

# Estudio Ambiental Estratégico

RESUMEN NO TÉCNICO

Propuesta de revisión del Plan Director del del aeropuerto de  
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna

Octubre 2020






## Hoja de identificación del documento.

**Descripción del documento**

**Título:** Resumen no técnico. Estudio Ambiental Estratégico de la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna

Fecha: Octubre 2020

Edición: 0

	NOMBRE	FIRMA	FECHA
<b>Redactado</b>	Marina Elsa Chao López (Licenciada en Biología)		Octubre 2020
<b>Revisado</b>	Salvador Lorente Calvo (Licenciado en Ciencias Biológicas)		Octubre 2020
<b>Aprobado</b>	Mónica Solbes Galiana Jefa de División de Mediación Ambiental. (Licenciada en Ciencias Biológicas)		Octubre 2020

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR .....</b>	<b>2</b>
2.1.	DEFINICIÓN DE PLAN DIRECTOR .....	2
2.2.	SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO .....	3
2.3.	ALTERNATIVAS PLANTEADAS.....	3
2.4.	PRINCIPALES DETERMINACIONES Y ACTUACIONES .....	4
<b>3.</b>	<b>ANÁLISIS DE LOS PROBABLES EFECTOS DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA.....</b>	<b>8</b>
3.1.	RUIDO .....	8
3.2.	CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA .....	9
3.3.	ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO .....	9
3.4.	BIODIVERSIDAD, FAUNA Y FLORA.....	10
3.5.	AGUA Y MEDIO HIDROLÓGICO.....	12
3.6.	SUELO.....	12
3.7.	RESIDUOS .....	13
3.8.	PATRIMONIO CULTURAL.....	13
3.9.	PAISAJE .....	14
3.10.	INFRAESTRUCTURAS.....	15
3.11.	TERRITORIALES .....	15
<b>4.</b>	<b>MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN .....</b>	<b>24</b>
<b>5.</b>	<b>SEGUIMIENTO DEL PLAN DIRECTOR .....</b>	<b>26</b>
<b>6.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>32</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente Resumen no Técnico del Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, es redactado por Aena SME S.A. (en adelante, Aena) al amparo del Real Decreto 2591/1998<sup>1</sup>, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su zona de servicio y la presenta para su aprobación ante la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

De acuerdo con la Ley 21/2013<sup>2</sup>, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, Aena sería promotor del Plan Director, la Dirección General de Aviación Civil sería órgano sustantivo y la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico se constituye en órgano ambiental.

Según la Ley 21/2013, Aena elaborará un Estudio Ambiental Estratégico de la Propuesta de revisión del Plan Director, con arreglo a los criterios contenidos en el Documento de Alcance remitido por el órgano ambiental con fecha 12 de marzo de 2019.

El EsAE recoge los resultados del proceso de identificación, descripción y evaluación de los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pueden derivarse de la aplicación del Plan y debe considerar alternativas razonables al mismo que sean técnica y ambientalmente viables. La estructura y contenido del EsAE, responde a lo establecido en el Anexo IV de la Ley 21/2013.

---

<sup>1</sup> Las referencias al RD 2591/1998, deberán considerarse realizadas al texto consolidado, incluidas todas las modificaciones realizadas, en particular por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

<sup>2</sup> Las referencias a la Ley 21/2013, deberán considerarse realizadas al texto consolidado, incluidas todas las modificaciones realizadas, en particular por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre.

## 2. PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR

### 2.1. DEFINICIÓN DE PLAN DIRECTOR

De acuerdo con el Real Decreto 2591/1998, el objeto de los Planes Directores aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto. Es, por tanto, una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística.

La Zona de Servicio se estructura en las siguientes áreas homogéneas:

- ✓ Subsistema de movimiento de aeronaves. Contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.
- ✓ Subsistema de actividades aeroportuarias. Contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Incluye: zona de pasajeros, zona de apoyo a la aeronave, zona de servicios, zona de abastecimiento energético y zona de carga.
- ✓ Zona de reserva aeroportuaria. Contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria.

La Zona de Servicio del aeropuerto el Plan Director incluirá:

- ✓ Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreo; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.
- ✓ Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria.

Adicionalmente, según el artículo 4 del citado Real Decreto 2591/1998, el Plan Director reflejará igualmente el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas, así como la huella acústica.

## 2.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO

---

El Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna está situado a unos 13 km al oeste de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en la zona denominada Llano de San Lázaro. El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna que se revisa, fue aprobado mediante Orden de 5 de septiembre de 2001 y publicado en el BOE nº 219 de 12 de septiembre de 2001.

Las principales actuaciones propuestas en el Plan Director de 2001 fueron:

- ✓ Renovación de instalaciones de navegación aérea.
- ✓ Ampliación de la plataforma de estacionamiento en 11 puestos, en sentido longitudinal.
- ✓ Desplazamiento de la zona destinada a *handling* así como la de carga y aviación general.
- ✓ Disposición de un edificio terminal con aproximadamente 40.000 m<sup>2</sup>.
- ✓ Disposición de un aparcamiento de vehículos con cerca de 1.300 plazas.
- ✓ Habilitación de una pequeña zona industrial al este de la plataforma de aeronaves.
- ✓ Reubicación de la torre de control y del centro de emisores.
- ✓ Disposición de una zona para un edificio independiente de bloque técnico.
- ✓ Acondicionamiento de un edificio terminal de aviación general, aumentado su plataforma en 7 puestos para el último horizonte de tráfico.
- ✓ Acondicionamiento de zona de carga mediante construcción de patios anexos.

La Resolución de 23 de mayo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto “Ampliación del aeropuerto de Tenerife Norte (La Laguna, Tenerife), de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, incluye las siguientes determinaciones del Plan Director de 2001: “ampliación plataforma lado este” y “nueva torre de control”.

Adicionalmente, la Resolución de 24 de mayo de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, resolvió positivamente el proyecto “Ampliación edificio terminal, accesos y aparcamientos en el aeropuerto de Tenerife Norte”.

Actualmente, el Aeropuerto de Tenerife Norte no dispone todavía de un Plan Especial que regule urbanísticamente el Sistema General Aeroportuario.

## 2.3. ALTERNATIVAS PLANTEADAS

---

Teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Documento de Alcance, se considera que la Alternativa 0 queda definida por la evolución de la situación actual del aeropuerto cuyo Plan Director se revisa, incluyendo aquellas actuaciones en ejecución o planificadas para años



posteriores que dispongan de resolución ambiental de acuerdo a la legislación vigente, coincidiendo con el escenario en el cual el tráfico conlleve la saturación del aeropuerto.

El Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, en función de la demanda esperada, presentará déficits en varias instalaciones del edificio terminal, como los controles de seguridad, por lo que la no ejecución de la ampliación del edificio terminal limitaría la capacidad del aeropuerto, ya que el terminal de pasajeros alcanzaría la saturación en el Horizonte 1. Dado el alcance de las actuaciones necesarias para solventar este déficit se considera como horizonte de tráfico para valorar la Alternativa 0 el equivalente a la **situación actual**.

De acuerdo con el alcance de sus determinaciones, la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna incluye alternativas a las siguientes actuaciones:

1. Cuatro alternativas para las RESAS.
2. Tres alternativas para el sistema de luces de aproximación (SIA).
3. Dos alternativas para la ampliación del edificio terminal.

En el capítulo 3 del EsAE se evalúan ambientalmente las alternativas correspondientes a las actuaciones anteriormente mencionadas. En cuanto al resto de las actuaciones propuestas, éstas incluyen la única alternativa viable por su estrecha relación con la configuración actual del aeropuerto. Su definición en detalle forma parte de la alternativa seleccionada (Desarrollo Previsible) cuyos efectos ambientales se describen en el capítulo 7 y se comparan con los de la alternativa 0.

