secretaría General de Infraestructuras. Subdirección General de Planificación Ferroviaria.	Sí
Delegación del Gobierno de Canarias.	No
Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife.	No
<i>Administración Autonómica. Gobierno de Canarias</i>	
Gobierno de Canarias. Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad.	Sí*
Gobierno de Canarias. Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente.	Sí*
Gobierno de Canarias. Dirección General de Salud Pública.	Sí*
Gobierno de Canarias. Dirección General de Patrimonio Cultural.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Seguridad y Emergencias.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas.	Sí
Gobierno de Canarias. Dirección General de Aguas.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Infraestructura Viaria.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Transportes.	No
Gobierno de Canarias. Agencia Canaria de Protección del Medio Natural.	Sí
Gobierno de Canarias. Dirección General de Energía.	No
Cabildo Insular de Tenerife.	No
Cabildo Insular de Tenerife. Área de Planificación del Territorio, Patrimonio Histórico y Turismo.	Sí
Consejo Insular de Aguas de Tenerife.	Sí**

¹ En la denominación en la que fueron consultados. Pueden haber sufrido cambios por modificaciones en la estructura de las administraciones.

² La Dirección General de la Costa y del Mar indica que los diferentes espacios objeto de estudio se encuentran fuera de las limitaciones establecidas en la normativa de Costas por lo que indica que no les compete remitir informe.

³ La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana señala que no existen tramos de la Red de Carreteras del Estado en las Islas Canarias, por lo que no tiene competencias sobre la documentación del Plan y por este motivo no procede emitir informe al respecto.

* Recepción del informe tras subsanación del expediente.

** Emiten respuesta sin haber sido consultados, al tener conocimiento del sometimiento a información pública de la revisión del Plan Director.

No se han recibido alegaciones de particulares.

Consultados ¹	Respuestas recibidas
<i>Administración local. Provincia de Santa Cruz de Tenerife</i>	
Ayuntamiento de El Rosario.	Sí
Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.	Sí
Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.	No
Ayuntamiento de Tacoronte.	No
Ayuntamiento de Tegueste.	No
<i>Entidades públicas y privadas</i>	
SEO/BirdLife.	No
WWF/ADENA.	No
Ecologistas en Acción Canarias-BEN MAGEC.	Sí
Asociación Tinerfeña Amigos de la Naturaleza – ATAN.	No
Colegio Oficial de Arquitectos de Tenerife, La Gomera y El Hierro.	Sí
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Demarcación de Santa Cruz de Tenerife.	Sí
Empresas mercantiles (BINTER, APOYO, CICAR, PAMARE, ELKESA SEUR y TUROSAM).	Sí

¹ En la denominación en la que fueron consultados. Pueden haber sufrido cambios por modificaciones en la estructura de las administraciones.

² La Dirección General de la Costa y del Mar indica que los diferentes espacios objeto de estudio se encuentran fuera de las limitaciones establecidas en la normativa de Costas por lo que indica que no les compete remitir informe.

³ La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana señala que no existen tramos de la Red de Carreteras del Estado en las Islas Canarias, por lo que no tiene competencias sobre la documentación del Plan y por este motivo no procede emitir informe al respecto.

* Recepción del informe tras subsanación del expediente.

** Emiten respuesta sin haber sido consultados, al tener conocimiento del sometimiento a información pública de la revisión del Plan Director.

No se han recibido alegaciones de particulares.

ANEXO II

Análisis de la compatibilidad de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna con planes, programas y normativa sectorial*Fuente: AENA (Estudio Ambiental Estratégico, octubre 2020)*

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Cambio climático				
Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012.	Artículo 3. Alcance de la exigencia y criterios mínimos a cumplir por las auditorías energéticas. 1. Las grandes empresas o grupos de sociedades deberán someterse a una auditoría energética cada cuatro años a partir de la fecha de la auditoría energética anterior, que cubra, al menos, el 85 por ciento del consumo total de energía final del conjunto de las instalaciones ubicadas en el territorio nacional que formen parte de las actividades industriales, comerciales y de servicios que dichas empresas y grupos gestionan en el desarrollo de su actividad económica.	Aena, S.M.E., SA, se encuentra dentro de los supuestos del artículo 3, luego debe someterse a auditoría energética cada cuatro años.	Entre las medidas preventivas y correctoras consideradas en el EsAE se cuenta el compromiso por parte de Aena S.M.A., SA, de continuar sujeta a auditoría energética que ya tiene incorporada como procedimiento en su Sistema de Gestión Integrada de la Calidad.	Mantener o reducir los consumos energéticos por unidad de tráfico.
Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC).	El III programa de trabajo (2014-2020) establece las siguientes líneas de actividad para el sector transporte: – Desarrollo y potenciación de los sistemas de información sobre fenómenos adversos asociados al cambio climático que afectan a cada modo de transporte, incluyendo la revisión de los sistemas de alerta temprana. - Revisión de los planes de contingencia y procedimientos de emergencia para integrar la dimensión del cambio climático. – Desarrollo de proyectos de evaluación de impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en aquellas infraestructuras que previsiblemente se verán más afectadas por el cambio climático, que incluya la componente de análisis de costes y beneficios de los impactos y la adaptación. – Revisión de las normas técnicas de recomendaciones de diseño, estándares, protocolos de prevención, mantenimiento y vigilancia, etc., para cada modo de transporte. – Revisión de las recomendaciones y prácticas relativas a restauración paisajística y restauración vegetal en proyectos de infraestructuras de transporte, con objeto de integrar en estas actuaciones los impactos del cambio climático y considerar la selección de especies y variedades más adaptadas.	La revisión de los procedimientos de emergencia es un factor a tener en cuenta en la planificación directora del aeropuerto. La evaluación de impactos puede ser de aplicación en el desarrollo de las actuaciones que contempla el Plan Director en fase de proyecto.	En el EsAE se realiza un análisis detallado sobre el consumo de combustible y de energía eléctrica en las instalaciones y se desarrollan propuestas de eficiencia energética y disminución de consumo de energías no renovables. Entre las medidas de integración ambiental se incluye la recomendación de revisar y actualizar el Plan de Emergencias del aeropuerto a efectos de considerar, si procediera, la necesidad de introducir las modificaciones necesarias derivadas de la implementación de la revisión de Plan Director (apartado 8.3.2).	Alineados con los establecidos en la Estrategia de Lucha contra el Cambio Climático de Aena: Maximizar la eficiencia energética de la actividad y promover la utilización de energía procedente de fuentes renovables, minimizando, a su vez, las emisiones de CO2. Ampliar el alcance de las actuaciones ambientales, yendo más allá de las obligaciones legales, mediante la puesta en marcha de soluciones innovadoras. Reducción del 100 % de las emisiones de CO2/ATU* en 2020. *ATU es un parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto, teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales de este.

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Plan Nacional de asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero para el período 2021-2030.	Los Planes Nacionales de asignación desaparecieron el 1 de enero de 2013. A partir de esta fecha se adopta un enfoque Comunitario, regulado por las Directivas 2003/87/CE y 2009/29/CE, traspuestas al ordenamiento jurídico español por la Ley 1/2005, de 9 de marzo, modificada por la Ley 13/2010, de 5 de julio. El artículo 4.1. de la Ley 1/2005, y de acuerdo con su anexo I, establece que las actividades de combustión en instalaciones con una potencia térmica nominal superior a 20 MW deberán contar con autorización de emisión de gases de efecto invernadero, salvo si la instalación está excluida del régimen comunitario con arreglo a la disposición adicional cuarta (instalaciones que hayan notificado a la autoridad competente emisiones inferiores a 25.000 toneladas equivalentes de dióxido de carbono, excluidas las emisiones de la biomasa, para cada uno de los tres años precedentes a la solicitud de asignación, y que, cuando realicen actividades de combustión, tengan una potencia térmica nominal inferior a 35 MW).	En el Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, la potencia térmica nominal instalada es menor de 20 MW por lo que queda excluido del comercio de derechos de emisión y de la RCDE.	No procede.	Mantener el techo de potencia térmica nominal en 20 MW. Solicitar autorización para la emisión de gases de efecto invernadero en caso de superar el techo de 20 MW.
Plan de Adaptación de Canarias al Cambio Climático.	Establece la lucha contra los efectos adversos del cambio climático, de tal manera que los impactos presentes y futuros que afecten al archipiélago sean los menores posibles.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con las determinaciones del Plan de Adaptación de Canarias al Cambio Climático.	En el EsAE se realiza un análisis detallado sobre el consumo de combustible y de energía eléctrica en las instalaciones y se desarrollan propuestas de eficiencia energética y disminución de consumo de energías no renovables.	Maximizar la eficiencia energética de la actividad y promover la utilización de energía procedente de fuentes renovables, minimizando, a su vez, las emisiones de CO2. Ampliar el alcance de las actuaciones ambientales, yendo más allá de las obligaciones legales, mediante la puesta en marcha de soluciones innovadoras. Reducción del 100 % de las emisiones de CO2/ATU* en 2020. *ATU es un parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto, teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales de este.

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Ruido				
Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.	Tiene por objeto establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias ocasionadas por el ruido.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con las determinaciones de la normativa vigente en relación con el ruido aeroportuario. Tras la valoración de los niveles sonoros en las áreas acústicas propuestas, tal y como establece el Real Decreto 1367/2007, se estima que en el escenario desarrollo previsible aumentarán las superficies expuestas en la situación actual. La ubicación de estas superficies es la misma que en la situación actual.	El EsAE incluye un estudio detallado de la afección por ruido, tanto en situación actual/alternativa 0 como en el horizonte de desarrollo previsible del Plan. El EsAE, en el apartado 8.1 Medidas a incorporar a los Instrumentos de Planeamiento Territorial y Urbanístico recoge una serie de criterios que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico.	Minimizar y compatibilizar el impacto acústico con el desarrollo del aeropuerto.
Reglamento (UE) N.º 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.	El Reglamento establece, para los casos en que se haya observado un problema de ruido, normas sobre el proceso que deberá seguirse para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de manera coherente para cada aeropuerto concreto, con el objetivo de contribuir a mejorar el entorno acústico y de limitar o reducir el número de personas afectadas de manera significativa por los posibles efectos nocivos del ruido de las aeronaves.			
Ley 37/2003, del ruido y Reales Decretos de Desarrollo 1513/2005 y 1367/2007.	Establecen el marco normativo a nivel nacional en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y sobre zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.			
Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y Ley 5/2010, de 17 de marzo, que la modifica.	Establecen las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos, permitiendo conseguir su integración con los usos urbanísticos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por dichos aeropuertos.	El EsAE, en el apartado 8.1 Medidas a incorporar a los Instrumentos de Planeamiento Territorial y Urbanístico recoge una serie de criterios que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico.		
Plan de Acción asociado al Mapa Estratégico de Ruido (Fase III) Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.	En el año 2018 se elaboró el Mapa Estratégico de Ruido de la Fase III del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna. El Plan se vertebra en torno a cinco líneas de trabajo: reducción de los niveles de emisión en la fuente, establecimiento de procedimientos operacionales de abatimiento de ruido, planificación y gestión adecuada del territorio, información y participación pública y el Plan de Aislamiento Acústico. Medidas que recoge el Plan de Acción: 1. Reducción de ruido en la fuente. 2. Procedimientos operacionales (Empleo de pistas preferentes, Desplazamiento de umbral, diseño y optimización de trayectorias, Restricciones a la utilización de las APU). 3. Planificación y Gestión del Suelo. 4. Sistemas de Información y Participación Pública.	Las medidas recogidas en el Plan de Acción enfocadas a la reducción de la exposición acústica ya han sido llevadas a cabo o están en ejecución en el Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna. Las medidas propuestas en el Plan de Acción asociado al Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto.		

