

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**20299** *Resolución de 26 de noviembre de 2021, 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 Jerez.*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 21 de diciembre de 2016, tiene entrada en esta Dirección General la solicitud de inicio de procedimiento de evaluación ambiental estratégica de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez, remitida por Aena S.M.E. S.A., como promotor y respecto de la que la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ostenta la condición de órgano sustantivo.

#### 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 Jerez y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo que han sido analizados por el promotor. Se incluye asimismo en la evaluación, el proceso 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, Movilidad y Agenda Urbana 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, la zona de servicio del aeropuerto incluye las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto.

La evaluación ambiental estratégica, regulada en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, tiene como fin principal la integración de los aspectos ambientales en la planificación pública. Se trata de evitar desde las primeras fases de su concepción que las actuaciones previstas en un plan o programa puedan causar efectos adversos en el medio ambiente.

A través de la evaluación ambiental estratégica de los planes directores se integran los aspectos ambientales en la planificación de los aeropuertos, permitiendo su desarrollo coherente e integrado en el entorno y asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones, así como, la información y participación pública.

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 Plan Director del Aeropuerto de Jerez actualmente vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001 (BOE n.º 190 de 9 de agosto 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 Jerez se sitúa a 8 km del centro de la ciudad de Jerez, 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; es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI «4-E»; está clasificado como aeropuerto de tercera categoría por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, y como aeródromo de letra de clave «B» por el Real Decreto 762/2017, de 21 de julio.

El horario de servicio, de acuerdo con el AIP España, es: Verano: 4:45-21:00 (hora UTC/Z); Invierno: 5:45-22:00 (hora UTC/Z).

El aeropuerto dispone de una única pista, de orientación 02-20, de 2.300 m de longitud y 45 m de anchura.

El tráfico total de pasajeros en el año 2018 alcanzó 1.133.621 pasajeros totales (el 97,4% comercial y regular). El tráfico de aeronaves alcanza las 51.195 operaciones totales, representando las operaciones de otro tipo de tráfico, (OCT) el 82,6% del total de operaciones del aeropuerto. El elevado número de operaciones de este tipo de tráfico se debe a los vuelos de la escuela de pilotos existente.

El régimen de utilización de cabeceras (promedio 2016-2018) se muestra en la siguiente tabla:

Cabeceras	Aterrizajes	Despegues
02	11,17%	12,17%
20	38,84%	37,82%

Las directrices establecidas por la revisión del plan director se fundamentan en el análisis del tráfico de pasajeros y de mercancías y en la evolución previsible de la demanda para un determinado horizonte de tráfico, denominado desarrollo previsible (horizonte 3). Dicho análisis se realiza por Aena de acuerdo con el modelo econométrico denominado Prognosis Integrada de Sistemas de Tráfico Aéreo (PISTA). Aunque el plan director estima que el desarrollo previsible podría alcanzarse en el año 2035, resulta relevante destacar que 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 demanda esperada en el aeropuerto de Jerez se muestra en la siguiente tabla:

	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3 (Desarrollo previsible)
Pasajeros comerciales.	1.469.400	1.678.500	1.953.100
Pasajeros totales.	1.475.600	1.684.900	1.959.800
Aeronaves comerciales.	10.990	12.250	13.880
Aeronaves totales.	55.310	57.700	60.650
Mercancías totales (kg).	640	720	810

Las actuaciones que recoge la revisión del plan director, necesarias para atender adecuadamente la demanda actual y la esperada, se indican a continuación.

Adicionalmente, se incluyen otras necesidades que no derivan del análisis de la capacidad del aeropuerto, sino de la necesidad de adecuación a la normativa y de la mejora de la operatividad del conjunto de las instalaciones aeroportuarias.

- Subsistema de movimiento de aeronaves:
  - Ampliación de pista, construcción de RESA y calle de rodaje paralela en la cabecera 20.
  - Construcción de nueva calle de salida rápida para aterrizajes por cabecera 20.
- Subsistema de actividades aeroportuarias:
  - Conversión de puestos de control de pasaportes de salidas en dobles.
  - Recrecido del vial de acceso a pista del SSEI.
  - Ampliación del aparcamiento de autobuses (10 plazas) y redistribución de plazas de aparcamiento.
    - Traslado del centro de emisores del Ejército.
    - Construcción de un edificio de aviación general.

La ubicación de las actuaciones previstas puede consultarse en el croquis adjunto. Respecto al centro de emisores del Ejército del Aire, el nuevo emplazamiento está pendiente de determinar, ya que debe ser fruto de un acuerdo entre Aena y el Ministerio de Defensa.

Entre todas las actuaciones previstas, destaca la ampliación de la pista existente, actuación que ya se contempla en el plan director actualmente vigente.

Además, la revisión del plan director implicará la adaptación de la zona de servicio aeroportuaria mediante la adquisición de 44,1 ha aproximadamente (ver croquis adjunto).