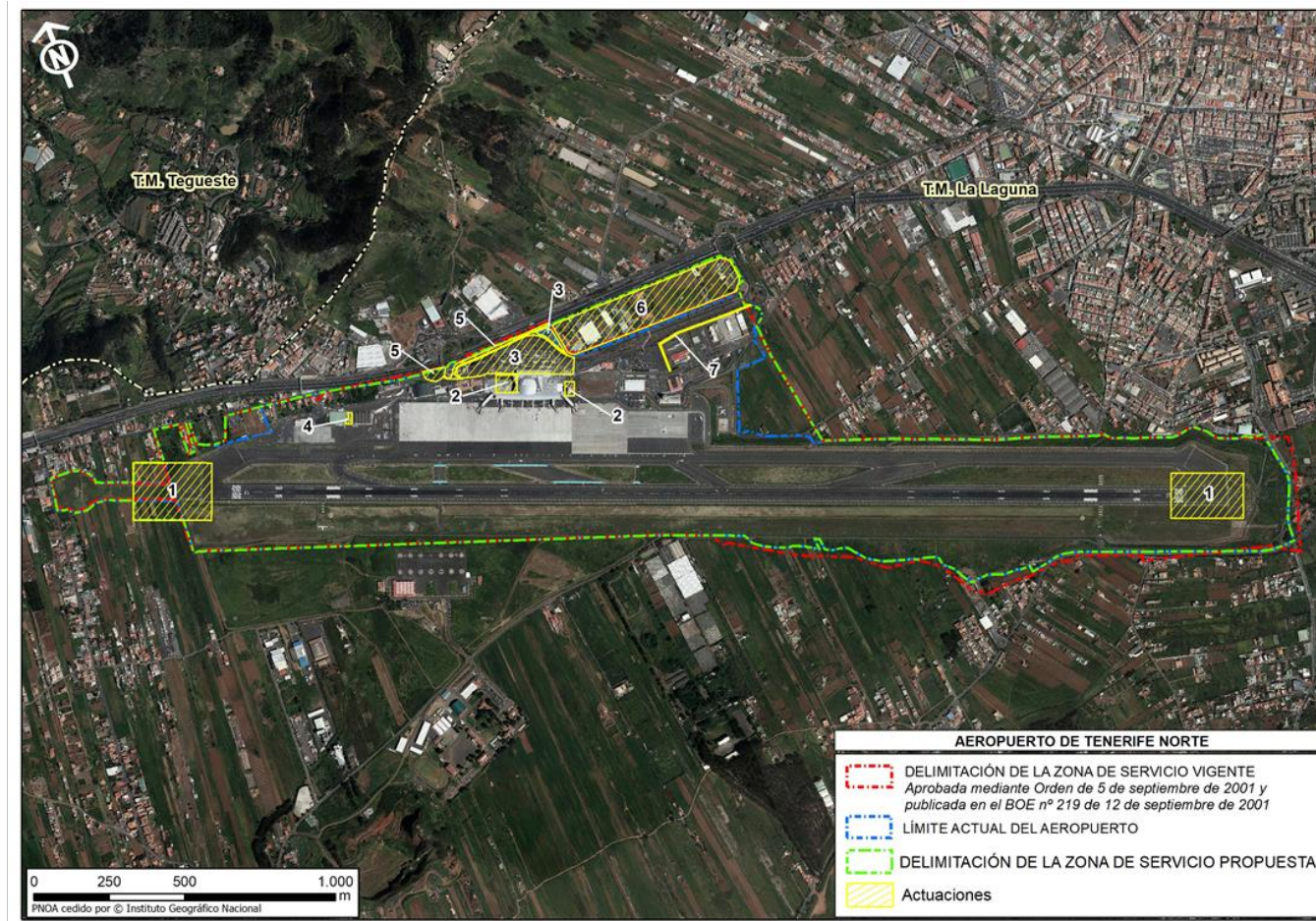
## 2.4. PRINCIPALES DETERMINACIONES Y ACTUACIONES

---

Algunas de las necesidades detectadas responden a un ajuste de la capacidad de las infraestructuras a la demanda prevista. En el caso se encuentra la ampliación del edificio terminal de pasajeros, los nuevos aparcamientos y el nuevo edificio para aviación general (que también obedece a criterios de mejora operativa). La no ejecución de cualquiera de estas actuaciones limitaría de manera efectiva la capacidad del aeropuerto en cuanto al tráfico de aeronaves.

Las principales actuaciones que configuran la alternativa seleccionada, derivadas de las necesidades detectadas, así como la delimitación de la nueva Zona de Servicio se detallan en la Ilustración 1 y en la Tabla 1.

Ilustración 1. Localización de las actuaciones incluidas en la Propuesta de revisión del Plan Director (la numeración se corresponde con la reflejada en la tabla 1)



Fuente: Elaboración propia.



**Tabla 1. Principales actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna**

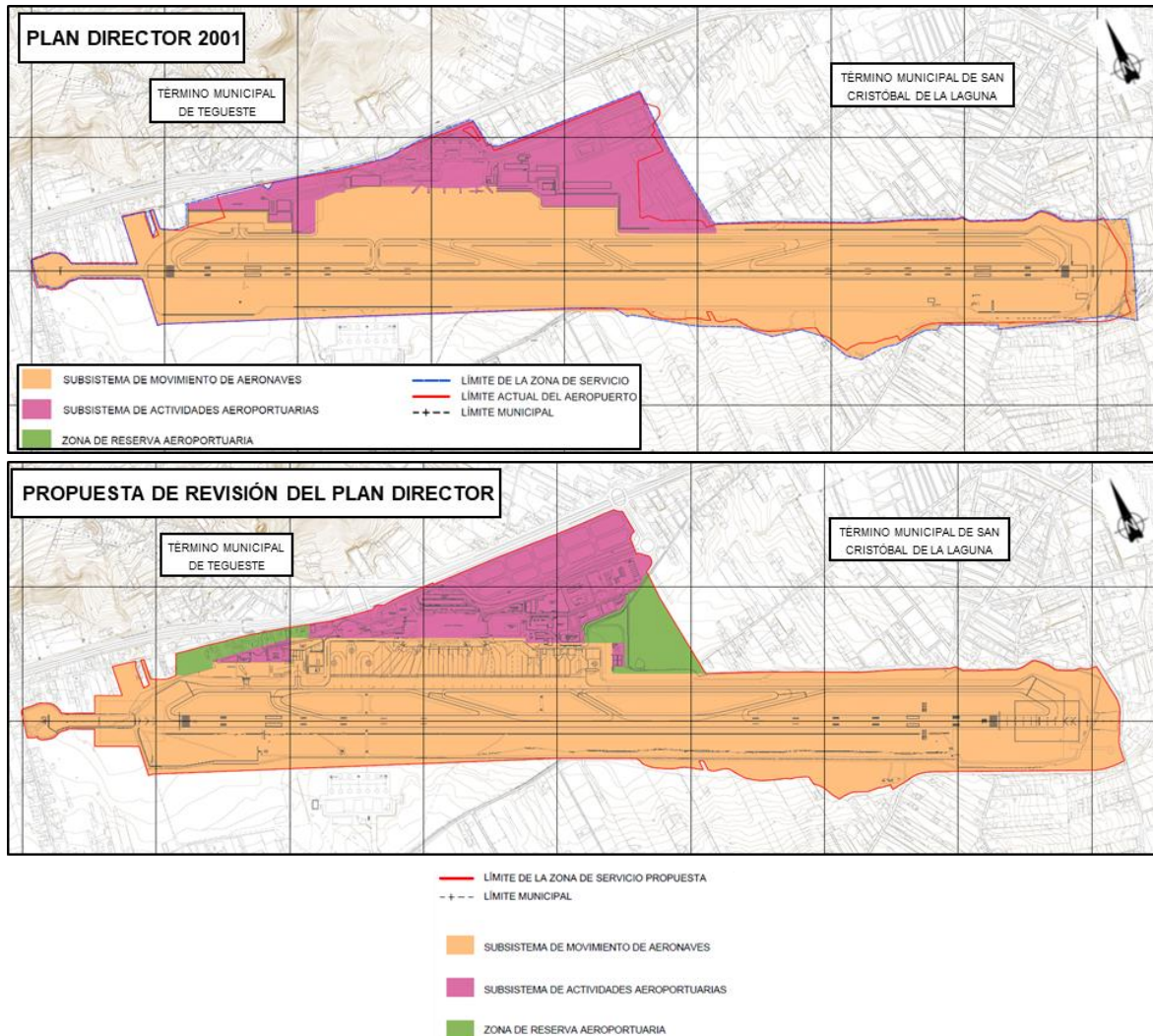
ZONA	ACTUACIÓN
<b>SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES</b>	
<b>Campo de vuelos</b>	(1) Adecuación de RESAS a normativa.
<b>SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS</b>	
<b>Zona de pasajeros</b>	(2) Ampliación de edificio terminal de pasajeros. (3) Nuevos aparcamientos.
<b>Zona de aviación general</b>	(4) Nuevo edificio para aviación general.
<b>Viales</b>	(5) Adecuación de viales de servicio, exteriores e interiores y rotonda de entrada.
<b>Zona de actividades complementarias</b>	(6) Urbanización de nuevas parcelas para desarrollos comerciales.
<b>Zona de abastecimiento</b>	(7) Reordenación del vallado para convertir la zona de abastecimiento al lado aire.
<b>Zona de servicios</b>	(8) Antena receptora GNSS, antena RSMU GBAS y antena emisora VDB.

*Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.*

Además, existen otras necesidades debidas al cumplimiento de la normativa vigente en materia de normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público (Reglamento de la Comisión Europea 139/2014 y RD 862/2009), así como la implementación de mejoras operativas y la adecuación de las infraestructuras existentes. El objetivo último es la delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna en el horizonte del Desarrollo Previsible, así como la definición de las actuaciones previstas en dicho horizonte. De este modo, se obtendrán las necesidades de terreno precisas con el fin de lograr el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria para el Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna. En este sentido, se modifican los límites de zona de servicio aeroportuario, así como la zonificación de la misma, añadiendo una “Zona de reserva aeroportuaria” a las dos previamente existentes en el Plan Director vigente (“Subsistema de movimiento de aeronaves” y “Subsistema de actividades aeroportuarias”).

La zonificación propuesta para la nueva zona de servicio del aeropuerto se muestra en la ilustración 2.

Ilustración 2. Zonificación de la zona de servicio actual (arriba) y propuesta (abajo)



Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.

### 3. ANÁLISIS DE LOS PROBABLES EFECTOS DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Los principales efectos ambientales identificados serán debidos a las actuaciones de adecuación de las RESAS a normativa, especialmente en la cabecera 12, los nuevos aparcamientos, la adecuación de viales de servicio, exteriores e interiores, y rotonda de entrada y la urbanización de nuevas parcelas para desarrollos comerciales. En la Tabla 2 se sintetiza la ocupación del suelo que supondrá la ejecución de cada una de las actuaciones, y en la Tabla 3 se muestra una valoración comparativa de los efectos producidos por la Alternativa 0 y por la alternativa seleccionada.