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Calidad química del aire				
Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera y Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire y Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.	Marcan las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica estableciendo objetivo de calidad del aire con respecto a las concentraciones de SO2, NO2, NOx, partículas, CO, O3, entre otros. Determinan la obligación de implementar planes de actuación en las zonas que superen los valores límites para uno o más contaminantes, y medidas para mantener los niveles por debajo del valor límite en aquellas zonas que no los superen.			
Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.	Objetivos: a) Definir y establecer objetivos de calidad del aire, de acuerdo con el anexo III de la Ley 34/2007, con respecto a las concentraciones de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno, monóxido de carbono, ozono, arsénico, cadmio, níquel y benzo(a)pireno en el aire ambiente. b) Regular la evaluación, el mantenimiento y la mejora de la calidad del aire en relación con las sustancias enumeradas en el apartado anterior y los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) distintos al benzo(a)pireno. c) Establecer métodos y criterios comunes de evaluación de las concentraciones de las sustancias reguladas en el apartado 1, el mercurio y los HAP y de los depósitos de arsénico, cadmio, mercurio, níquel y HAP. d) Determinar la información a la población y a la Comisión Europea sobre las concentraciones y los depósitos de las sustancias mencionadas en los apartados anteriores, el cumplimiento de sus objetivos de calidad del aire, los planes de mejora y demás aspectos regulados en la presente norma. e) Establecer, para amoníaco (NH3), de acuerdo con el anexo III de la Ley 34/2007, métodos y criterios de evaluación y establecer la información a facilitar a la población y a intercambiar entre las administraciones. Todo ello con la finalidad de evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de las sustancias mencionadas sobre la salud humana, el medio ambiente en su conjunto y demás bienes de cualquier naturaleza.	Si bien se producen incrementos en las concentraciones de contaminantes atmosféricos, en ninguna de las poblaciones próximas al aeropuerto se producen superaciones de los valores límites establecidos en la normativa. Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con las determinaciones de la Estrategia Española de Calidad del Aire, del Plan Nacional de Calidad del Aire y de la normativa vigente en relación con la calidad del aire.	El EsAE incluye un estudio detallado de las emisiones y niveles de inmisión de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria, tanto en la situación actual/alternativa 0 como en el horizonte de desarrollo previsible y establece un sistema de control y seguimiento de contaminación atmosférica. En el EsAE se incluye como medida de integración ambiental el seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (mediante estimación) cada cinco años.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límites establecidos en la normativa.
Estrategia Española de Calidad del Aire.	Objetivo: satisfacer los objetivos de calidad del aire comunitarios y, a la par, posibilitar que España pueda cumplir los compromisos asumidos, en particular los relativos a los techos nacionales de emisión y a los Protocolos del Convenio de Ginebra sobre Contaminación Atmosférica Transfronteriza a Larga Distancia.			

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Plan Nacional de Calidad del Aire 2017-2019 (Plan Aire II).	Establece un marco de referencia para la mejora de la calidad del aire en España; por una parte, mediante una serie de medidas concretas y, por otra, mediante la coordinación con otros planes sectoriales y, en especial, con los planes de calidad del aire que puedan adoptar las comunidades autónomas y las entidades locales en el marco de sus competencias.			
I Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica.	Define los objetivos y estrategias a partir de 2020, prestando especial atención a las zonas en las que la población y los ecosistemas están expuestos a niveles más elevados de contaminación, y reforzando las sinergias con los objetivos estratégicos en materia de energía y cambio climático.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con las determinaciones del I Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica.		
Plan de Acción de Techos de Emisión para Aplicación del II Programa Nacional de Reducción de Emisiones.	Contempla las siguientes medidas específicas para el sector aéreo: – Acuerdo Voluntario con compañías aéreas para la reducción de combustible en las aeronaves y la optimización de su consumo, la renovación de la flota actual por otros que utilicen energías más limpias o de mejor eficiencia, así como el control de la eficiencia energética en edificios e instalaciones de las compañías mediante auditorías. – Convenio específico de colaboración para la puesta en marcha del Plan MOVELE en el tráfico rodado de las plataformas de los aeropuertos y accesos aeroportuarios. Tiene por objeto el estudio de la viabilidad técnica, energética y económica del proceso de electrificación de vehículos handling en aeropuertos (vehículos ligeros, autocares y equipos de rampa) y su contribución a los objetivos de reducción derivados de la Directiva de Techos. – Acuerdo de Encomienda de Gestión para la actualización y modelización de las emisiones del sector aéreo y la incorporación de los datos al Inventario. Tiene por objeto, además, evaluar y planificar medidas de reducción que contribuyan al cumplimiento, entre otros valores límite, de los techos de emisión.	La primera de las medidas depende de la voluntad de las compañías aéreas, por lo que el Plan Director no tiene competencias al respecto. En cuanto a la segunda medida, el Plan MOVELE finalizó en 2015, siendo continuado en los años sucesivos por los planes MOVEA, MOVES, y finalmente MOVALT y VEA que también contemplan ayudas para la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.		
Plan de actuación de la Calidad del Aire de la Comunidad Autónoma de Canarias. Aprobado el 17 de diciembre de 2008 (BOC n.º 7, de 13 de enero de 2009).	Establece la obligatoriedad de elaborar planes de acción de carácter preventivo en aquellas zonas en que exista riesgo de superación de los valores límite o de los umbrales de alerta por parte de las Administraciones competentes y de adoptar planes de actuación en aquellas otras zonas en que los niveles de uno o más de los contaminantes regulados superen su valor límite. El Plan de Actuación de Calidad del Aire de la Comunidad Autónoma de Canarias pretende establecer un plan de actuación para conseguir el objetivo de mejorar y mantener una buena calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Canarias.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con las determinaciones del Plan de actuación de la Calidad del Aire de la Comunidad Autónoma de Canarias.		
Energía				
Real Decreto 56/2016, por el que se traspone la Directiva	Traspone parcialmente la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La	En el EsAE se realiza un análisis detallado sobre el consumo de combustible y de energía eléctrica en las instalaciones y se desarrollan	Mantener o reducir los consumos energéticos por unidad de tráfico.

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
2012/27/UE relativa a la eficiencia energética.	proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.	Laguna son compatibles con la normativa vigente en relación con la eficiencia energética.	propuestas de eficiencia energética y disminución de consumo de energías no renovables.	
Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior.	Establece las condiciones técnicas de diseño, ejecución y mantenimiento que deben reunir las instalaciones de alumbrado exterior.			
Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia. Horizonte 2007-2012-2020.	Persigue el cumplimiento de los compromisos de España en materia de cambio climático y el impulso de las energías limpias, al mismo tiempo que se consigue la mejora del bienestar social, el crecimiento económico y la protección del medio ambiente. Los objetivos operativos son: – Asegurar la reducción de las emisiones de GEI en España, dando especial importancia a las medidas relacionadas con el sector energético. – Contribuir al desarrollo sostenible y al cumplimiento de los compromisos de cambio climático. – Impulsar medidas adicionales de reducción en los sectores difusos. – Aplicar el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) promoviendo la integración de las medidas y estrategias de adaptación en las políticas sectoriales. – Aumentar la concienciación y sensibilización pública en lo referente a energía limpia y cambio climático. – Fomentar la investigación, el desarrollo y la innovación en materia de cambio climático y energía limpia. – Garantizar la seguridad del abastecimiento de energía fomentando la penetración de energías más limpias, principalmente de carácter renovable. – Impulsar el uso racional de la energía y el ahorro de recursos tanto para las empresas como para los consumidores finales.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con los objetivos de la Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia para los horizontes 2007-2012-2020.		

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020.	Establece las líneas generales a seguir para conseguir los ahorros de eficiencia energética en los sectores de la edificación, industria y servicios públicos. Las medidas contempladas para la consecución de estos objetivos a considerar son: En los Edificios: – Mejora de la eficiencia energética de la envolvente térmica. – Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones térmicas y de iluminación. – Sustitución de energía convencional por biomasa en las instalaciones térmicas. – Sustitución de energía convencional por energía geotérmica en las instalaciones térmicas. En el sector Transporte: – Acciones encaminadas a favorecer el cambio modal en la movilidad de personas y mercancías hacia aquellos modos menos consumidores de energía por pasajero-km o ton-km. – Acciones dirigidas a mejorar la eficiencia del parque de vehículos, mediante la renovación de las flotas y la incorporación de avances tecnológicos. – Acciones encaminadas al uso eficiente de los medios de transporte. En el sector Servicios Públicos: – Renovación de las instalaciones de alumbrado exterior. – Mejora de la eficiencia de las instalaciones de potabilización, depuración, abastecimiento y desalación de aguas.	El Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna dispone de un Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente, en base a la norma ISO 9001 e ISO 14001. Con esta certificación el aeropuerto establece un compromiso de mejora continua con la gestión del medio ambiente y, anualmente debe establecer objetivos de mejora, en concordancia con sus aspectos significativos, asimismo este certificado implica el cumplimiento legal de todos los requisitos ambientales que le son de aplicación. Por todo lo anterior, se considera que la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con las determinaciones del Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020, incorporando gran parte de sus medidas.		
Plan de Energías Renovables (PER) 2011-2020.	Establece el objetivo de que las fuentes renovables representen al menos el 20 % del consumo de energía final (junto a una contribución del 10 % de fuentes de energía renovables en el transporte) en el año 2020, en cumplimiento de Directiva 2009/28/CE, de 23 de abril de 2009. Para cumplir el objetivo establece una serie de medidas aplicables esencialmente a los diferentes sectores energéticos.	Las medidas que implementa el Plan están referidas a los sectores energéticos, por lo que no se detectan interacciones directas entre el mismo y la planificación directora objeto de evaluación. El Plan Director deberá contemplar aquellas medidas con posibilidad de aplicación según las actuaciones propuestas por el mismo, no existiendo en principio incompatibilidades ni conflictos con el PER 2011-2020.		
II Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia energética en España 2011-2020.	El II Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia energética en España 2011-2020 presenta un conjunto de medidas y actuaciones coherente con los escenarios de consumo de energía final y primaria incorporados en otros instrumentos de planificación en materia de energías renovables y de planificación. De esta forma, la planificación en materia energética es un conjunto coherente, conducente al objetivo de mejora de la intensidad final del 2 % interanual en el período 2010-2020. Para el sector Transporte, los ahorros totales fijados como objetivo han sido determinados como suma de los ahorros previstos en cada uno de los modos (carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo).	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con el Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia energética en España 2011-2020.		