Según la propuesta de revisión del plan director, la demanda prevista de aeronaves a largo plazo es de 10 operaciones/hora. El campo de vuelos, en su configuración actual, permite alcanzar un volumen de operaciones suficiente para atender la demanda prevista, pues la capacidad actual del aeropuerto es de 20 operaciones/hora. Consecuentemente, las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del plan director no suponen un incremento de la capacidad actual del aeropuerto. En ese sentido, el tráfico aéreo previsto en caso de no ejecutar dichas actuaciones coincide con el estimado para el horizonte de desarrollo previsible.

## 2. Tramitación del procedimiento

A continuación, se describen de forma sintética los principales hitos del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 19 de la ley de evaluación ambiental, una vez recibida la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica junto con el documento inicial estratégico, con fecha 10 de febrero de 2017, el órgano ambiental realizó las consultas para la elaboración del documento de alcance del estudio ambiental estratégico, procediendo a su aprobación el 31 de julio de 2017.

Teniendo en cuenta el documento de alcance, el promotor elaboró el estudio ambiental estratégico que, según lo previsto en los artículos 21 y 22 de la ley de evaluación ambiental, fue sometido por el órgano sustantivo a consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, así como, a información pública mediante anuncio publicado en el BOE con fecha 25 de abril de 2019.

El anexo I de la resolución contiene la relación de organismos consultados y quienes han emitido contestación durante las consultas realizadas por el órgano sustantivo, según la información que obra en el expediente. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se han integrado en el apartado «3.b» de la resolución. Ninguno de los organismos que han emitido contestación ha informado desfavorablemente la

Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez. No se han recibido alegaciones de particulares durante el periodo de información pública realizado por el órgano sustantivo.

Con fecha 17 de diciembre de 2019, se recibió el expediente de evaluación ambiental estratégica completo, incluyendo la versión preliminar del plan, el estudio ambiental estratégico y el resultado de la información pública y de las consultas realizadas.

Con fecha 12 de mayo de 2020, durante el análisis técnico del expediente, se solicitó al promotor información adicional según lo establecido en el artículo 24.4 de la ley de evaluación ambiental. La información complementaria elaborada por el promotor (adenda al estudio ambiental estratégico) fue recibida el 21 de octubre de 2020.

Adicionalmente, se constató que el expediente no contenía los informes de las Direcciones Generales de Calidad Ambiental y Cambio Climático; Planificación y Recursos Hídricos; Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía (tal y como se recoge en el anexo I). Al considerar relevantes los informes de dichos organismos, con fecha 15 de febrero de 2021, el órgano ambiental reiteró las consultas para que, en el ámbito de sus competencias, informasen sobre los impactos ambientales de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez, teniendo en cuenta el estudio ambiental estratégico y la información complementaria recibida con posterioridad.

Con fecha 11 de marzo de 2021, se recibió la contestación de la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Junta de Andalucía, remitiendo de forma conjunta los informes de: la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático; Servicio de Coordinación y Gestión de la Red de Espacios Naturales de Andalucía de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos; Servicios de Calidad del Aire y de Residuos y Calidad del Suelo de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Con fecha, 7 de abril de 2021, se recibe informe de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía.

Con fecha 7 de octubre de 2021, se ha recibido un escrito emitido por Aena en el que se precisan algunas de las medidas en relación con la energía y el cambio climático previstas por Aena en la adenda del 21 de octubre de 2020.

Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se han integrado en el apartado «3.b» de la resolución. Ninguno de los organismos que han emitido contestación ha informado desfavorablemente la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez.

Cabe señalar que el plazo para la formulación de la declaración ambiental estratégica quedó suspendido como consecuencia de la declaración del estado de alarma debido al brote epidémico de COVID-19 de acuerdo al Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo. Tras su derogación por el Real Decreto 537/2020, de 22 de mayo, los plazos administrativos se reanudaron el 1 de junio de 2020.

Adicionalmente, la solicitud de información complementaria suspende también el plazo para la formulación de la declaración ambiental estratégica, que se reanuda tras la recepción de la documentación.

### 3. Análisis técnico del expediente

#### a) Análisis de alternativas.

Según indica el promotor, 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 y Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo.).

Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor sólo contempla alternativas para la «ampliación de pista, construcción de RESA y calle de rodaje paralela en la cabecera 20» y «ampliación del aparcamiento de autobuses». El análisis que se realiza



sobre las alternativas se fundamenta en criterios de valoración técnicos; económicos; ambientales; administrativos y de compatibilidad con otras actuaciones planificadas.

#### a.1 Ampliación de pista.

La ampliación de pista se considera necesaria debido a que existen aeronaves que no pueden despegar en condiciones de máximo peso en despegue (MTOW). Sobre esta actuación, se plantean las alternativas que se describen brevemente a continuación:

– Alternativa 0: se propone mantener la longitud actual de la pista (2.300 m) y las dimensiones de franja y RESAs (una franja de 150 m de ancho a cada lado del eje de pista y RESAs de dimensiones 213×150m junto a la cabecera 20 y 240×150m junto a la cabecera 02).