#### 3.1. RUIDO

Con el objeto de analizar el grado de exposición sonora en el entorno del Aeropuerto Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna, se han calculado los niveles de inmisión acústica para el escenario de Desarrollo Previsible de la revisión del Plan Director, comparándose estos resultados con los obtenidos anteriormente en la situación actual / Alternativa 0.

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.

Las áreas de uso residencial en las que se vulneran los objetivos de calidad asociados a este tipo de área acústica,  $L_d > 65$  dB(A) y  $L_e > 65$  dB(A), se localizan en las inmediaciones de ambas cabeceras del aeropuerto:

- Por un lado, un área al suroeste de la cabecera 30, en las inmediaciones del centro de Planificación Ambiental (CEPLAM) y junto al Polígono Industrial Geneto 1 y otra área al norte de la cabecera 30, lindando con el aeropuerto, junto al Polígono Industrial de Marcerol. En esta última zona se ubican también los centros docentes correspondientes al Colegio Mayco School of English y el centro CEIP Nuryana.
- Por otro, también se localizan superaciones en zonas residenciales próximas a la cabecera 12, como el área al sur de la TF-5 en el entorno de Cruz Chica y la zona en la prolongación noroeste a la cabecera 12 y situada en el entorno del Polígono Industrial La Cruz Chica.

En cuanto a las áreas tipo e, de uso docente y cultural, se observen principalmente tres zonas alrededor del aeropuerto expuestas a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica definidos para este tipo de áreas,  $L_d > 60$  dB(A) y  $L_e > 60$  dB(A):

- Alrededor de la cabecera 30, donde se detectan varias zonas correspondientes a áreas de tipo e en las que se ubican los equipamientos docentes siguientes: el CEIP Nuryana, el centro de Planificación Ambiental (CEPLAM), el Archivo General del Gobierno de Canarias, el CEIP Alonso Nava y Grimón, Instituto de Productos Naturales y Agrobiología,

Sala de Estudio Caja Canarias - Campus Anchieta, el CPEIPS Santa Rosa De Lima al noreste de la cabecera, el IES Geneto al sureste de esta y algunos centros pertenecientes a la Universidad de La Laguna (Animalario y Estabulario (SEGAI), Facultad de Química y Biología y Facultad de Farmacia).

- Al este del aeropuerto, en la prolongación de la pista 30 se localiza un área donde se ubica la Facultad de Economía, Empresa y Turismo de la Universidad de La Laguna.
- Situado al oeste del aeropuerto, en la prolongación de la cabecera 12, se encuentra una zona donde se localiza el CEIP Santa Rosa de Lima.

En lo que concierne a nuevos desarrollos urbanísticos, el Artículo 14 del Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, establece la necesidad de evaluar la afección acústica de estas zonas con niveles sonoros 5 dB menores respecto de los fijados para las áreas urbanizadas existentes. Por lo tanto, los objetivos de calidad acústica a verificar para suelos urbanizables con futuro uso residencial se corresponderían con los niveles sonoros  $L_d \leq 60$  dB(A),  $L_e \leq 60$  dB(A) y  $L_n \leq 50$  dB(A).

Una vez analizada la superficie expuesta a los niveles sonoros citados anteriormente, en la alternativa seleccionada, se detecta un área de suelo urbanizable residencial afectada es de aproximadamente 0,79 hectáreas. Esta superficie se encuentra localizada en el municipio de San Cristóbal de La Laguna, en la prolongación suroeste a la cabecera 30 del aeropuerto.

### 3.2. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

---

Se ha valorado el riesgo de afección a la población, teniendo en consideración la estabilidad atmosférica persistente, las direcciones desfavorables del viento y las emisiones de origen aeroportuario, y una vez analizados todos estos datos, el riesgo de alcanzar valores elevados de concentración de contaminantes en el entorno habitado del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna no es significativo.

### 3.3. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

---

Aunque no se prevén impactos significativos, ni la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas, es posible considerar algunas medidas que palien varios de los efectos secundarios derivados del cambio climático.

Del mismo modo, este aspecto se considerará en futuras revisiones del Plan Director y en su evaluación y seguimiento ambiental, según se vayan ajustando los modelos de previsión y actualizando las conclusiones de los mismos.

### 3.4. BIODIVERSIDAD, FAUNA Y FLORA

---

El entorno inmediato a la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto no se solapa con ninguna figura de la Red Natura 2000. Los espacios más cercanos son la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES7020095 Anaga, la cual coincide espacialmente con la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000109 Anaga, que están ubicados a 4,5 km al norte del aeropuerto, la ZEC ES7020069 Las Lagunetas, que, a su vez, coincide espacialmente con la ZEPA ES0000107 Montes y Cumbres de Tenerife, que se localizan a 5,4 km al sur del aeropuerto.

En cuanto a la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, los espacios más cercanos son el Parque Rural de Anaga (código ES702040), el cual se sitúa a 4,5 km al norte del aeropuerto y coincide espacialmente con las ZEC y ZEPA del mismo nombre, y el Paisaje Protegido de Las Lagunetas (código ES702070) a 5,4 km al sur del aeropuerto. Asimismo, a 6,2 km al suroeste del recinto aeroportuario se localiza el Paisaje Protegido de Costa de Acentejo (código ES702034).

Respecto a la afección a la Reserva de la Biosfera, cabe destacar que el 24% de la isla de Tenerife fue declarada como tal el 9 de junio de 2015. La Reserva, que incluye el Macizo de Anaga, se localiza a unos 3,8 km al norte del aeropuerto, ocupando el extremo nororiental de la isla.

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede afirmar que dada la distancia a la que se encuentran estos **espacios protegidos** y debido a la naturaleza de las actuaciones planteadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, estas no tendrán una repercusión negativa sobre ningún Espacio Natural Protegido ni sobre figuras de la Red Natura 2000 ni sobre los espacios declarados Reserva de la Biosfera.

Por otro lado, en el interior de la Zona de Servicio Propuesta, ocupando casi la totalidad de la misma se ubica el área prioritaria de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna canaria nº 32 “Los Rodeos-La Esperanza”, que coincide con la IBA nº 360 del mismo nombre, tanto en ubicación como en extensión. La nueva Zona de Servicio propuesta coincide con dicha zona en 157,72 ha, lo que supone una desafección de la misma de 0,14 ha con respecto a la Zona de Servicio vigente. Además, cabe destacar que las actuaciones planteadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto se ubican en el interior del aeropuerto y no conllevan la ejecución de tendidos eléctricos, y, además, dada la naturaleza de las mismas se considera que, durante su ejecución, no tendrán una repercusión negativa, ni directa ni indirecta sobre ellos. Sin embargo, el incremento en la actividad aeronáutica sí podría afectar a diversas especies de avifauna presentes en el entorno del aeropuerto. Si bien, sobre el macizo de Anaga se emplaza el circuito de espera 177-357, la altitud a la que se efectúa (3.000 pies de altitud sobre el terreno), la tipología específica de aves que potencialmente pueden estar implicadas en interacciones con las aeronaves (grandes gaviotas) y la climatología de la zona, hacen poco probable que la actividad aeronáutica pueda tener efectos negativos sobre la avifauna presente en estos espacios.

Con respecto a la **vegetación**, la ejecución de las actuaciones previstas afectará principalmente a herbazales y zonas ajardinadas del aeropuerto y a las especies vegetales que crecen en ellas. Así, la adecuación de viales de servicio, exteriores e interiores, y rotonda de entrada, afectarán a



diversos pies de palmera (*Phoenix canariensis* y *Washingtonia robusta*), situadas en las zonas ajardinadas, dragos (*Dracaena draco*), eucaliptos (*Eucalyptus globulus*), casuarinas (*Casuarina equisetifolia*), *Acacia melanoxylon*, azareros (*Pittosporum undulatum*) y varias arizónicas. La ejecución de la ampliación del aparcamiento afectará varios pies de falso pimentero (*Schinus molle*) varias palmeras (*Washingtonia robusta*) y a un ejemplar de árbol candelabro (*Euphorbia Ingens*). Por su parte, ejecución de la ampliación del edificio terminal afectará también a varios pies dispersos de palmeras y a una hilera de granados (*Punica granatum*).

La adecuación de la RESA en la cabecera 12 supondrá la ocupación de unas 17,7 ha de herbazal subnitrófilo y de algún rodal de zarzal de poca envergadura ubicados en el interior de la Zona de Servicio vigente y también afectará a unas 21,5 ha de parcelas de cultivos ubicadas en el exterior del límite actual del aeropuerto. La adaptación de la RESA de la cabecera 30 supondrá la afección de unas 15,8 ha de herbazal subnitrófilo.

Por otro lado, la adecuación de la rotonda de entrada supondrá la ocupación de unas 1,91 ha de la superficie ajardinada colindante con la rotonda existente donde se pueden encontrar diversas especies, entre ellas, dos pies de drago (*Dracaena draco*).

Por su parte, la adecuación de los viales de servicio afectará a varios pies de pino canario (*Pinus canariensis*) y acacias (*Acacia melanoxylon*) ubicados en los márgenes del vial actual y a una zona ajardinada donde se encuentran 5 pies de pino canario.

En cuanto a la ejecución de la ampliación del aparcamiento esta supondrá la afección a varias zonas ajardinadas ubicadas en los dos aparcamientos en superficie existentes al oeste del aparcamiento público. Afectará a una superficie de unos 620 m<sup>2</sup> de zonas ajardinadas, unos 520 m<sup>2</sup> del actual aparcamiento de taxis donde predominan los pies de falso pimentero (*Schinus molle*) y unos 100 m<sup>2</sup> de zonas ajardinadas del aparcamiento para personal de Aena, donde se verán afectados varios pies de palmera *Washingtonia* (*Washingtonia robusta*), entre otras especies arbóreas y arbustivas. Por su parte, la ejecución de la ampliación del edificio terminal por su lado este afectará a unos 550 m<sup>2</sup> de zona ajardinada donde destaca la presencia de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) y granados.