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Estrategia Energética de Canarias 2015-2025 (EECan25) (Documento preliminar, 2017).	Objetivos estratégicos: – Mejorar la intensidad energética primaria un 28,91 % en 2025 frente al 2015. – Incrementar la participación de las energías renovables en el consumo de energía final desde el 2 % en el año 2015 al 15 % en el 2025. – Aumentar la participación de las energías renovables para la generación eléctrica desde el 8 % en el año 2015 al 45 % en el 2025. – Reducir las toneladas de CO2 equivalente en un 21 % en el año 2025 respecto a las del año 2014.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con la Estrategia Energética de Canarias.		
Suelos				
Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados.	Establece el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos, así como la previsión de medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos. Igualmente, tiene también por objeto regular el régimen jurídico de los suelos contaminados.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con la normativa vigente en relación suelos contaminados.	En el apéndice 4 del EsAE se establece como medida para incorporar a los proyectos que, si durante la ejecución de la obra apareciesen enclaves de suelos contaminados, éstos serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, por lo recogido en el Real Decreto 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.	Conservar el recurso suelo. Evitar la contaminación o degradación de suelos. Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo. Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.
Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminadoras del suelo.	Establece una relación de actividades susceptibles de causar contaminación en el suelo, y adopta criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.			
Residuos				
Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados.	Establece el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos, así como la previsión de medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos. Igualmente, tiene también por objeto regular el régimen jurídico de los suelos contaminados.	El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3), estimándose un incremento de 633.224,12 kg de residuos no peligrosos y de 2.951,08 kg de residuos peligrosos respecto a la situación actual. Este incremento en la generación de residuos está ligado al aumento de pasajeros y mercancías que se estima se producirá en el horizonte 3, pasando de 5.492.324 pasajeros totales en 2018 a 7.680.300 pasajeros totales en el desarrollo previsible y de 12.669.965 kg de carga en 2018 a 16.064.000 kg de carga en el desarrollo previsible. Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los residuos.	El EsAE identifica la cantidad de residuos tanto para la situación actual como para los que se generarán en el desarrollo previsible y propone medidas orientadas hacia la aplicación del principio de jerarquía y el cumplimiento de los objetivos establecidos a nivel nacional. El EsAE recoge que, para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos en la Política de la Calidad y la Política Medio Ambiental y Energética, Aena ha impulsado la implantación y certificación del Sistema de Gestión Integrado (SGI) conforme a las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001 en Aeropuerto Tenerife Norte. El EsAE establece en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, la revisión de las estrategias y medidas de gestión de residuos actuales siendo estas de manera específica: - Se valorará positivamente como criterio de contratación a aquellos gestores de residuos peligrosos que planteen en primer término la reutilización frente a la valorización, y ésta frente a la eliminación en vertedero. - Se definirá un procedimiento de actuación ante derrames, para la minimización de los residuos generados en su recogida, así como el establecimiento de otro tipo de medidas preventivas para que no lleguen a generarse los derrames. - Se optimizarán las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua	Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación. Gestión adecuada de residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación. Incrementar la tasa de reciclaje. Controlar los residuos generados a través de un seguimiento de los mismos que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Ley 11/1997, de 24 de abril, de Envases y Residuos de Envases y Real Decreto 782/1998 de desarrollo.	Su objetivo es prevenir y reducir el impacto sobre el medio ambiente de los envases y la gestión de los residuos de envases a lo largo de todo su ciclo de vida. Artículo 5. Real Decreto 782/1998: 1. En el cumplimiento de los objetivos globales de reducción, reciclado y valorización, establecidos en el artículo 5 de la Ley 11/1997, se tendrán en cuenta todos los materiales de envasado, considerados en su conjunto. Para el cómputo de los objetivos mínimos de reciclado por material de envasado establecidos en el artículo 5.b) de la Ley 11/1997, se utilizará la siguiente clasificación: Vidrio, plástico, papel y cartón, acero, aluminio, madera y otros. 2. En la aplicación del artículo 5.c) de la Ley 11/1997, y tomando como referencia los años 1997 y 2001, el objetivo del 10 por 100 de reducción se calculará de acuerdo con el indicador Kr/Kp, siendo Kr la cantidad total, en peso, de los residuos de envase generados en un año y Kp la cantidad total, en peso, de productos envasados consumidos en el mismo año. Para cuantificar la variable Kp en el caso de los productos concentrados, se tendrán igualmente en consideración las dosis funcionales o cantidades equivalentes empleadas.		posible), como residuo peligroso y así minimizar la producción de residuos peligrosos. En el caso de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se potenciará la reutilización de los mismos y las donaciones para su recuperación.	
Real Decreto 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.	Regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Establece el régimen jurídico de la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, con el fin de fomentar su prevención, reutilización, reciclado y otras formas de valorización, asegurando que los destinados a operaciones de eliminación reciban un tratamiento adecuado, y contribuir a un desarrollo sostenible de la actividad de construcción.			
Ley 1/1999, de 29 de enero, de residuos de Canarias.	Ordena los residuos que se generen o gestionen en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias, con el fin de garantizar la protección del medio ambiente y la salud de las personas.			

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Programa Estatal de Prevención de Residuos 2014-2020.	Establece 4 líneas estratégicas (reducción de la cantidad de residuos, impulso a la reutilización y al alargamiento de la vida útil, reducción del contenido de sustancias nocivas en materiales y productos, y reducción de los impactos adversos de los residuos sobre la salud humana y el medio ambiente), para cuyo cumplimiento implementa las siguientes medidas: – Inclusión de la tasa de generación de residuos en los proyectos y obras promovidos por las Administraciones Públicas para que pueda ser considerada la prevención como criterio de valoración en la contratación y su verificación posterior. – Campañas de sensibilización para incorporar la prevención y la reutilización en proyectos de obras menores. – Inclusión de condicionantes en las compras públicas que impulsen la reducción de envases y el uso de envases reutilizables. – Mejorar la información cualitativa y cuantitativa disponible sobre el consumo de productos, la gestión de sus residuos y sus impactos ambientales.			
Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022.	Es la continuación del Plan Nacional Integrado de Residuos (PNIR) (2008-2015). Su objetivo es orientar la política de residuos en España. Entre las medidas planteadas para la consecución de este objetivo son de consideración para el EsAE: – Reforzar la preparación de los residuos domésticos para la reutilización y el reciclado (separación en origen para aumento de la tasa de reciclado). – Promover la creación de puntos limpios o centros de recogida de RAEE cercanos a los ciudadanos, situados dentro de las áreas urbanas (por ejemplo: en parques, plazas, zonas de aparcamientos, etc.). – Promover la preparación para la reutilización de los componentes y piezas extraídas de los vehículos fuera de uso. – Promoción de la implantación de sistemas de gestión medioambiental como garantía de calidad de los procesos de tratamiento, por ejemplo, EMAS. – Impulsar la demolición selectiva que permita una adecuada separación con vistas al aprovechamiento de los residuos de construcción y demolición. – Promocionar la utilización de los materiales procedentes de los RCD valorizables en las obras de construcción, así como en la fabricación de hormigones, etc., siempre y cuando se garantice que los materiales reciclados cumplan los requisitos de calidad y prescripciones de la normativa vigente en cada caso. A tal fin, se fomentará que en los Pliegos de Prescripciones Técnicas de las obras y en la valoración de las ofertas en la contratación pública se incluyan condiciones que faciliten el empleo de los materiales procedentes de RDC valorizables antes mencionados en sustitución de los materiales naturales.			

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Plan Integral de Residuos de Canarias (PIRCAN) (En aprobación inicial).	Objetivos: – Promover la reducción en la producción y peligrosidad. – Maximizar la preparación para la reutilización y el reciclaje, incluida la fabricación de compost. – Aumentar la valorización de productos y energía contenidos en los residuos. – Disminuir y optimizar la eliminación de residuos en vertedero.			
Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife.	El Plan tiene como objetivo la ordenación de la gestión de los residuos generados en la Isla de Tenerife cumpliendo la siguiente jerarquía de gestión: – Reducción en la generación de residuos. - Reutilización. - Reciclado. - Valorización energética. – Vertido. Sus ejes estratégicos transversales son los siguientes: – Fomento de la prevención y de la minimización de la generación de residuos y de su peligrosidad. – Impulso a la máxima recogida selectiva de materiales y a su reciclaje. – Impulso a la máxima recogida selectiva de materia orgánica compostable, a su compostaje y a la promoción del compost de calidad agrícola. – Tratamiento previo de todos los residuos no recogidos selectivamente y valorización material y energética de los rechazos de algunas corrientes de residuos. – Eliminación segura de los residuos secundarios generados y no aprovechados. – Creación de un organismo público para la gestión de residuos en la Isla y de un órgano de participación ciudadana. – Implantación de sistemas específicos de gestión de la información y control de los distintos flujos de residuos y de acciones para el desarrollo del PTEOR.			
Biodiversidad				
Ley 42/2007, de Patrimonio Natural y Biodiversidad.	Establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.			Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas. No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos. Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas. Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas. Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.
Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.	Establece el reglamento del Listado de Especies Silvestres en régimen de protección especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con las determinaciones de la legislación y de los Planes estatales y autonómicos referentes al Patrimonio Natural y la Biodiversidad.	El EsAE incluye un inventario a partir del cual se han determinado las posibles afecciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director. El EsAE incluye un inventario de espacios naturales protegidos, todos ellos alejados de la zona de actuación. El EsAE establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad. En concreto para la fauna las medidas se establecen a través de su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional verificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).	