En cuanto a la urbanización de nuevas parcelas comerciales, estas afectarán a 1,75 ha de parcelas dedicadas al cultivo donde también se encuentra una gran plantación de chumberas (*Opuntia maxima*) y a las zonas ajardinadas de las parcelas que actualmente ya están urbanizadas siendo algunas de ellas viviendas de particulares.

La afección a la **fauna** de la zona se debe a la pérdida de hábitat de tipo, forestal, matorral y pastizal. Esta afección es, por lo tanto, de la misma extensión que la descrita para la vegetación. El único impacto destacable sobre estas especies serán las molestias derivadas del ruido y el polvo que se provocará durante la ejecución de las obras.

Respecto a las especies que ostentan algún grado de protección, como es el caso del abejón canario (*Bombus canariensis*), el lagarto tizón (*Gallotia galloti*) y el limaco gigante tinerfeño (*Parmacella tenerifensis*), ninguna de ellas ha sido detectada durante la visita de campo efectuada.

Respecto a los **Hábitats de Interés Comunitario**, ninguno de los identificados se verá afectado por las actuaciones previstas dado que se localizan alejados de la Zona de Servicio del aeropuerto, tanto vigente como propuesta.

En términos generales, se debe prestar especial atención a las especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y a aquellas incluidas en cualquiera de los catálogos. Sin embargo, cabe destacar que, en la actualidad, estas especies conviven con la actividad del aeropuerto y sigue constatándose su presencia a pesar de ser un área con un ambiente muy antropizado, no solo por el aeropuerto, sino también por las diferentes infraestructuras (carreteras, ferrocarril, tendidos eléctricos, etc.), las presiones urbanísticas que ha sufrido esta zona durante los últimos años.

### 3.5. AGUA Y MEDIO HIDROLÓGICO

---

Los cursos de agua presentes en el ámbito de estudio se corresponden con cauces que se caracterizan por su régimen intermitente ya que permanecen la mayor parte del año secos y cuyos caudales punta solo se mantienen durante cortos períodos de tiempo. Ni el cauce ni el dominio público hidráulico asociado al mismo de ninguno de los barrancos que discurren por las inmediaciones del aeropuerto se ven afectados por ninguna de las actuaciones previstas en la revisión del Plan Director.

Por otro lado, en relación con la delimitación de zonas inundables y los mapas de peligrosidad y riesgo de inundación, cabe destacar, que el aeropuerto no se encuentra incluido en ninguna de ellas.

Además, y respecto a las aguas subterráneas, una vez ejecutadas las distintas actuaciones propuestas en el Plan Director, se producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas, reduciéndose la superficie de infiltración y, por tanto, de recarga de los acuíferos. La nueva ocupación espacial que se producirá con la ejecución de la 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 para desarrollos comerciales asciende a 2,17 ha de nueva superficie asfaltada por lo que la superficie de recarga sufrirá una modificación moderada.

Respecto al consumo de agua, se ha estimado que para el Desarrollo Previsible del aeropuerto (horizonte 3) se podría alcanzar la cifra de 138.790,61 m<sup>3</sup>, teniendo en cuenta el número de pasajeros y mercancías previstas para ese horizonte. Con las medidas de ahorro estimadas en el EsAE es probable que este indicador pueda reducirse.

### 3.6. SUELO

---

Las actuaciones contempladas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife–Ciudad de La Laguna pueden incidir sobre las características geológicas, geomorfológicas y las propiedades físicas y químicas del suelo. Las principales alteraciones se

deberán fundamentalmente a la remoción del sustrato y a la ocupación física de los suelos por parte de las nuevas superficies pavimentadas con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo y la imposibilidad de su aprovechamiento, ya que, además de la sustitución definitiva del recurso, se produce una transformación de sus características que imposibilita la actuación de los procesos de recuperación natural.

La superficie que se verá 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 para desarrollos comerciales.

El asfaltado y pavimentado de suelo natural supone, por lo tanto, un cambio de uso que implica una pérdida de las cualidades naturales originales.

En relación a los volúmenes de movimientos de tierras que conllevaría la ejecución de los proyectos derivados de las actuaciones propuestas, no es posible establecer un valor o magnitud de los mismos al no existir información concreta sobre los desmontes, terraplenes y nivelaciones que contemplará cada proyecto constructivo. No obstante, dada la orografía de la zona en la que se ejecutarán las actuaciones, se prevé que puedan existir movimientos de tierras de poca envergadura, que habrán de ser tenidos en cuenta a la hora de valorar definitivamente estas actuaciones.

Por tanto, para la corrección o atenuación de las posibles afecciones que provocarían las actuaciones previstas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna sobre el suelo, tanto en el Apéndice 4 como en el apartado 8.3.6. del EsAE, correspondiente a las medidas que deberán adoptarse en la fase de proyecto, se exponen aquellas que se consideran necesarias para la adecuada integración ambiental de este Plan.

Por último, se debe indicar que todos los terrenos que se verán afectados por las actuaciones propuestas se localizan en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente, excepto los correspondientes a la adecuación de RESAS a normativa (en la cabecera 12) y a la urbanización de nuevas parcelas para desarrollos comerciales.

### 3.7. RESIDUOS

---

Para el horizonte de Desarrollo Previsible, se estima 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, calculado de manera proporcional a los movimientos de aeronaves previsto. No obstante, con las medidas para mejorar la gestión de estos, incorporadas por el Sistema de Gestión Ambiental que tiene implantado el aeropuerto, se conseguirá minimizar sus efectos.

### 3.8. PATRIMONIO CULTURAL

---

En el entorno del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna existen varios elementos incluidos en el Catálogo de Patrimonio Histórico de Canarias y en el Catálogo de Patrimonio

Etnográfico y Arqueológico del PGO de San Cristóbal de la Laguna, que se han analizado en este Estudio. No obstante, ninguno de estos bienes patrimoniales se localiza en el interior de la Zona de Servicio propuesta por la revisión del Plan Director, ni se verá afectado por las actuaciones previstas, por lo que no se identifica afección sobre elementos y bienes catalogados como bienes de interés cultural, históricos, arquitectónicos, etnográficos, paleontológicos, puntos de interés geológicos y caminos tradicionales.

De manera general, con el fin de evitar cualquier afección durante la ejecución de las obras, se debe plantear la realización de control arqueológico-paleontológico en aquellos proyectos cuyos trabajos conlleven movimientos de tierra.

En cualquier caso, los proyectos que desarrollen las distintas actuaciones propuestas deberán recoger las medidas necesarias para garantizar la no afección al Patrimonio Cultural durante la ejecución de las actuaciones incluidas en la Propuesta de revisión del Plan Director.

### 3.9. PAISAJE

---

Las alteraciones que las actuaciones de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna pueden producir sobre el paisaje se derivan principalmente de la ocupación del terreno y de la construcción de nuevas infraestructuras, instalaciones y equipamientos.

La mayoría de las actuaciones previstas por la Propuesta de revisión del Plan Director son de pequeña entidad y no se realizan en altura, salvo la ampliación del edificio terminal, por lo que no se considera que afecten significativamente a la unidad paisajística que forma en sí misma el propio aeropuerto, ni a la percepción del mismo ante cualquier potencial observador.

Cabe destacar que la ejecución de la ampliación del aparcamiento existente y la ejecución de nuevos aparcamientos anexos no afectarán negativamente a la unidad paisajística ya que serán subterráneos.

Por su parte, la ampliación del edificio terminal por ambos lados producirá una modificación de la calidad paisajística de la zona, debido al aumento en la intrusión visual del edificio y al incremento de la superficie pavimentada en el lado este. Sin embargo, teniendo en cuenta que se ubicará en una zona ya urbanizada con varios edificios alrededor, se considera que la actuación no implica una modificación relevante del paisaje, ya que se incorpora a un conjunto ya integrado en el entorno.

Asimismo, la urbanización y posterior construcción en las parcelas previstas para nuevos desarrollos comerciales generará una intrusión visual de nueva creación y un aumento de la superficie pavimentada. Sin embargo, dado el escaso valor paisajístico de la zona donde se ubicará, conformado por parcelas ya urbanizadas no se considera que esta actuación genere una afección importante sobre el paisaje.

### 3.10. INFRAESTRUCTURAS

---

En la Propuesta de revisión del Plan Director se plantea la ampliación de los accesos existentes construyendo un acceso nuevo desde la rotonda Oeste que comunica el aeropuerto con la autopista TF-5, al que proporciona acceso y salida al aparcamiento subterráneo.

La construcción de este nuevo acceso se llevará a cabo en 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 carreteras (BOE nº 54 de 4 de marzo de 2006 y BOC nº 61 de 28 de marzo de 2006), para la financiación y ejecución de las obras de carreteras, de interés regional, en la Comunidad Canaria, del cual deriva el Proyecto de trazado de la Vía Exterior (aprobado definitivamente por Orden del Consejero de Obras Públicas y Transportes de 4 de diciembre de 2007) que incluye la ejecución de la Ronda Oeste (acceso al aeropuerto de Los Rodeos/Tenerife Norte).

La ejecución de este nuevo acceso supondrá la afección temporal sobre la autopista TF-5; sin embargo, estos efectos sólo se producirán en la fase de obras, donde se podría producir algún corte temporal y un incremento del tráfico de camiones. Por este motivo, se deberá minimizar la afección sobre dichas carreteras mediante las medidas oportunas y habilitar, siempre que sea posible, desvíos provisionales durante la ejecución de las obras.

El resto de las actuaciones planteadas en el marco de la propuesta de revisión del Plan Director no implican afecciones a las infraestructuras existentes. En todo caso, los proyectos derivados de las actuaciones previstas tendrán en cuenta estos efectos, de manera que se eviten tanto afecciones directas a las infraestructuras, reponiéndolas convenientemente en su caso, como indirectas a su funcionalidad, habilitando desvíos provisionales durante la ejecución de las obras.

Por tanto, a pesar de que la afección a las infraestructuras circundantes supondrá una alteración temporal de las infraestructuras, el transporte y la movilidad en este entorno, el efecto negativo que se generará tendrá una duración limitada en el tiempo y supondrá una mejora en la movilidad global de esta zona, por lo que se considera como un efecto positivo.

### 3.11. TERRITORIALES

---

El recinto aeroportuario se localiza en su totalidad en el término municipal de San Cristóbal de La Laguna.

La totalidad de las actuaciones previstas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna se ejecutarán en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente, excepto la adecuación de RESAS a normativa (en la cabecera 12) y la urbanización de nuevas parcelas para desarrollos comerciales.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 200,78 ha, lo cual supone un aumento de 2,31 ha con respecto a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director vigente.



Se debe señalar que se desafectan de la Zona de Servicio 5,58 ha, que no son propiedad de Aena en la actualidad y que pertenecen al municipio de San Cristóbal de La Laguna. Los terrenos necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria, al amparo del punto b del artículo 2 del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los aeropuertos de interés general y su Zona de Servicio, y que no son propiedad de Aena, se estiman en 16,54 ha, localizados en el término municipal de San Cristóbal de La Laguna. El resto de las diferencias se producen por ajustes a lo largo de todo el perímetro del recinto aeroportuario, ya que se ha considerado oportuno llevar a cabo una regularización de la Zona de Servicio de modo que la parte sur y este de la nueva Zona de Servicio propuesta coincida con el límite de propiedad del aeropuerto.

En cuanto al Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT), en lo que se refiere al Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna, 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. En los planos de ordenación, recoge la Zona de Servicio definida en el Plan Director de 2001, como Área de Regulación Homogénea-Ámbito Aeropuerto.

El objetivo principal de la OSE (Operación Singular Estructurante) en el Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna es la reserva de su entorno para garantizar la funcionalidad de las instalaciones actuales y posibilitar sus eventuales ampliaciones, así como para la posible implantación de actividades logísticas ligadas a la infraestructura aeroportuaria. El cumplimiento de los objetivos del PIOT en relación con la OSE es perfectamente compatible con la ordenación aeroportuaria establecida en el Plan Director dado que el Plan Territorial previsto ordenará el ámbito de la OSE de forma integral estableciendo determinaciones que coordinen y armonicen lo dispuesto en el Plan Director y Plan Especial aeroportuario con el resto del ámbito. De conformidad con lo dispuesto en la legislación sectorial aeroportuaria el PTPO atribuirá al ámbito de la zona de servicio del aeropuerto el uso de infraestructuras remitiendo al planeamiento general la calificación del mismo como sistema general aeroportuario y su ordenación al Plan Especial previsto en el Real Decreto 2591/1998.

Respecto al planeamiento urbanístico, los terrenos que será necesario incorporar a la Zona de Servicio propuesta por la revisión del Plan Director pertenecen al término municipal de San Cristóbal de la Laguna. El planeamiento vigente en este municipio es el Plan General de Ordenación (Texto Refundido del documento de adaptación básica del Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de la Laguna a la LOTENC), aprobado definitivamente el 7 de octubre de 2004, por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC).

El PGO vigente en este municipio califica la mayor parte de la Zona de Servicio vigente como Sistema General Aeroportuario (SGAE-1).

Con respecto a la diferencia entre el ámbito de la Zona de Servicio Aeroportuaria vigente y el ámbito del Sistema general Aeroportuario recogido por el PGOU, la clasificación y categorización del suelo vigente que afecta a los terrenos situados en el ámbito aeroportuario es la recogida en el

Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna aprobado el 10 de marzo de 2000, al suspenderse lo dispuesto en el planeamiento vigente para dicho ámbito (Plan General de Ordenación aprobado el 7 de octubre de 2004), según dispone el artículo 62.6 de sus Normas Urbanísticas: *“El ámbito comprendido entre el Sistema General Aeroportuario especificado en este Plan y el especificado en el Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte ha quedado suspendido por Orden de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) para su redelimitación.”*

El PGOU del año 2000 clasifica el suelo sobre el que se asienta el Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna como Sistema General Aeropuerto (SG-AER). Por otro lado, la mayor parte de los terrenos que rodean al aeropuerto al sur y al oeste de su delimitación se clasifican como Suelo Rústico de Protección de Ámbitos de Agricultura Tradicional (PA). Los suelos situados al noroeste, al norte y al este del recinto aeroportuario se clasifican, en su mayor parte, como Suelo Urbano y Suelo Urbanizable, exceptuando el área situada al este del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y entre la Autopista TF-5 y la pista del aeropuerto, la cual se clasifica como Suelo Rústico de Protección de Ámbitos de Agricultura Tradicional. Por último, al este de la cabecera 30, existen suelos clasificados como Sistema General Parque Deportivo (SG-PD), Sistema General Sociocultural (SG-SC) y Sistema General Servicio Público (SG-SP).

Es la clasificación de este último Plan la que será considerada para las áreas cuya clasificación realizada por el Plan de Ordenación de 2004 quedó suspendida. Por otro lado, en cumplimiento de la Disposición transitoria tercera de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, las áreas clasificadas como Suelo Rústico por parte del PGOU del año 2000 serán consideradas como **Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI)**, al ser suelo ocupado o reservado para infraestructuras, hasta que se adapte el PGO actual a lo dispuesto en la citada Ley.

En este caso se encuentran dos aéreas en el interior del Sistema General Aeroportuario: la primera de ellas localizada a continuación de la cabecera 12 de la pista del aeropuerto, al sur de la misma, y en el lugar en el que se ejecutará parte de la nueva RESA de la cabecera 12 y la segunda junto al límite del recinto aeroportuario recogido en el PGOU de 2004, próxima a la parcela de combustibles del aeropuerto. Ambas áreas se encuentran clasificadas como Suelo Rústico de Protección de Ámbitos de Agricultura Tradicional (SR-PA) por el Plan General de Ordenación Urbana del año 2000. La localización de estas áreas puede observarse en detalle la ilustración 4.13 del EsAE.

Por tanto, estas áreas serán consideradas Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI) hasta que el Plan General de Ordenación vigente contemple en su actualización la delimitación actual de la Zona de Servicio del aeropuerto.

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.

En cuanto al Plan Especial de la Vega de La Laguna, que desarrolla el Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna, el ámbito de aplicación se corresponde con Suelo

Rústico categorizado como de Protección de los Ámbitos de Agricultura Tradicional por el Plan General de Ordenación del municipio de San Cristóbal de La Laguna. Existen dos zonas en el interior Zona de Servicio propuesta por la revisión del Plan Director, al norte y este de la misma, que se solapan con el planeamiento recogido en el Plan Especial de la Vega de La Laguna. Ambas superficies están categorizadas en el Plan Especial de la Vega de La Laguna como Suelo tradicional de Interés estratégico (RPA-3), por lo que su uso debe ser agropecuario en tanto no se desarrolle la Zona de Servicio Aeroportuaria.

Por tanto, 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.

En cualquier caso, deberá tenerse en cuenta el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos de interés general, este Real Decreto distingue entre la figura del Plan Director del Aeropuerto, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias, y la del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las Administraciones Públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Esta normativa establece que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su Zona de Servicio como Sistema General Aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria, por lo que una vez aprobado y delimitado el ámbito de la Zona de Servicio del aeropuerto por el Plan Director, dichos instrumentos generales de ordenación urbana deberán recogerla en su ordenación. En la misma línea se refiere la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social y el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que establece que el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director como Sistema General Aeroportuario destinado únicamente al uso de aeropuerto, y no podrá incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

Tabla 2. Resumen de la ocupación de las nuevas actuaciones incluidas en la revisión del Plan Director

ACTUACIÓN	OCUPACIÓN m <sup>2</sup>	USO ACTUAL/ VEGETACIÓN	PLANEAMIENTO	OTRAS AFECCIONES OBSERVACIONES
(1) Adecuación de RESAS a normativa.	85.412,73	Aeroportuario / erial	Sistema General Aeropuerto (SG- AER) / Suelo Urbano Consolidado (SUC) / Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI)	<p>Para la adecuación de la RESA de la cabecera 12 será necesario incluir en la Zona de Servicio vigente una superficie de 7.465 m<sup>2</sup> de suelo urbano y 1 ha de terrenos categorizados como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI) (según PGOU San Cristóbal de La Laguna del año 2000).</p> <p>La adecuación de la RESA de la cabecera 12 supondrá la ocupación de unas 17,7 has de herbazal subnitrófilo, en su mayoría, y también afectará a unas 21,5 ha de parcelas de cultivos ubicadas en el exterior de la ZS vigente del aeropuerto.</p> <p>La adecuación de la RESA de la cabecera 30 se realizará en el interior de la Zona de Servicio vigente y ocupará una zona de herbazal subnitrófilos.</p>
(2) Ampliación de edificio terminal de pasajeros.	5.576,33	Aeroportuario / erial	Sistema General Aeropuerto (SG- AER)	La ampliación del edificio terminal por su lado este afectará a una zona ajardinada con varios pies de palmera canaria.
(3) Nuevos aparcamientos.	34.729,61	Aeroportuario / zona ajardinada	Sistema General Aeropuerto (SG- AER)	Se afectará a diversas zonas ajardinadas del aeropuerto, donde se verán afectados diversos pies de palmera Washingtonia.
(4) Nuevo edificio para aviación general.	636,34	Aeroportuario	Sistema General Aeropuerto (SG- AER)	-