Normativa sectorial/plan/ programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas, modificada por Decreto 20/2014, de 20 de marzo.	Registro público de carácter administrativo que incluye las especies, subespecies o poblaciones de la biodiversidad amenazadas o de interés para los ecosistemas canarios.			
Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.	Regula en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias: - El régimen jurídico general de los recursos naturales, en particular del suelo, la ordenación del territorio y la ordenación urbanística. - La coordinación de las políticas públicas relativas a la planificación y gestión del territorio y a la protección del medioambiente. - La intervención en las actividades públicas y privadas con incidencia relevante sobre el territorio y los recursos naturales. La protección de la legalidad urbanística mediante el ejercicio, en su caso, de la potestad sancionadora.			
Estrategia Española para la Conservación y Uso Sostenible de la Diversidad Biológica.	Establece un marco general para integrar la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica en los planes, programas y políticas sectoriales e intersectoriales.			
Estrategia Española de Conservación Vegetal 2014-2020.	Objetivo: contribuir a la conservación y restauración de hábitats naturales y especies silvestres. Se centra exclusivamente en la diversidad vegetal silvestre. Se refiere a todos los grupos florísticos (algas, hongos, líquenes, briófitos y plantas vasculares), incluidos los hábitats y ecosistemas de los que forman parte.			
Plan del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad 2011-2017.	Constituye el elemento de desarrollo de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.			
Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad (Real Decreto 1274/2011, de 16 de septiembre) constituye el elemento de desarrollo de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.	Establece las metas, objetivos y acciones para la conservación, uso sostenible y restauración de la biodiversidad y el patrimonio natural en España. Objetivos: - Proteger, conservar y restaurar la naturaleza en España y reducir sus principales amenazas. - Fomentar la integración de la biodiversidad en las políticas sectoriales.			

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Plan de Acción Reserva de la Biosfera del Macizo de Anaga.	El Plan de Acción propone desarrollar y fomentar actividades que actualmente no se están llevando a cabo, o se ejecutan insuficientemente, y que son imprescindibles para desarrollar coherentemente las funciones de Conservación, Desarrollo Socioeconómico y Apoyo Logístico de la Reserva de la Biosfera. Tiene como objetivo una mayor integración entre conservación de biodiversidad y promoción de formas de uso sostenible de los recursos naturales en el Macizo de Anaga. Describe las acciones clave que se organizarán y ejecutarán para promover el desarrollo sostenible basado en los esfuerzos de la comunidad local y con el apoyo de la ciencia.	El Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna está situado a unos 6 km de la Reserva de la Biosfera del Macizo de Anaga, por lo que no se prevén interacciones entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna con el Plan de Acción Reserva de la Biosfera del Macizo de Anaga.	El EsAE incluye un inventario a partir del cual se han determinado las posibles afecciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director. El EsAE incluye un inventario de espacios naturales protegidos, espacios incluidos en Red Natura 2000 y cualquier otro instrumento internacional (Convenio RAMSAR, etc.), así como de hábitats incluidos en la Directiva 92/43/CEE y otras zonas de interés sin protección (IBA, etc.).	
Plan Especial del Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo.	Su objetivo principal es la ordenación del Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo, de modo que se propicie tanto la protección de los recursos naturales y del paisaje del Espacio Natural como el desarrollo de usos y ejercicio de actividades compatibles con aquellos.	El Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna se localiza a unos 6,2 km al noreste del Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo, por lo que no se prevén interacciones entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna con el Plan Especial del Paisaje Protegido de la Costa de Acentejo.		
Plan Especial del Paisaje Protegido de Las Lagunetas.	Objetivos generales: – Preservación de la estructura física del Espacio, de sus características morfológicas, bióticas y paisajísticas, así como de los ecosistemas asociados. – Mejora e integración de los componentes del paisaje, con restauración de espacios degradados y eliminación de impactos. – Recuperación de las masas de vegetación autóctona y de sus condiciones naturales. – Desarrollo del uso público en el Espacio, de forma que se permita su conocimiento y disfrute sin alterar o dañar los valores naturales y paisajísticos que encierra. – Contribuir a garantizar la biodiversidad en el territorio de la Red Natura 2000 a través de la adopción de medidas para la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.	El Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna se localiza a unos 5,4 km al norte del Paisaje Protegido de Las Lagunetas, por lo que no se prevén interacciones entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna con el Plan Especial del Paisaje Protegido de Las Lagunetas.		

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Medio hidrológico				
Real Decreto Legislativo 1/2001, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.	Establece la regulación del Dominio Público Hidráulico y el uso del agua, así como las normas básicas para su protección.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con las determinaciones esta normativa vigente.	El EsAE identifica la red hidrológica superficial, las masas de agua subterráneas, así como las posibles afecciones a las mismas, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras. En el capítulo de medidas para la integración ambiental del Plan se considera recabar autorización para el vertido de aguas residuales o, en su defecto, la actualización de las ya existentes en caso de que alguna de las actuaciones lo requiriera. En el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, se revisarán las estrategias y medidas de control y gestión de aguas de escorrentía y residuales y se fijarán objetivos de mejora para los diferentes horizontes del Plan Director.	Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas). Evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas. Reducir el consumo de agua. Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.
Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.	Establece la regulación del Dominio Público Hidráulico y el uso del agua, así como las normas básicas para su protección. – Artículo 72.1. La utilización o aprovechamiento por los particulares de los cauces o de los bienes situados en ellos requerirá la previa autorización administrativa. – Artículo 78.1: Para realizar cualquier tipo de construcción en zona de policía de cauces, se exigirá la autorización previa al organismo de cuenca. – Artículo 245.2: Queda prohibido con carácter general el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la previa autorización.			
Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas de Canarias.	Artículo 59. El Consejo Insular de Aguas exigirá autorización para las obras que se especifiquen reglamentariamente en la zona de policía de los cauces públicos. Las edificaciones, excepto en suelo urbano, la apertura de canteras, la extracción de áridos y las obras que alteren sustancialmente el relieve en dicha zona, en todo caso, quedan sujetas a autorización. Artículo 62.1. Toda actividad susceptible de provocar la contaminación o degradación del dominio público hidráulico y, en particular, el vertido de líquidos y de productos susceptibles de contaminar las aguas superficiales y subterráneas, requiere autorización administrativa. 2. A los efectos de la presente ley, se considerará vertido la aportación de líquidos o sólidos solubles o miscibles en el agua, que se realice directa o indirectamente en todo el territorio insular, independientemente de que se trate de cauces públicos o terrenos particulares y cualquiera que sea el procedimiento utilizado.	Algunas de las actuaciones planteadas en la revisión del Plan Director afectan al Dominio Público Hidráulico, por lo que será necesario recabar autorización a este respecto. Las actuaciones planteadas pueden promover afecciones a la calidad de las aguas por vertido de aguas residuales a Dominio Público Hidráulico tanto durante la fase de obras como de funcionamiento.		
Plan Hidrológico de Tenerife.	Establece los objetivos generales para conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la demarcación hidrográfica de Tenerife.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con las determinaciones del Plan Hidrológico Insular de Tenerife.	El EsAE identifica la red hidrológica superficial, las masas de agua subterráneas, así como las posibles afecciones a las mismas, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras.	

Normativa sectorial/plan/ programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife.	Objetivo: lograr una actuación coordinada de todas las administraciones públicas y la sociedad para disminuir los riesgos de inundación y reducir las consecuencias negativas de las inundaciones, basándose en los programas de medidas que cada una de las administraciones debe aplicar en el ámbito de sus competencias para alcanzar el objetivo previsto, bajo los principios de solidaridad, coordinación y cooperación interadministrativa y respeto al medio ambiente.	El Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna no se encuentra incluido ni en las áreas de riesgo potencial significativo de inundación de origen fluvial (ARPSIs) ni en las delimitaciones incluidas en los mapas de peligrosidad por inundaciones (T 10,100 y 500).	El EsAE identifica las zonas de inundación de origen fluvial.	Evitar en lo posible la ocupación de zonas susceptibles de sufrir inundaciones.
Patrimonio cultural				
Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español.	Establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales.	En la redacción de los proyectos constructivos de las actuaciones propuestas se deberán tener en cuenta y plantearse las medidas indicadas por la autoridad competente.	El EsAE identifica, en base a información disponible, los elementos del patrimonio cultural existentes en la zona de servicio aeroportuario propuesta, así como las posibles afecciones a los mismos, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras.	Compatibilizar la actividad aeroportuaria con la preservación del Patrimonio Cultural.
Ley 11/2002 de 21 de noviembre, de modificación de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.	Establece el régimen jurídico del patrimonio cultural canario.			
Usos del suelo y ordenación del territorio				
Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.	Establece a nivel nacional, las condiciones básicas que garantizan: a) La igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo. b) Un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conducen a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Asimismo, establece las bases económicas y medioambientales del régimen jurídico del suelo, su valoración y la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas en la materia.	El solapamiento de usos del suelo identificado y su posible afección sobre los futuros usos necesitará de la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas, así como la inclusión en sus instrumentos de planeamiento.	El EsAE incluye un análisis de los instrumentos de planificación que tienen relación territorial con el aeropuerto.	Compatibilización del PD con el planeamiento territorial y urbanístico. Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.
Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC), modificado por la Ley 1/2013, de 25 de abril.	Establece los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.			

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril, modificadas por la Ley 1/2006.	Articulación de las actuaciones tendentes a garantizar el desarrollo sostenible de Canarias.			
Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias.	Aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias.			
Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias.	Articulación de las actuaciones tendentes a garantizar el desarrollo sostenible de Canarias.			
Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), aprobado por Decreto 150/2002 (BOC núm. 140, de 19 de octubre de 2002). Aprobada su revisión parcial por Decreto 56/2011, de 4 de marzo (BOC núm. 58, de 21 de marzo de 2011).	El Plan propone intervenir sobre los aeropuertos de la isla mediante sendas Operaciones Singulares Estructurantes (OSE). Propone, desde la concepción de un sistema aeroportuario insular integrado, la complementariedad de entre los dos aeropuertos existentes en la isla y con el resto de redes de infraestructura, especialmente las viarias y de transporte. En lo que se refiere al Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, el Plan señala como objetivo principal la reserva del entorno para garantizar la funcionalidad de sus instalaciones actuales y posibilitar sus eventuales ampliaciones, y para la eventual implantación de actividades logísticas ligadas a la infraestructura aeroportuaria.	El plan recoge la zona de servicio del aeropuerto como Área de Regulación Homogénea-Ámbito Aeropuerto. Plan director Orden M. de Presidencia de 5 de septiembre de 2001. La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es perfectamente compatible con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife.		
Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna, aprobado en octubre de 2004 por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.	Establece la clasificación de todo el suelo del término municipal de La Laguna, asignando usos al suelo, así como derechos y deberes a los agentes del suelo.	El Plan califica la mayor parte de la zona de servicio como Sistema General Aeroportuario (SGAE-1). El resto de los terrenos del ámbito están calificados como: Sistema General Red Viaria (SGRV-1, SGRV-2, SGRV-3, SGRV-21, SGRV-34 y SGRV-54). Sistema General Tranviario (SGTR-1), Sistema General de Defensa (SGDF-1), Agropecuario, Industrial y Residencial. El solapamiento de usos del suelo identificado y su posible afección sobre los futuros usos necesitará de la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas, así como la inclusión en sus instrumentos de planeamiento.		

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Plan Especial La Vega de San Cristóbal de La Laguna. Aprobación Definitiva publicada el 2 de junio de 2006 en el BOC 106/06 y el 9 de enero de 2006 en el BOP 05/06.	Desarrolla el Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna. El objeto del Plan Especial es la recuperación y gestión de la Vega de La Laguna a través de la compatibilización de los usos residenciales, agrícolas, ganaderos y recreativos, de la promoción de la agricultura tradicional, de la recuperación de la cubierta arbórea y de la rehabilitación del patrimonio etnográfico y arquitectónico. El ámbito de aplicación es una gran superficie discontinua, al ser el resultado de la unión de varias bolsas de suelo de diferente tamaño a lo largo de las inmediaciones del casco antiguo de la ciudad de La Laguna y del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.	El Plan no tiene interacción con la zona de servicio vigente.		
Transporte y movilidad				
Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y Ley 5/2010, de 17 de marzo, que la modifica.	Establece el marco normativo a nivel nacional en lo referente a la navegación aérea incorporando la más reciente normativa internacional y comunitaria. Establece las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos, permitiendo conseguir su integración con los usos urbanísticos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por dichos aeropuertos.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con la legislación nacional en cuanto a navegación aérea.	El EsAE cumple y tiene en consideración lo establecido en la legislación nacional en cuanto a navegación aérea. El EsAE incluye un estudio detallado de la afección por ruido, tanto en situación actual/alternativa 0 como en el horizonte de desarrollo previsible del Plan y establece unas medidas que deberán incorporarse a los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico.	Minimizar y compatibilizar el impacto acústico con el desarrollo del aeropuerto. Compatibilización del PD con el planeamiento territorial y urbanístico.
Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias.	Regula las actividades de planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras de Canarias.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con las determinaciones de la normativa vigente en relación con la red de carreteras.	El EsAE incluye un análisis de los efectos sobre las infraestructuras, los accesos al aeropuerto y la movilidad.	—
Decreto 131/1995, de 11 de mayo por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias.	Aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias para la ejecución de la Ley 9/1991, de 8 de mayo de Carreteras de Canarias.			
Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la C.A. de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa del régimen sancionador de las carreteras de interés regional.	Transfiere a las Islas, en su ámbito territorial respectivo, las competencias administrativas sobre las materias de explotación, conservación mantenimiento, uso, defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional.			

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Libro Blanco Hoja de Ruta hacia un Espacio Único Europeo de Transporte.	Revisa la evolución del sector de los transportes, analizando los desafíos futuros y las iniciativas políticas que es preciso considerar. Para conseguir un sistema de transporte competitivo y sostenible, la evolución del transporte debe basarse en los siguientes aspectos: – Mejorar el rendimiento en cuanto a eficiencia energética de los vehículos en todos los modos. Desarrollar y utilizar combustibles y sistemas de propulsión sostenibles. – Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos intrínsecamente más sostenibles, cuando otras innovaciones tecnológicas puedan resultar insuficientes (p. ej.: transporte de mercancías a larga distancia). – Utilizar de forma más eficiente el transporte y la infraestructura mediante sistemas mejorados de gestión e información del tráfico, logística avanzada y medidas de mercado. – Generar una red básica eficiente para los desplazamientos y el transporte interurbanos y multimodales. – Establecer condiciones de competencia equitativas para los desplazamientos a larga distancia de pasajeros y el transporte de mercancías intercontinental. – Abogar por transportes urbanos y suburbanos no contaminantes.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con las determinaciones del Libro Blanco, no existiendo conflicto entre las actuaciones contempladas en el Plan Director y las disposiciones del Libro.		
Red Transeuropea de Transportes.	Conjunto planificado de redes prioritarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda la Unión Europea.	El Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna se encuentra incluido en la Red Global de Puertos, Aeropuertos y Vías navegables interiores de la Red Transeuropea de Transporte.		

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Estrategia Española de Movilidad Sostenible.	Contiene propuestas de actuación que podrán ser adoptadas por las administraciones, empresas, agentes sociales, instituciones y la ciudadanía en general, para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible, contribuyendo a la minimización de sus impactos, como es la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y contribuyendo a la lucha contra el cambio climático. En relación con el transporte y con las infraestructuras aéreas, plantea las siguientes medidas: – Mejora de las operaciones del transporte aéreo. – Fomentar el cambio de las flotas de transporte público hacia combustibles y tecnologías alternativas más limpias. – Fomento de la producción y el uso de biocarburantes y otros combustibles renovables. – Elaborar mapas estratégicos de ruido específicos. – Elaboración de planes de acción para reducir el ruido ambiental. – Promover medidas económicas que incentiven la utilización del transporte público. – Informar y sensibilizar a los ciudadanos en las políticas y actuaciones en materia de movilidad sostenible.	Las prescripciones ambientales de la Estrategia son de aplicación a la propuesta de revisión del Plan Director, no existiendo incompatibilidades con ella.		Minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero. Mantener o reducir los consumos energéticos por unidad de tráfico.
Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.	Dentro de su programa de inversión el PITVI no plantea actuaciones a medio y largo plazo para el Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.	No se detectan interacciones entre el PITVI y la revisión del Plan Director.	En el EsAE se realiza un análisis detallado sobre el consumo de combustible y de energía eléctrica en las instalaciones y se desarrollan propuestas de eficiencia energética y disminución de consumo de energías no renovables. Entre las medidas preventivas y correctoras contempladas se cuentan: – Elaboración de un mapa de ruido específico (huella acústica). – Elaboración de un Plan de Acción para reducir el ruido ambiental. – Compra de energía con garantías de origen renovable del 100 % a partir de 2020.	—
Plan Estratégico de Subvenciones Del Ministerio de Fomento (2018-2021).	Objetivo: alcanzar un uso más eficiente de los recursos públicos, en concreto, de los destinados a la ejecución de aquellas políticas públicas en que puede apreciarse cierta concurrencia de actuaciones públicas y privadas o de aquellos otros destinados a corregir determinadas situaciones de desigualdad de unos ciudadanos respecto a otros, con el ánimo de alcanzar una mayor calidad de vida para los ciudadanos y una mejora sustancial del contexto en el que han de desarrollar su trabajo las empresas españolas.	Las subvenciones al transporte aéreo quedan recogidas en el Plan Estratégico como una pieza clave para garantizar la cohesión de las regiones no peninsulares con el resto del territorio nacional, y para facilitar la movilidad de las familias numerosas. La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con las determinaciones del Plan Estratégico de Subvenciones del Ministerio de Fomento (2018-2021).		
Plan de Desarrollo del Sector Aéreo (PDSA 2014-2017).	Documento enmarcado dentro del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024). Establece las líneas maestras para el desarrollo del Transporte aéreo en España durante su período de aplicación.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con las determinaciones del Plan de Desarrollo del Sector Aéreo.		
Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras (2017-2020). (Se encuentra en proceso de consulta y participación).	Objetivos: – Acelerar la incorporación de la tecnología al servicio del bienestar de las personas, dando protagonismo a la innovación en seguridad, accesibilidad y sostenibilidad. – Elevar la rentabilidad económica y social de las inversiones, incrementando la eficiencia y la efectividad de la inversión pública y privada. – Hacer de España un lugar más atractivo para las empresas y para las inversiones innovadoras en el ámbito de la movilidad y el transporte. – Movilizar la inversión y la tecnología desde fuera de nuestras fronteras y consolidar el liderazgo internacional de España.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con los objetivos del Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras, no existiendo conflictos entre ambos.		

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte de la Comunidad Autónoma de Canarias. 2006.	Objetivo: diseñar una política de infraestructuras y transportes integrada, de carácter sostenible y que garantice una correcta movilidad, sin producir efectos nocivos sobre el territorio y el medio ambiente. Constituye la suma de aquellas infraestructuras que hacen posible la cohesión e integración interinsular (puertos, aeropuertos, carreteras e infraestructuras de transporte terrestre-intercambiadores, etc.), así como todos aquellos elementos tecnológicos que permitan mejorar la información y la comunicación, propiciando un crecimiento y desarrollo equilibrado de todas las islas y de sus comarcas.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con los objetivos del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transporte de la Comunidad Autónoma de Canarias.	El EsAE incluye un análisis de los efectos sobre las infraestructuras, los accesos al aeropuerto y la movilidad.	—
Plan Estratégico de Transporte de Canarias (PETCAN).	Objetivos: – Contribuir al desarrollo, articulación y optimización de los tres elementos que configuran la oferta multimodal de transportes (infraestructuras, servicios y sector productivo). – Contribuir a la mejor ordenación de las demandas de movilidad de viajeros y mercancías. Contribuir, en consecuencia, a que la oferta multimodal de transportes atienda a las demandas de movilidad en condiciones apropiadas de calidad y de coste y con una perspectiva sostenible a medio y largo plazo.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y las propuestas de mejora que conlleva es compatible con las determinaciones del Plan Estratégico de Transporte de Canarias.		
Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife.	El Plan plantea un nuevo modelo viario y de transporte para el área metropolitana dentro del PIOT, el cual tiene como objetivo principal analizar desde una visión global el esquema viario de la conurbación Santa Cruz-La Laguna. Este Plan tiene como principales objetivos: – Asegurar la continuidad del tráfico insular y su segregación respecto al comarcal. – Facilitar la diversificación de accesos desde el exterior al área metropolitana.	El Plan propone la construcción de una serie de viarios, algunos de los cuales se proyectan en el ámbito del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna. Los tramos que podrían suponer una interacción con las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director son la Ronda Oeste, la Variante de la TF-5 y la Circunvalación Oeste. La resolución de dicha incidencia necesitará de la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas.		
Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana de Tenerife.	El Plan tiene como objeto proporcionar una red tranviaria para el Área Metropolitana Santa Cruz/La Laguna que ofrezca una verdadera alternativa al coche, además de obtener un sistema completo de Transporte Público que sea eficaz, atractivo y competitivo y que se comunique con otros medios de transporte.	En la Fase 1 de implantación se plantea la ampliación de la Línea 1 de Tranvía entre la Avenida de la Trinidad, en el término municipal de San Cristóbal de La Laguna, y el Aeropuerto. El trazado del tranvía no interfiere con la ampliación del edificio terminal ni con la creación de los nuevos aparcamientos, previstas ambas actuaciones en la propuesta de revisión del Plan Director, por lo que esta es compatible con las determinaciones del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras y Dotaciones del Sistema Tranviario en el Área Metropolitana de Tenerife.		
Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte.	El Plan tiene como objetivo definir una nueva línea ferroviaria en la isla de Tenerife que discurra entre el norte y el nordeste de la isla, es decir, entre la ciudad de Santa Cruz, La Laguna, el Aeropuerto de Tenerife Norte y el Puerto de la Cruz – Los Realejos. También se incluye en este Plan el estudio de la conexión entre el Tren del Sur y el Tren del Norte en la zona del Puerto de la Cruz – Los Realejos. Por medio de esta actuación se persigue conseguir una sustancial mejora de las comunicaciones, posibilitando la descongestión de esta zona tan densamente poblada.	El Plan propone que un tramo del Tren del Norte discurra por suelos de la zona de servicio aeroportuaria, situando la estación intercambiadora frente a la terminal de pasajeros. En cuanto a la interacción entre dicha propuesta y las actuaciones previstas en la revisión del Plan Director, la planta inferior de la nueva edificación de aparcamientos estaría situada al Nivel -5, la cual alcanzaría la misma cota que la prevista para el extremo superior del túnel del Tren del norte en la misma zona, por lo que ambas actuaciones son incompatibles. La resolución de dicha incompatibilidad necesitará de la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas.		