ACTUACIÓN	OCUPACIÓN m <sup>2</sup>	USO ACTUAL/ VEGETACIÓN	PLANEAMIENTO	OTRAS AFECCIONES OBSERVACIONES
(5) Adecuación de viales de servicio, exteriores e interiores y rotonda de entrada.	5.773,77	Aeroportuario / zona ajardinada	Sistema General Aeropuerto (SG-AER)	La adecuación de la rotonda de entrada afectará a unas 1,91 ha de zona ajardinada donde se pueden encontrar: dos pies de drago de gran tamaño, entre otras especies arbóreas. Por su parte la adecuación de los viales de servicio afectará a varios pies de pino canario y una zona ajardinada.
(6) Urbanización de nuevas parcelas para desarrollos comerciales.	75.152,80	Aeroportuario / urbanizado / cultivos / erial	Suelo Urbano (SU) / Suelo Urbanizable (SUR)	Será necesario incluir una superficie de 8,37 ha de suelo calificado como suelo urbano y suelo urbanizable. Se afectarán 1,75 ha de parcelas dedicadas al cultivo y diversas zonas ajardinadas del exterior del recinto aeroportuario.
(7) Reordenación del vallado para convertir la zona de abastecimiento al lado aire.	-	Aeroportuario	Sistema General Aeropuerto (SG-AER)	-
(8) Antena receptora GNSS, antena RSMU GBAS y antena emisora VDB.	-	Aeroportuario	Sistema General Aeropuerto (SG-AER)	-

Fuente. Elaboración propia.



Tabla 3. Resumen de la valoración de la alternativa Desarrollo Previsible

INDICADORES	VALOR DEL INDICADOR		OBSERVACIONES
	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA SELECCIONADA	
Superficie de suelo urbano residencial (ha) expuesto a niveles superiores de L <sub>d</sub> 65-L <sub>t</sub> 65-L <sub>n</sub> 55 dB(A)	21,31	38,11	El incremento de tráfico en Desarrollo Previsible se traduce en un aumento de las superficies expuestas en la situación actual.
Superficie de suelo urbanizable residencial (ha) expuesto a niveles superiores a L <sub>d</sub> 60-L <sub>t</sub> 60-L <sub>n</sub> 50 dB(A)	0,12	0,79	Área localizada en el municipio de San Cristóbal de La Laguna, en la prolongación suroeste a la cabecera 30 del aeropuerto.
Emisiones totales anuales de contaminantes NO <sub>x</sub> (t/año).	175,01	186,95	No hay variación significativa.
Emisiones totales anuales de contaminantes SO <sub>x</sub> (t/año).	13,39	15,71	No hay variación significativa
Emisiones totales anuales de contaminantes CO (t/año).	446,91	466,33	No hay variación significativa
Emisiones totales anuales de contaminantes PM <sub>10</sub> (t/año).	5,05	5,75	No hay variación significativa.
Emisiones totales anuales de contaminantes PM <sub>2,5</sub> (t/año).	4,81	5,32	No hay variación significativa
Emisiones totales anuales de contaminantes Benceno (t/año).	2,97	3,23	No hay variación significativa
Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados.	0	0	No hay afección.
Emisiones totales de CO <sub>2</sub> (t/año).	2.585,76 (M)	134,8 (M) <sup>3</sup>	Destaca el gran descenso de la intensidad en carbono que se alcanzaría en el escenario de Desarrollo Previsible respecto a la Alternativa 0 al adoptar el compromiso de compra del 100% de energía eléctrica procedente de fuentes renovables.
Nº y Superficie de EENNPP alterados	0	0	No hay afección.
Nº y Superficie de hábitat de interés alterados (m <sup>2</sup> ).	0	0	No hay afección.

<sup>3</sup> Alcance 2 (M) calculado con criterio de mercado.

INDICADORES	VALOR DEL INDICADOR		OBSERVACIONES
	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA SELECCIONADA	
Nº y Superficie de hábitats de aves de interés afectadas.	1	1	La mayor parte del aeropuerto se localiza en el interior del Área prioritaria de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna canaria nº 32 "Los Rodeos-La Esperanza", que coincide con la IBA nº 360 del mismo nombre. La mayoría de las actuaciones propuestas se solapan con estos espacios.
Nº y superficie de afección a especies protegidas.	0	0	No hay afección.
Nº de corredores y tipo de afección.	0	0	No hay afección.
Grado de fragmentación de espacios y hábitat afectados.	Bajo	Bajo	Sin efectos significativos.
Volumen de movimiento de tierras total (m <sup>3</sup> ).	+	++	El tipo de actuaciones planteadas y puede suponer movimientos de tierras moderados.
Volumen de préstamos (m <sup>3</sup> ).	+	++	Únicamente podría ser necesario el aporte de préstamos en las nivelaciones.
Superficie de suelo ocupada (ha).	198,47	200,78	La superficie de la Zona de Servicio se verá incrementada en 2,31 ha.
Volumen de excedentes de excavación (m <sup>3</sup> ).	+	++	Los excedentes de excavación podrían utilizarse para nivelar otras actuaciones.
Residuos de demolición (ton).	+	++	Se producirán residuos de demolición en las actuaciones de ampliación del edificio terminal, nuevos aparcamientos y adecuación de viales.
Nº de ríos y arroyos interceptados.	0	0	No se afecta a ningún barranco ni curso de agua.
Superficie de riberas afectadas (m <sup>2</sup> ).	0	0	No hay afección.
Superficie de DPH ocupada (m <sup>2</sup> ).	0	0	No hay afección.

INDICADORES	VALOR DEL INDICADOR		OBSERVACIONES
	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA SELECCIONADA	
Superficie de DPMT ocupada (m <sup>2</sup> ).	0	0	No hay afección.
Incremento de la zona de recarga de acuíferos pavimentada (m <sup>2</sup> ).	0	21.700	El incremento de superficie pavimentada es moderado.
Nº de elementos culturales afectados y grado de afección.	0	0	No hay afección.
Superficie de áreas de interés paisajístico afectadas.	0	0	No hay afección.
Grado de compatibilidad con los usos actuales y futuros del suelo (m <sup>2</sup> ).	Compatible	Compatible	Las actuaciones propuestas se localizan en su práctica totalidad dentro de la Zona de Servicio vigente (Sistema General Aeropuerto (SG-AER)), a excepción de la adecuación de la RESA de la cabecera 12, que está clasificada como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI) <sup>4</sup> y Suelo Urbano Consolidado (SUC) y la urbanización de nuevas parcelas, que están clasificadas como Suelo Urbano (SU) y Suelo Urbanizable (SUR).
Empleo generado (pax).	13.381	15.695	-
Grado de satisfacción de necesidades.	Media	Alta	-
Inversión necesaria (miles de euros).	+	+++	-

Fuente. Elaboración propia.

<sup>4</sup> La clasificación realizada por el PGOU de San Cristóbal de La Laguna, aprobado definitivamente el 7 de octubre de 2004, de algunas áreas incluidas en la delimitación de la Zona de Servicio vigente quedó suspendida por Orden de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) para su redelimitación, pasando a ser la clasificación aplicable en dichas zonas la recogida en el Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, de 10 de marzo del 2000. Por otro lado, en cumplimiento de la Disposición transitoria tercera de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, las áreas clasificadas como Suelo Rústico por parte del PGOU del año 2000 serán consideradas como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (SRPI), al ser suelo ocupado o reservado para infraestructuras, hasta que se adapte el PGO actual a lo dispuesto en la citada Ley.

## 4. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN

En el capítulo 8 de la memoria del EsAE se hace referencia a las medidas que deben desarrollarse para asegurar la compatibilidad ambiental de la revisión del Plan Director y la integración de los aspectos ambientales en su desarrollo.

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el planeamiento aeroportuario, la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna incorpora una serie de criterios que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico u otros que se encuentren afectados.

En la siguiente tabla se resumen las medidas específicas propuestas en el marco del presente Informe, así como una serie de medidas de aplicación general a los distintos aspectos e impactos ambientales identificados en la evaluación realizada.

**Tabla 4. Resumen de las principales medidas en marcha y propuestas**

ASPECTO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR
<b>RUIDO AEROPORTUARIO</b>	Tramitación administrativa de la nueva servidumbre acústica. Adaptación de las medidas del Plan de Acción en tramitación de la servidumbre acústica.
<b>CALIDAD QUÍMICA DEL AIRE</b>	Seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (estimación).
<b>ENERGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Realizar un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.
<b>BIODIVERSIDAD</b>	<p>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: estudios 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. Todos los estudios están sujetos a la verificación realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Estos estudios contemplarían, entre otras medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación de fuentes de alimento y lugares de refugio y posada.</li> <li>- Medidas de gestión de hábitats.</li> <li>- Medidas de exclusión revisando y controlando el cerramiento perimetral regularmente.</li> <li>- Medidas de expulsión mediante empleo de medios acústicos y luminosos y vigilancia del recinto aeroportuario.</li> <li>- Medidas de captura y eliminación</li> <li>- Formación del personal operativo, sobre identificación de aves, para mejorar el flujo de información sobre avistamientos de aves.</li> </ul> <p>Coordinación con el ayuntamiento de La Laguna para mejoras de medidas en control y vigilancia de fauna. Se mantienen reuniones junto al Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna para llevar a cabo el control de palomas bravías en el entorno aeroportuario.</p> <p>Desarrollar reuniones de coordinación con el Cabildo de Tenerife, el Gobierno de Canarias, responsables de FAMET y asociaciones locales (SEO/Birdlife) en el primer trimestre de 2019.</p> <p>Coordinación con la base militar para la gestión de vegetación.</p> <p>Coordinación para la gestión de colombofilia. Medida enfocada a promover</p>

ASPECTO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR
	actuaciones de coordinación con clubes y federaciones colomófilas cuya actividad pueda tener implicación en la operación del aeropuerto y mediante la cual se podrá hacer un seguimiento de acuerdos y eficacia de las acciones adoptadas.
<b>RESIDUOS</b>	<p>Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.</p> <p>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.</p> <p>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 posible), como residuo peligroso y así minimizar la producción de los mismos.</p>
<b>MEDIO HIDROLÓGICO</b>	<p>Control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.</p> <p>Aplicar las medidas previstas de control y ahorro en el consumo de agua.</p>
<b>PATRIMONIO CULTURAL</b>	Llevar a cabo las medidas indicadas por las autoridades competentes en Patrimonio Cultural.

*Fuente: Elaboración propia.*

## 5. SEGUIMIENTO DEL PLAN DIRECTOR

Con objeto de realizar un seguimiento de los efectos ambientales de las determinaciones del Plan Director, se elaborarán informes periódicos (anuales y quinquenales) en los que se recogerá la evolución de una serie de variables y de distintos indicadores. Se debe tener en cuenta que, en aquellas actuaciones del Plan Director, sometidas a evaluación de impacto ambiental según la legislación vigente, se realizará un seguimiento ambiental individualizado de cada uno de ellos, según determine la declaración de impacto ambiental o informe de impacto ambiental.

En la siguiente tabla se incluye un conjunto de indicadores ambientales que permiten evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales específicos.

Parte de los datos provendrán de los diferentes instrumentos operativos de gestión de la instalación aeroportuaria como el sistema de gestión ambiental.

Existen algunos indicadores en los que será necesario obtener información no sólo de Aena sino también de los operadores y empresas que desarrollan su actividad en la instalación aeroportuaria. En algunos casos será necesario calcular *ex novo* dichos indicadores, de manera que se defina un punto de referencia para poder evaluar su evolución.

Por todo ello, se propone la elaboración de un Informe inicial que refleje el valor de partida de los indicadores que figuran a continuación en el plazo de 6 meses tras la aprobación del Plan Director y su publicación en el BOE. En este sentido, se significa que los indicadores que, se enumeran a continuación, podrán ser revisados y/o modificados en función de la evolución y exigencias que pudiera experimentar tanto la definición como ejecución del Plan Director, así como su impacto en el medio.



Tabla 5. Resumen de aspectos ambientales, objetivos, medidas a aplicar, indicadores y periodicidad de seguimiento del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna

ASPECTO AMBIENTAL	DIAGNÓSTICO	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
<b>RUIDO AEROPORTUARIO</b>	Existen áreas residenciales en el interior de la isófona 60-60-50	Minimizar y compatibilizar el impacto acústico con el desarrollo del aeropuerto.	Tramitación administrativa de la nueva servidumbre acústica.  Adaptación de las medidas del Plan de Acción en tramitación de la servidumbre acústica.	Grado de ejecución del Plan de Acción.	Anual
<b>CALIDAD QUÍMICA DEL AIRE</b>	Las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades.	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.	Seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (estimación).	Emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , SO <sub>2</sub> , benceno.	Quinquenal.
<b>ENERGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO</b>	Las emisiones alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado (tiene en cuenta la compra de renovables) de CO <sub>2</sub> en el aeropuerto en el horizonte de Desarrollo Previsible alcanzan las 134,8 ton. (menor de 2.500 toneladas de CO <sub>2</sub> eq). <sup>5</sup>	Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico.	Realizar un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.	Emisiones de CO <sub>2</sub> (alcance 1 y 2) por unidad de tráfico.	Anual

<sup>5</sup> Dado que este valor se encuentra por debajo de las 2.500 toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente, umbral que el Decreto 18/2019, de 25 de enero considera que no requiere siquiera solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

ASPECTO AMBIENTAL	DIAGNÓSTICO	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO	
<b>BIODIVERSIDAD</b>	No hay afecciones sobre espacios naturales protegidos.					
	En cuanto a la vegetación, la adecuación de la RESA de la cabecera 12 supondrá la ocupación de unas 17,7 ha de herbazal subnitrófilo y de algún rodal de zarzal de poca envergadura ubicados en el interior de la Zona de Servicio vigente y también afectará a unas 21,5 ha de parcelas de cultivos ubicadas en el exterior del límite actual del aeropuerto.	Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas.	No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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: estudios 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. Todos los estudios están sujetos a la verificación realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Estos estudios contemplarían, entre otras medidas: Identificación de fuentes de alimento y lugares de refugio y posada.</li> </ul>	Afección a especies de flora o fauna protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en PD.	
	Por su parte, la adaptación de la RESA de la cabecera 30 supondrá la afección de unas 15,8 ha de herbazal subnitrófilo.	Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas de gestión de hábitats.</li> </ul>	Número de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad.	
	Por otro lado, la adecuación de la rotonda de entrada supondrá la ocupación de unas 1,91 ha de la superficie ajardinada colindante con la rotonda existente donde se pueden encontrar diversas especies tales como: dos pies de drago ( <i>Dracaena draco</i> ), un eucalipto ( <i>Eucalyptus globulus</i> ), dos casuarinas ( <i>Casuarina equisetifolia</i> ), dos pies de <i>Acacia melanoxylon</i> , varios azareros ( <i>Pittosporum undulatum</i> ) y varias arizónicas ( <i>Cupressus arizonica</i> ).	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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas de exclusión revisando y controlando el cerramiento perimetral regularmente.</li> <li>- Medidas de expulsión mediante empleo de medios acústicos y luminosos y vigilancia del recinto aeroportuario.</li> <li>- Medidas de captura y eliminación</li> <li>- Formación del personal operativo, sobre identificación de aves, para mejorar el flujo de información sobre avistamientos de aves.</li> </ul>	Nº de colisiones con especies protegidas. Nº de observaciones de especies protegidas.	Anual
	Por su parte la adecuación de los viales de servicio afectará a varios pies de pino canario ( <i>Pinus canariensis</i> ) y acacias ( <i>Acacia melanoxylon</i> ) ubicados en los márgenes del vial actual y a una zona ajardinada donde se encuentran 5 pies de pino canario.					

ASPECTO AMBIENTAL	DIAGNÓSTICO	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
	<p>También se verán afectado un azarero de gran porte existente en el vial norte del aparcamiento para personal del aeropuerto.</p> <p>En cuanto a la ejecución de la ampliación del aparcamiento esta supondrá la afección a varias zonas ajardinadas ubicadas en los dos aparcamientos en superficie existentes al oeste del aparcamiento público. Afectará a una superficie de unos 620 m<sup>2</sup> de zonas ajardinadas, unos 520 m<sup>2</sup> del actual aparcamiento de taxis donde predominan los pies de falso pimentero (<i>Shinus molle</i>) y unos 100 m<sup>2</sup> de zonas ajardinadas del aparcamiento para personal de Aena, donde se verán afectados varios pies de palmera (<i>Washingtonia robusta</i>), un ejemplar de árbol candelabro (<i>Euphorbia Ingens</i>) y algún ejemplar de <i>Nicotiana glauca</i>.</p> <p>Por su parte la ejecución de la ampliación del edificio terminal por su lado este afectará a unos 550 m<sup>2</sup> de zona jardinada donde destaca la presencia de palmera canaria (<i>Phoenix canariensis</i>), una hilera de granados (<i>Punica granatum</i>) y arbustos de romero (<i>Rosmarinus officinalis</i>).</p> <p>En cuanto a la urbanización de nuevas parcelas comerciales, estas afectarán a 1,75 ha de parcelas dedicadas al cultivo donde también se encuentra una gran plantación de chumberas (<i>Opuntia maxima</i>) y a las zonas ajardinadas de las parcelas que actualmente ya están urbanizadas</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecerla necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.</li> </ul> <p>Coordinación con el ayuntamiento de La Laguna para mejoras de medidas en control y vigilancia de fauna. Se mantienen reuniones junto al Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna para llevar a cabo el control de palomas bravías en el entorno aeroportuario.</p> <p>Desarrollar reuniones de coordinación con el Cabildo de Tenerife, el Gobierno de Canarias, responsables de FAMET y asociaciones locales (SEO/Birdlife) en el primer trimestre de 2019.</p> <p>Coordinación con la base militar para la gestión de vegetación.</p> <p>Coordinación para la gestión de colombofilia. Medida enfocada a promover actuaciones de coordinación con clubes y federaciones colomófilas cuya actividad pueda tener implicación en la operación del aeropuerto y mediante la cual se podrá hacer un seguimiento de acuerdos y eficacia de las acciones adoptadas.</p>		