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Otros planes, programas y normativa sectorial				
Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.	Este real decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las actuaciones de las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, a cuyo fin igualmente se determina el modo de aprobación del plan especial o instrumento equivalente de ordenación urbanística, aunque exclusivamente desde el punto de vista de las competencias estatales sobre los aeropuertos de interés general.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna se han redactado adecuándose a las directrices recogidas en el Real Decreto 2591/1998, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.	El EsAE es el documento que realiza la evaluación ambiental del Plan en el cual se analizan los efectos significativos que tienen o pueden tener el plan antes de su adopción, aprobación o autorización sobre el medio ambiente, incluyendo en dicho análisis los efectos de aquellos sobre los siguientes factores: la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, la tierra, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados. La evaluación ambiental es un instrumento plenamente consolidado que acompaña al desarrollo, asegurando que éste sea sostenible e integrador.	Minimizar los efectos sobre los siguientes factores: la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, la tierra, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, garantizando un desarrollo del aeropuerto sostenible con el medio que lo rodea.
Decreto 584/1972 de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, de 9 de agosto.	Establece las servidumbres aeronáuticas en territorio nacional, espacio aéreo y aguas jurisdiccionales.			
Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.	Revisión, actualización y adaptación a la normativa internacional de algunos artículos del Real Decreto 584/1972 y del Real Decreto 2591/1998.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna se han redactado adecuándose a la normativa vigente sobre servidumbres aeronáuticas.		
Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.	Regulación de las servidumbres aeronáuticas.			

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.	Esta ley tiene por objeto determinar las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regular la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establecer el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil. Tiene por finalidad preservar la seguridad, el orden y la fluidez del tráfico y del transporte aéreos, de acuerdo con los principios y normas de Derecho internacional reguladores de la aviación civil.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.		
Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.	Establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible.	En cumplimiento de la Ley 21/2013 la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna se está sometiendo al procedimiento correspondiente de Evaluación ambiental. El EsAE que acompaña al Plan Director se ha redactado cumpliendo con las prescripciones de dicha Ley.		
Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.	Esta ley regula la responsabilidad de los operadores de prevenir, evitar y reparar los daños medioambientales, de conformidad con el artículo 45 de la Constitución y con los principios de prevención y de que quien contamina paga.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con la Ley 16/2007 de Responsabilidad Medioambiental.		
Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.	Tiene por objeto evitar o, reducir y controlar la contaminación de la atmósfera, del agua y del suelo, mediante el establecimiento de un sistema de prevención y control integrados de la contaminación, con el fin de alcanzar una elevada protección del medio ambiente en su conjunto.	El Real Decreto Legislativo 1/2016 no supone interacciones con el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna puesto que las actuaciones contempladas en la propuesta de revisión del mismo no están incluidas en el anexo I que define el ámbito de aplicación de dicha ley.		
Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.	Esta Ley tiene por objeto introducir en el ordenamiento jurídico las reformas estructurales necesarias para crear condiciones que favorezcan un desarrollo económico sostenible.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con la Ley 2/2011, de Economía Sostenible.		
Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales.	Pretende conseguir un nivel elevado de protección del medio ambiente, contribuir, de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible, a integrar los aspectos medioambientales en los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como establecer los mecanismos adecuados que permitan la efectividad de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias.	Las actuaciones reflejadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna son compatibles con la Ley 14/2014 de Amortización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales.		

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Estrategia Española de Desarrollo Sostenible.	Se desarrolla en tres secciones interrelacionadas: – Producción y consumo, que analiza la eficiencia en el uso de los recursos, la producción y consumo responsable, y la movilidad y el turismo sostenibles. – Cambio climático, tanto en lo que se refiere a las medidas de mitigación en materia de energía limpia, sectores difusos y sumideros, así como en lo que respecta a los instrumentos de mercado y la adaptación al cambio climático. – Conservación y gestión de los recursos naturales, que se centra en los recursos hídricos, la biodiversidad, los usos del suelo y la ocupación del territorio. Los objetivos de sostenibilidad ambiental de mayor interés en este caso son aquellos que se relacionan dentro del ámbito de la producción y el consumo con la optimización desde el punto de vista energético y ambiental de las necesidades de movilidad de las personas y los flujos de mercancías y, en el ámbito del cambio climático, la mejora de eficiencia energética en el transporte y la edificación.	La revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y las propuestas de mejora que conlleva son compatibles con las determinaciones de la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible. Aena SME, SA alineada con la Directiva Europea 20/20/20 actualmente vigente, promoverá e incentivará el uso de energías renovables en el aeropuerto, como medida para fomentar la energía de autoconsumo y reducir así las emisiones de gases de efecto invernadero, y la revisión del Plan Director no supone impedimentos a estas iniciativas.		
Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2017-2020.	Es el marco estratégico de referencia para el conjunto del país en materia de investigación e innovación. El Reto 4 del Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2017-2020 es el Transporte Sostenible, Inteligente, Conectado e Integrado. El reto tiene como principal objetivo impulsar el establecimiento de un sistema de transporte e infraestructuras eficiente, competitivo y seguro desde el punto de vista energético, medioambiental (impulsando la sustitución progresiva del uso de recursos no renovables e intensivos en la emisión de CO2), económico y social.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna es compatible con las determinaciones del Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2017-2020. Entre otras actividades que engarzan con las actividades prioritarias del Plan, durante las fases de diseño y ejecución de las actuaciones proyectadas se considerará el reciclado de residuos de demolición para la construcción de nuevos pavimentos.	—	—
Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Canarias (INFOCA).	Objetivo: dar una respuesta adecuada, técnica y económica, en materia de incendios forestales y de emergencias que derivadas de los mismos se originen en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias. Apartado 1.7.4. Dispondrán de planes de autoprotección, las entidades, organizaciones y actividades susceptibles de generar incendios forestales o ser afectados por los incendios al estar ubicados en un área de interfaz urbano-forestal.	El Gobierno de Canarias elaboró los mapas de Riesgo obtenidos como resultado del proyecto RiesgoMap 2014. Según el mapa de riesgo de incendios forestales, el entorno del aeropuerto está clasificado como de riesgo muy bajo de que se produzcan incendios forestales. El aeropuerto cuenta con un Plan de Autoprotección que define las acciones y medidas encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil.	Si fuera necesario se revisará el Plan de Emergencias del aeropuerto a efectos de incorporar las medidas necesarias de protección contra y prevención de incendios forestales.	—

Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Autónoma de Canarias (PEINCA) (BOC n.º 157, de 14 de agosto de 2018).	Objetivo: dar una respuesta adecuada, técnica y económica, en materia de inundaciones y de emergencias que derivadas de las mismas se originen en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias. Las instituciones y entidades que prestan servicios básicos esenciales, infraestructuras críticas y recursos clave para la población, especialmente: electricidad (generación y transporte), telefonía (fija y móvil), agua (almacenamiento y distribución), combustible (producción y distribución), alimentación, así como otras que se consideren estratégicas o resulten esenciales para la comunidad, para garantizar su estabilidad económica y social y la pronta recuperación en situaciones de grave riesgo, catástrofe o calamidad, deberán elaborar de Planes de Continuidad de Servicios Básicos Esenciales.	El Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna no se encuentra incluido ni en las áreas de riesgo potencial significativo de inundación de origen fluvial (ARPSIs) ni en las delimitaciones incluidas en los mapas de peligrosidad por inundaciones (T 100 y 500 años). Aunque el Aeropuerto no coincide con ninguna ARPSIs de origen marino, según el Sistema de Información Territorial del Gobierno de Canarias, la zona donde se encuentra el aeropuerto tiene un riesgo de inundación alto. El aeropuerto cuenta con un Plan de Autoprotección que define las acciones y medidas encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil.	El EsAE identifica las zonas de inundación tanto de origen fluvial como de origen marino. Dada la incidencia de los fenómenos de inundación en la zona de servicio del aeropuerto, se considera necesaria la revisión del Plan de emergencias del aeropuerto a efectos de incorporar un Plan de Continuidad de Servicios Básicos Esenciales, en el caso de que careciera del mismo.	Evitar en lo posible la ocupación de zonas susceptibles de sufrir inundaciones.
Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por Riesgo Sísmico en la Comunidad Autónoma de Canarias (PESICAN) (BOC n.º 155 de 10 de agosto de 2018).	Objetivo: dar una respuesta adecuada, técnica y económica, en materia de efectos sísmicos y de emergencias que derivados de los mismos se originen en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias. El Plan asigna competencias al Gobierno de Canarias para ajustar, en base a las responsabilidades de las Consejerías competentes, las acciones requeridas para incorporar el riesgo sísmico en los planes de autoprotección y emergencias de colegios, centros socio-sanitarios, recintos deportivos, centros comerciales, áreas residenciales e industriales, etc., y su relación con los órganos responsables de los Cabildos Insulares y Municipios.	El Gobierno de Canarias elaboró los mapas de Riesgo Sísmico obtenidos como resultado del proyecto RiesgoMap 2014. El riesgo total sísmico en el entorno del aeropuerto es en general medio. El aeropuerto cuenta con un Plan de Autoprotección que define las acciones y medidas encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil.	Si fuera necesario, se revisará el Plan de Emergencias del aeropuerto a efectos de incorporar las medidas necesarias de protección y control de los riesgos sobre las personas y los bienes en caso de emergencia sísmica.	—
Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por Riesgo Volcánico en la Comunidad Autónoma de Canarias (PEVOLCA) (BOC n.º 154 de 9 de agosto de 2018).	Objetivo: dar una respuesta adecuada, técnica y económica, en materia de fenómenos volcánicos y de emergencias que derivadas de los mismos se originen en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias. Apartado 1.6.5. En aquellas zonas que se consideren como de riesgo volcánico alto o muy alto por el PEVOLCA, los planes de autoprotección estarán obligados a considerar de manera específica los riesgos de origen volcánico.	El Gobierno de Canarias elaboró los mapas de Riesgo Volcánico obtenidos como resultado del proyecto RiesgoMap 2014. Los mapas de riesgo elaborados por el Gobierno de Canarias clasifican el riesgo total volcánico en el entorno del aeropuerto en general como medio. El aeropuerto cuenta con un Plan de Autoprotección que define las acciones y medidas encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil.	Si fuera necesario se revisará el Plan de Emergencias del aeropuerto a efectos de incorporar las medidas de autoprotección frente al riesgo volcánico.	—

ANEXO III

Resumen de la integración ambiental de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte: objetivos, medidas y seguimiento

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas estratégicas de integración ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Calidad química del aire.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límite de contaminantes atmosféricos establecidos en la normativa.	– Realizar un seguimiento (estimación) de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria. – Realizar campañas de mediciones periódicas de los principales contaminantes atmosféricos en condiciones meteorológicas representativas en las poblaciones más cercanas al aeropuerto. En función de los resultados, se determinará si es necesario realizar un seguimiento más exhaustivo, instalar estaciones de seguimiento de calidad del aire en el aeropuerto, u otras medidas adicionales de control y prevención de la contaminación atmosférica.	Estimación de emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales. Emisiones de contaminantes obtenidas a partir de las campañas de mediciones periódicas.	La estimación de la emisión de contaminantes se realizará cuando se produzca la siguiente revisión del Plan Director o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa. Las campañas de mediciones periódicas se realizarán, al menos, una vez en cada escenario de operación previsto (1, 2 y 3).	– Medidas de control en el transporte de escombros o materiales; cubrir las cargas con lonas. – Regar periódicamente caminos y zonas de movimiento de tierras para reducir emisiones de polvo. – Revegetar las superficies denudadas para minimizar el levantamiento de polvo por viento. – Evitar el arrastre de barro en accesos mediante plataformas o capas de zahorra. – Limitar la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h. – Asegurar que toda la maquinaria y vehículos cumplan los programas de mantenimiento. – Aplicar los límites de emisiones establecidos en el Reglamento (UE) 2016/1628 y normativa complementaria para el control de gases y partículas procedentes de motores de combustión en maquinaria móvil no de carretera.

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas estratégicas de integración ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Ruido.	Minimizar y compatibilizar el impacto acústico con el desarrollo del aeropuerto.	– Ejecutar el seguimiento de las medidas contempladas en el Plan de Acción de la Servidumbre Acústica aprobada por Real Decreto 92/2021 de 9 de febrero. – Realizar campañas de mediciones periódicas en condiciones meteorológicas representativas en las poblaciones más cercanas al aeropuerto y a la servidumbre acústica, cuyo ámbito no esté incluido en el sistema de monitorado de ruido existente. En función de los resultados, se determinará si es necesario realizar un seguimiento más exhaustivo, instalar nuevos terminales de monitorado de ruido (TMR) en otras ubicaciones u otras medidas adicionales de control y prevención de la contaminación acústica.	– N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 65/65/. – N.º de viviendas incluidos en la envolvente de las isófonas 60/60/. – N.º de edificios de uso sensible (sanitario, docente y cultural) incluidos en la envolvente de las isófonas 60/60/.	Quinquenal o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.	– Cumplir de las exigencias legales de la maquinaria empleada en obra. – Definir los viales de acceso y analizar los horarios de operación de maquinaria y camiones para minimizar molestias a la población, especialmente en horario nocturno. – Incluir en el plan de obra un cronograma y la planificación de movimientos de maquinaria orientados a reducir las afecciones acústicas. – Determinar nuevos accesos a la obra, en caso necesario, tras un análisis de alternativas que considere la variable acústica del tráfico. – Proporcionar información clara a la población afectada sobre los plazos, alcance y duración de las obras mediante señalización y cartelería.
Contaminación lumínica.	Limitar el resplandor luminoso nocturno o contaminación luminosa y reducir la luz intrusa o molesta, siempre sujeto al cumplimiento de la normativa aeronáutica.	– Impedir la emisión directa al cielo, el deslumbramiento y la luz intrusa, diseñando e implementando las instalaciones de modo que el flujo luminoso se oriente hacia la superficie a iluminar, eligiendo luminarias y ópticas que aseguren una uniformidad adecuada y no emitan luz hacia zonas no deseadas.	– Luminarias con diseño que minimice la contaminación lumínica/luminarias totales instaladas.	Quinquenal.	
Energía y cambio climático.	– Minimizar y compensar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de alcances 1 y 2 a nivel de red. – Fomentar el ahorro, la eficiencia energética y el uso de energías renovables.	– Realizar un seguimiento de las emisiones de CO₂ y adoptar medidas en caso de que se detecten desviaciones sobre lo previsto. – Aplicar criterios bioclimáticos y de eficiencia energética en todas las instalaciones y edificaciones de cada uno de los proyectos previstos. – Analizar la viabilidad de la instalación de energías renovables en las nuevas edificaciones previstas (aparcamientos, hangares, etc). – Diseñar y construir los edificios energéticamente eficientes. – Instalar en las zonas de aparcamiento la infraestructura necesaria para el suministro de combustible alternativo o energía eléctrica destinada a vehículos de bajas emisiones. – Renovar progresivamente la flota de vehículos de Aena, handling y mantenimiento, con unidades con la etiqueta ECO. – Potenciar la utilización y mantenimiento de equipos de suministro eléctrico de 400 Hz. – Diseñar los viales objeto de modificación con criterio de minimización de emisiones. – Adoptar iniciativas que potencien el uso del transporte público en la conexión con la ciudad.	– Emisiones de CO₂ (alcance 1 y 2) por unidad de tráfico (tCO₂e/ATU). – Compensación de emisiones de CO₂ (alcances 1 y 2) a nivel de red (tCO₂e). – Toneladas de CO₂ evitadas por las iniciativas de Aena. – Compra de energía con garantía de origen renovable (%). – Evolución de consumo energético por unidad de tráfico (%). – Producción de energía renovable/ consumo del aeropuerto.	Anual.	Buenas prácticas ambientales durante las obras para minimizar las emisiones de los motores de combustión de las maquinarias.
			– Estimación de emisiones de CO₂ en el alcance 3.	Quinquenal.	

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas estratégicas de integración ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Agua.	- Evitar los vertidos que no cumplan los parámetros establecidos por el organismo competente. - Minimizar la afección a DPH. - Promover el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua). - Minimizar el consumo de agua del aeropuerto. - Preservar la funcionalidad de los cauces y garantizar la protección frente al riesgo de inundación.	- Realizar un control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes. - Ejecutar, en su caso y durante la fase de proyecto, las medidas adecuadas para minimizar la afección a DPH y márgenes de protección. - Aplicar medidas de control de fugas y ahorro en el consumo de agua. - Diseñar la red de saneamiento de las nuevas instalaciones para posibilitar el transporte de caudales extremos de forma que se impida el alivio de caudales de agua al DPH sin previo tratamiento. - Se debe realizar un estudio del riesgo hidráulico asociado a los barrancos de Las Cuevas y Cha Marta, que preserve la funcionalidad del aeropuerto para el período de retorno que el propio promotor determine y aplicar las medidas necesarias para subsanarlos en función de los resultados obtenidos. Dicho estudio debe remitirse al Consejo Insular de Aguas de Tenerife. - Se debe analizar la necesidad de nuevos almacenamientos de reserva de agua para el horizonte de desarrollo previsible y determinar las necesidades de suelo para implantar depósitos de almacenamiento de agua. - Se debe estimar las aguas residuales generadas en el horizonte de desarrollo previsible y determinar la necesidad de ampliar la instalación de tratamiento de aguas residuales existente.	- N.º de analíticas remitidas a la autoridad competente. - Cumplimiento de los índices de calidad química y biológica de las autorizaciones de vertido. - Superficie ocupada de DPH y márgenes de protección. - Consumo de agua por unidad de tráfico. - Estudio realizado y remitido al Consejo Insular del Agua. - Capacidad necesaria de abastecimiento de agua en el aeropuerto/capacidad existente. - Capacidad necesaria de tratamiento de aguas residuales en el aeropuerto/capacidad existente.	Anual.	- Ejecutar las obras próximas a cursos de agua preferentemente en época de estiaje, minimizando la afección a la calidad de las aguas. - Impermeabilizar las zonas de instalaciones auxiliares e instalar balsas temporales de retención/decantación para evitar filtraciones y vertidos de sustancias contaminantes. - Realizar el mantenimiento y repostaje de maquinaria en áreas habilitadas, impermeabilizadas. - Cualquier actuación que afecte al cauce debe contar con la preceptiva autorización administrativa/informe de afección del Consejo Insular de Aguas de Tenerife. - Las actuaciones que se ejecuten deben tener en cuenta la planificación hidrológica vigente, las limitaciones y la regulación de usos legalmente previstos sobre el dominio público hidráulico, sus zonas de servidumbre, de policía, de influencia y zonas inundables. - Realizar un estudio de la escorrentía superficial de las actuaciones y de las afecciones derivadas de la impermeabilización del suelo, en coherencia con el Plan de Defensa de Avenidas del Consejo Insular de Aguas y aplicar medidas en función de los resultados obtenidos.
Suelo.	- Conservar el recurso suelo. - Evitar la contaminación o degradación de suelos.	- Seleccionar las alternativas que hagan un uso eficiente del suelo. - Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.	- Superficie de suelo natural ocupada por las actuaciones/superficie de suelo total ocupado por las actuaciones. - Ocurrencia de episodios accidentales de contaminación del suelo.	Anual.	- Previo al inicio de obras, elaborar un protocolo de identificación de sustancias contaminantes y de actuación en caso de vertido accidental, atendiendo al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. - Equilibrar los movimientos de tierras alcanzando la máxima compensación y reutilizando, cuando sea posible, los inertes de excavación no contaminados en la propia obra. - Obtener los préstamos de canteras legalmente autorizadas próximas al aeropuerto. - Para los excedentes de excavación que no puedan ser reutilizados en la propia obra, se deberá realizar un estudio de soluciones alternativas a la eliminación mediante depósito en vertedero. Entre las alternativas a valorar se encuentran: uso en otras obras (públicas preferentemente); entrega a gestor autorizado; restauración ambiental de canteras agotadas y otras áreas degradadas; etc. La eliminación mediante depósito en vertedero será la última opción a considerar y, en cualquier caso, debe tratarse de una instalación autorizada. - Fijar el suelo que ha quedado desprovisto de vegetación tras las obras mediante siembra de herbáceas o recuperando la tierra vegetal previamente retirada.