ASPECTO AMBIENTAL	DIAGNÓSTICO	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
	<p>siendo algunas de ellas viviendas de particulares.</p> <p>La afección a la fauna de la zona se debe a la pérdida de hábitat de tipo, forestal, matorral y pastizal. Esta afección es, por lo tanto, de la misma extensión que la descrita para la vegetación.</p>				
<b>RESIDUOS</b>	<p>En el horizonte de Desarrollo Previsible la cantidad de residuos peligrosos se ha estimado en 10,41 toneladas y la de residuos no peligrosos en 2.234,59 toneladas. Para este cálculo se ha considerado un aumento proporcional al número de pasajeros. En relación con los residuos no peligrosos, la producción en Canarias en el año 2017 fue de 1.295.469 toneladas. La producción del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna representaría un 0,17%. Adicionalmente, es necesario indicar que el porcentaje de reciclado se estima que también se incrementará.</p>	<p>Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía.</p> <p>Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.</p>	<p>Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.</p> <p>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.</p> <p>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 la producción de los mismos.</p>	<p>Toneladas o m<sup>3</sup>/ATU de residuos producidos por tipo.</p> <p>% de valorización de residuos.</p>	<p>Anual.</p>

ASPECTO AMBIENTAL	DIAGNÓSTICO	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
	Ni el cauce ni el dominio público hidráulico asociado al mismo de ninguno de los barrancos presentes en las inmediaciones del aeropuerto se ven afectados por ninguna de las actuaciones previstas en la revisión del Plan Director.	Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas).	Control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.	Nº de analíticas remitidas a la autoridad competente	Anual.
<b>MEDIO HIDROLÓGICO</b>	El aumento del consumo de agua se ha calculado de manera proporcional al incremento de las unidades tráfico sobre las operaciones por lo que está íntimamente relacionado con el aumento de pasajeros que se estima se producirá en el horizonte 3, 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. El consumo de agua en la situación actual es de unos 99.461 m <sup>3</sup> /año y en el horizonte de Desarrollo Previsible sería de 138.790,61 m <sup>3</sup> .	Aplicar buenas prácticas para mantener/reducir el consumo de agua en el aeropuerto.	Aplicar las medidas previstas de control y ahorro en el consumo de agua.	Consumo de agua por unidad de tráfico.	Anual.
<b>PATRIMONIO CULTURAL</b>	Ninguno de los bienes patrimoniales inventariados se localiza en el interior de la Zona de Servicio propuesta por la revisión del Plan Director.	Compatibilizar la actividad aeroportuaria con la preservación del Patrimonio Cultural.	Llevar a cabo las medidas indicadas por las autoridades competentes en materia de Patrimonio Cultural.	Grado de ejecución de las medidas.	Anual.

*Fuente: Elaboración propia.*

## 6. CONCLUSIONES

Entre las conclusiones más relevantes de la evaluación ambiental realizada sobre la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna destacan los siguientes aspectos:

- ✓ Se ha obtenido una visión global de la posible incidencia ambiental del conjunto de determinaciones que plantea la revisión sobre los principales aspectos o factores ambientales, verificado la compatibilidad de la revisión del Plan Director con otros Planes y Programas que puedan serle de afectación.
- ✓ Se han identificado los principales efectos ambientales significativos que puede provocar el desarrollo previsible del aeropuerto y las actuaciones definidas en esta fase de la planificación, obteniéndose una visión global de la posible incidencia ambiental del conjunto de determinaciones.
- ✓ Se han definido las medidas y recomendaciones de diseño y mejora ambiental tanto para las diferentes propuestas del nuevo Plan Director como especialmente para los subsiguientes proyectos de actuación y para determinados aspectos ambientalmente claves de la fase de operación.

Desde la perspectiva ambiental, los principales efectos negativos del desarrollo del Plan Director se derivan de las actuaciones de adecuación de las RESAS a normativa, especialmente en la cabecera 12, los nuevos aparcamientos, la adecuación de viales de servicio, exteriores e interiores, y rotonda de entrada y la urbanización de nuevas parcelas para desarrollos comerciales.

Los principales impactos ambientales detectados por las actuaciones propuestas están relacionados con la remoción del sustrato, la ocupación física de los suelos por parte de las nuevas superficies pavimentadas con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo, la afeción a la vegetación y con el incremento de superficies donde se superan los objetivos de calidad fijados en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre y se genera nueva afeción a suelo urbanizable residencial en el entorno aeroportuario.

La ocupación del suelo necesaria para la implantación de las actuaciones previstas conlleva la impermeabilización de 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 para desarrollos comerciales, y la afeción a diversos pies arbóreos situados principalmente en zonas ajardinadas del aeropuerto (palmeras canarias y Washingtonias, dragos, eucaliptos, casuarinas, azareros, arizónicas, pino canario, etc.). También se afectará a 17,7 ha de herbazal subnitrófilo y 21,5 ha de parcelas de cultivo para la adecuación de la RESA en la cabecera 12, y a 12,8 ha de herbazal subnitrófilo para la adecuación de la RESA en la cabecera 30.

En cuanto a la urbanización de nuevas parcelas comerciales, estas afectarán a 1,75 ha de parcelas dedicadas al cultivo y zonas ajardinadas.



La afección a la fauna de la zona se debe a la pérdida de hábitat de tipo forestal, matorral y pastizal. Esta afección es, por lo tanto, de la misma extensión que la descrita para la vegetación.

En cuanto al medio hidrológico, no se verá afectado ningún curso de agua intermitente de los que discurren por las inmediaciones del aeropuerto ni el DPH. El aeropuerto tampoco se encuentra incluido en ninguna zona con riesgo de inundación.

Respecto al patrimonio cultural, ninguno de los bienes patrimoniales catalogados se localiza en el interior de la Zona de Servicio propuesta por la revisión del Plan Director ni en el ámbito de ejecución de las actuaciones previstas, por lo que no serán afectados.

En cuanto a la afección paisajística, las actuaciones previstas son de pequeña entidad y no se realizan en altura, salvo la ampliación del edificio terminal, por lo que no se considera que afecten significativamente a la unidad paisajística que forma en sí misma el propio aeropuerto. Cabe destacar que la ejecución de la ampliación del aparcamiento existente y la ejecución de nuevos aparcamientos anexos no afectarán negativamente a la unidad paisajística ni implicarán intrusión visual ya que serán subterráneos.

Asimismo, la urbanización y posterior construcción en las parcelas previstas para nuevos desarrollos comerciales generará una intrusión visual de nueva creación y un aumento de la superficie pavimentada. Sin embargo, dado el escaso valor paisajístico de la zona donde se ubicará, conformado por parcelas ya urbanizadas, no se considera que esta actuación genere una afección importante sobre el paisaje.

En relación con la afección a infraestructuras, la adecuación de viales de servicio, exteriores e interiores y la rotonda de entrada prevista supondrá una mejora en la movilidad y en el ámbito urbanístico y social.

En cuanto a la afección acústica, 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.

Las áreas de uso residencial en las que se vulneran los objetivos de calidad asociados a este tipo de área acústica,  $L_d > 65$  dB(A) y  $L_e > 65$  dB(A), se localizan en las inmediaciones de ambas cabeceras del aeropuerto: un área al suroeste de la cabecera 30, otra al norte de la cabecera 30 y en zonas residenciales próximas a la cabecera 12.

En cuanto a las áreas tipo e, de uso docente y cultural, se observen principalmente tres zonas alrededor del aeropuerto expuestas a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica definidos para este tipo de áreas,  $L_d > 60$  dB(A) y  $L_e > 60$  dB(A): alrededor de la cabecera 30, en la prolongación de la pista 30 y en la prolongación de la cabecera 12.

En lo que concierne a nuevos desarrollos urbanísticos, se detecta un área de suelo urbanizable residencial afectada es de aproximadamente 0,79 hectáreas. Esta superficie se encuentra localizada en el municipio de San Cristóbal de La Laguna, en la prolongación suroeste a la cabecera 30 del aeropuerto.

La totalidad de las actuaciones previstas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna se ejecutarán en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente, excepto la adecuación de RESAS a normativa (en la cabecera 12) y la urbanización de nuevas parcelas para desarrollos comerciales.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director supone un aumento de 2,31 ha con respecto a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director vigente. Se desafectan de la Zona de Servicio 5,58 ha, que no son propiedad de Aena en la actualidad y que pertenecen al municipio de San Cristóbal de La Laguna. Los terrenos que Aena precisará adquirir necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria, se estiman en 16,54 ha, actualmente pertenecientes al municipio de San Cristóbal de La Laguna.

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.

Asimismo, en el presente EsAE se hace una propuesta de las medidas que pueden contribuir positivamente a la sostenibilidad de la actividad en el aeropuerto, permitiendo conjugar el crecimiento previsto del mismo con la reducción de sus principales efectos negativos. El conjunto de medidas propuestas debe permitir reducir de manera significativa muchos de los impactos que se derivan del desarrollo del aeropuerto y de su funcionamiento, como el ruido, el consumo de energía y la afección a la biodiversidad.

Como resultado del análisis ambiental realizado, de las medidas preventivas y correctoras implementadas, y de las acciones de seguimiento de las mismas consideradas, se concluye que la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte–Ciudad de La Laguna se ajusta al cumplimiento de la normativa medioambiental actualmente vigente, en coherencia con unos objetivos ambientales rigurosamente planteados, no habiéndose detectado incompatibilidades o interferencias con otros planes y programas de ámbito solapado que pudieran interaccionar negativamente con el desarrollo del mismo.