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas estratégicas de integración ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Residuos.	– Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía. – Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía. – Minimizar la producción de residuos en el aeropuerto.	– Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa. – Optimizar las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible) como residuo peligroso y así minimizar su producción. – Asegurar la recogida separada de residuos a través de planes y programas de gestión de residuos, para garantizar que se logran los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización que se establecen en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. – Desarrollar una política activa de incremento de valorización de residuos en el aeropuerto.	Toneladas o m ³ /ATU de residuos producidos por tipo; % de valorización de residuos.	Anual.	– Gestionar los residuos, especialmente los peligrosos, mediante acopio en recintos preparados, retirar y transportar a través de gestores autorizados y verificar la aceptación previa por el gestor final.
Población y salud humana, movilidad.	Compatibilizar la revisión del Plan Director con el planeamiento territorial y urbanístico. *Ver objetivos en materia de aire, energía y cambio climático y agua.	*Ver medidas en materia de aire, energía y cambio climático y agua.	*Ver seguimiento en materia de aire, energía y cambio climático y agua.		
	Favorecer la integración de los sistemas de transporte en el territorio e incentivar la movilidad sostenible.	– Coordinación con el Gobierno de Canarias en el marco del Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y el Gobierno de Canarias en materia de transporte para la mejora de la movilidad global y sostenible de la zona. – Elaborar un estudio de movilidad sostenible y accesibilidad que analice el impacto de las futuras actuaciones sobre el sistema de transportes, la movilidad peatonal y ciclista, el uso del transporte público y la accesibilidad desde el entorno urbano próximo (principalmente La Laguna), incorporando propuestas en el desarrollo y la gestión aeroportuaria que garanticen la adecuada capacidad de los accesos previstos y fomenten modos de transporte sostenibles.	– Porcentaje de los diferentes modos de acceso al aeropuerto. – Porcentaje de vehículos sostenibles dentro de la flota de Aena en el aeropuerto. – Estudio de movilidad sostenible realizado.	Anual.	

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas estratégicas de integración ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Biodiversidad.	– Evitar o minimizar las afecciones sobre HIC. – Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas. – Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas. – Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.	– Mantener un seguimiento en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno más inmediato, mediante la elaboración de estudios específicos periódicos: de fauna y sus hábitats, estudio de riesgos de impacto con fauna (ERIF), programa de gestión del peligro de la fauna (PGRF) y mediante la revisión anual de la información actualizando el ERIF y el PGRF. – Someter las actuaciones de gestión y control de fauna que realice el gestor aeroportuario a las prohibiciones y limitaciones establecidas en el artículo 57 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. – Evaluar y caracterizar las poblaciones de especies amenazadas y las afectadas por colisiones reiteradas y FOD animal, en el seno del Comité de Fauna del Aeropuerto de Tenerife-Norte. Los estudios sobre evaluación y caracterización de poblaciones y de identificación de colisiones tendrán en cuenta, además de la avifauna, los quirópteros (abundancia, distribución, identificación de refugios y corredores de vuelo, colisiones). – Debe realizarse un estudio específico sobre la población de halcón tagarote en el entorno aeroportuario y de los riesgos de la operación del aeropuerto sobre su población, proponiendo medidas preventivas, correctoras y compensatorias específicas. El ámbito espacial del estudio y la metodología empleada, así como el planteamiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias deben justificarse técnicamente y realizarse en coordinación con el organismo autonómico competente en biodiversidad. – Cuando en un periodo inferior o igual a dos años se produzcan más de 4 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «vulnerable» o de 2 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «en peligro de extinción», realizar una evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas, estudiando la fenología, abundancia y estado de conservación de la población afectada. En función de los resultados, se realizará un análisis de posibles medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales a aplicar. – Comunicar los resultados de la evaluación y caracterización de las poblaciones de especies amenazadas y las afectadas por colisiones reiteradas y FOD animal, así como las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se establezcan como consecuencia de lo anterior, además de al órgano sustantivo, al organismo competente de la comunidad autónoma en materia de biodiversidad, a la Subdirección General de Evaluación Ambiental y a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. – Adoptar medidas necesarias para registrar e identificar las especies afectadas por las colisiones con aeronaves. Para ello, podrán utilizarse técnicas como el análisis de plumas o de ADN. – Se desarrollarán protocolos específicos para identificar situaciones anómalas de riesgo de colisión con especies protegidas, como situaciones climáticas excepcionales. – Desarrollar un plan de control y erradicación de especies exóticas invasoras en el aeropuerto. Dicho Plan debe contemplar lo establecido en las Directrices técnicas para el manejo, control y eliminación del rabagato (<i>Cenchrus setaceus</i>) de la Orden de 13 de junio de 2014, de la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad, y en la «Guía Divulgativa para el Control y Erradicación de la Flora Exótica Invasora en Canarias». – Informar mediante carteles en las zonas de desembarco y embarque la prohibición de introducir flora y fauna invasoras, así como la prohibición en materia de tráfico y expolio del patrimonio natural. – En la renaturalización o repoblación de las zonas con vegetación natural afectada, emplear especies autóctonas. – Ejecutar las medidas compensatorias sobre fauna, flora en coordinación con el organismo autonómico competente en biodiversidad. – Promover la celebración de las reuniones del Comité de Fauna del Aeropuerto de Tenerife-Norte con todos los agentes implicados (autoridades, administraciones, etc).	– Afectación a especies de flora o fauna protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director. – N.º de nidos de especies amenazadas localizados en el interior del aeropuerto. – Especies protegidas afectadas por colisiones y/o FOD animal reiteradas. – N.º de colisiones y/o FOD animal con especies identificadas/N.º de colisiones y/o FOD animal totales. – N.º de colisiones y/o FOD animal con especies protegidas. – N.º de individuos/superficie de especies exóticas invasoras en el aeropuerto. – Número de reuniones del Comité de Fauna del Aeropuerto de Tenerife-Norte Ciudad de la Laguna.	Anual.	– Trasplantar, siempre que sea viable, los ejemplares arbóreos de especial interés afectados por las obras, prestando especial atención a los dos dragos protegidos y cumpliendo la normativa específica para el trasplante de palmeras. En concreto, deben trasplantarse los ejemplares de drago y palmera canaria presentes en las zonas ajardinadas afectadas conforme a las instrucciones que establezca el organismo autonómico competente. – En las revegetaciones y/o ajardinamientos, se deben aplicar las siguientes medidas: • Uso preferente de ejemplares de especies autóctonas. • Deberá garantizarse la adecuada trazabilidad del material vegetal de origen. El material biológico deberá proceder de fuentes ex situ autorizadas, su origen ser conocido, y preferentemente provenir de la población del taxón considerado más cercana, geográfica y ecológicamente, al lugar de la zona a revegetar/ajardinar. • Se debe descartar siempre el empleo de especies exóticas invasoras o potencialmente invasoras, siendo de aplicación el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto y el Real Decreto 216/2019, de 29 de marzo. • Deberá evitarse el uso de especies híbridógenas o con capacidad de dispersión. • Durante las labores de mantenimiento de los jardines deberá evitarse el uso de herbicidas como forma de control de malas hierbas, y siempre que sea posible, en los tratamientos fitosanitarios se aplicarán los métodos alternativos más ecológicos y menos agresivos contra el medioambiente y la fauna residente en todos los espacios verdes. • En caso necesario de incorporación de suelo para asegurar el éxito de las plantaciones, el aporte de tierra vegetal deberá ser compatible medioambientalmente con la del entorno natural a las superficies de actuación, en el sentido de que ésta deberá proceder de lugares próximos a dichas superficies a fin de evitar la dispersión de semillas de especies que no sean propias del lugar. – Con el fin de evitar daños o molestias a la avifauna, todas las obras que conlleven maquinaria ruidosa y grandes movimientos de tierra o desbroce de la vegetación deberán realizarse fuera de la época de reproducción de las distintas especies, periodo que comprende los meses de febrero-junio (ambos incluidos), con fluctuaciones según el régimen de precipitaciones del año. – Se realizará una introducción gradual de las actividades más intensas en las áreas a intervenir para permitir una redistribución espacial y temporal de las especies más significativas que pudieran verse afectadas por las actuaciones. – Para evitar que los animales pudieran quedar atrapados en tuberías (si es el caso) durante las distintas fases de ejecución, los extremos libres de éstas deberán cerrarse al final de cada jornada. Además, los extremos de las zanjas contarán con rampas tendidas con objeto de garantizar la salida de los posibles individuos que quedasen atrapados. – Realizar una batida de fauna previa al desbroce y aplicar las medidas establecidas en la normativa de protección de especies si se detectan ejemplares catalogados.

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas estratégicas de integración ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Patrimonio cultural.	Prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural.	– Llevar a cabo las medidas indicadas por las autoridades competentes en materia de Patrimonio Cultural. – Instalar carteles en las zonas de desembarco y embarque sobre la prohibición de tráfico y expolio del patrimonio geológico, paleontológico y cultural.	– Se afecta a elementos del patrimonio cultural (SI/NO); – Grado de ejecución de las medidas señaladas por el órgano competente en Patrimonio Cultural (en su caso).	Anual.	– Realizar control arqueológico-paleontológico en aquellos proyectos cuyos trabajos conlleven movimientos de tierra. – Notificar todo hallazgo casual de bienes deberá ser notificado de manera inmediata a cualquiera de las administraciones públicas competentes en materia de patrimonio cultural.
Paisaje.	Garantizar que las actuaciones previstas no deterioren de forma significativa la percepción del entorno.	– Incorporar criterios de integración paisajística en el diseño y ejecución de las actuaciones del Plan Director.	– Incorporación de criterios de integración paisajística en los proyectos desarrollados (sí/no). – Superficie de zonas verdes o ajardinadas/superficie total del aeropuerto.	Quinquenal.	– La ampliación del edificio terminal ha de ser congruente con las características arquitectónicas del edificio actual. – Tener en consideración los documentos de referencia elaborados por el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Área de Planificación del Territorio, Patrimonio Histórico y Turismo del Cabildo Insular de Tenerife: «Directrices para la mejora ambiental y paisajística de la Red Insular de Carreteras de Tenerife» y «Criterios Técnicos de Integración Paisajística para los Proyectos de Rehabilitación Ambiental de las Carreteras competencia del Cabildo Insular de Tenerife» para previsibles zonas verdes a desarrollar por el Plan Director en el entorno del aeropuerto próximo a vías competencia del Cabildo Insular de Tenerife con el fin de mantener un diseño similar de forma que se mantenga un paisaje homogéneo y ordenado.

REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE - CIUDAD DE LA LAGUNA