– Alternativa 1: se propone una ampliación de pista de 300 m por el umbral 20, dotándola de 60 m de franja y de una RESA de 240×150 m en la cabecera 20.

– Alternativa 2: se propone una ampliación de pista de 900 m por el umbral 20, dotándola de 60 m de franja y de una RESA de 240×150 m en la cabecera 20.

El análisis ambiental comparativo entre las alternativas se desarrolla en la adenda al estudio ambiental estratégico. El promotor tiene en cuenta los cambios sobre la ocupación de superficie, así como, sobre las maniobras de aterrizaje y despegue causados por la ampliación de pista y analiza las afecciones ambientales que se derivan de ello; como las afecciones acústicas; la altura de sobrevuelo de los espacios protegidos próximos al aeropuerto; la interacción con especies de aves protegidas; la superficie de hábitats alterado y la interacción con zonas inundables.

Tras el análisis realizado, el promotor concluye que los impactos ambientales, aunque son más desfavorables en la alternativa 2, son comunes para ambas alternativas sin que puedan apreciarse diferencias de magnitud significativa entre ellas. Por el contrario, la única alternativa que posibilita el despegue de las aeronaves al 100% de MTOW es la alternativa 2, lo que, desde el punto de vista técnico, sí constituye una mejora sustancial. Por ello, la alternativa 2 (ampliación de pista de 900 m por el umbral 20) es la seleccionada por el promotor.

#### a.2 Ampliación del aparcamiento de autobuses.

Se pretende ampliar en 10 nuevas plazas el aparcamiento de autobuses para lo que se proponen dos ubicaciones (en el extremo norte u oeste del actual aparcamiento de autobuses).

Aunque inicialmente en el estudio ambiental estratégico el promotor selecciona la ubicación situada en el extremo norte del actual aparcamiento de autobuses, esta alternativa es modificada posteriormente, como consecuencia del análisis ambiental comparativo entre las alternativas que se desarrolla en la adenda al estudio ambiental estratégico. En dicho análisis, el promotor añade una tercera alternativa para evitar afectar a las formaciones de pino piñonero (*Pinus pinea*) en el ámbito del bosque isla catalogado en el interior del recinto aeroportuario. Esta alternativa ambiental y técnicamente más favorable es la finalmente seleccionada por el promotor.

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 análisis técnico del expediente de evaluación ambiental estratégica toma en consideración el estudio ambiental estratégico, las contestaciones de las Administraciones públicas a las consultas y las alegaciones recibidas durante la información pública realizadas por el órgano sustantivo, la información complementaria aportada por el promotor, así como, el resultado de las consultas complementarias practicadas por el órgano ambiental.

En el estudio ambiental estratégico y en la adenda se incluye un diagnóstico sobre la situación ambiental en el entorno aeroportuario y se analiza: 1) la correlación, coherencia y compatibilidad del plan director con otros planes y programas relacionados; 2) los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario, nacional, autonómico o local que guarden relación con el plan director; 3) los impactos potenciales del plan director sobre el medio ambiente.

Sobre el resultado de los análisis anteriores, el promotor propone: 4) los objetivos ambientales del plan director dirigidos a: reducir cualquier conflicto o interacción negativa del plan director con los planes relacionados que se hayan analizado y 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 asegurar el cumplimiento de todos los objetivos ambientales del plan director a lo largo de su vigencia, se establecen las medidas de integración ambiental de plan director (5). 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 ambiental (6) un sistema de seguimiento basado en la elaboración de informes periódicos (anuales y quinquenales) 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 indica que los indicadores podrán ser revisados y/o modificados en función de la evolución y exigencias detectadas en el seguimiento.

Respecto al primer punto del análisis realizado por el promotor, esto es «análisis sobre la correlación, coherencia y compatibilidad del plan director con otros planes y programas relacionados», se identifican en el estudio ambiental estratégico 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. El promotor no ha identificado incompatibilidades significativas con los instrumentos de planificación analizados. Ninguno de los organismos consultados con competencias específicas sobre los instrumentos de planificación analizados, ha informado sobre la existencia de tales incompatibilidades. En el anexo II se incluye la tabla realizada por el promotor que resume dicho análisis.

Los análisis realizados por el promotor sobre los puntos 2, 3, 4, 5 y 6 anteriormente definidos, se resumen a continuación, reflejando, para cada factor ambiental, los aspectos más significativos, su consideración y tratamiento por el promotor, así como las principales conclusiones de los informes de las Administraciones públicas que han participado en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

#### b.1 Aire.

En relación con el ruido, el estudio ambiental estratégico 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 por  $L_d > 60$  (7:00-19:00 h),  $L_e > 60$  (19:00-23:00 h) y  $L_n > 50$  (23:00-7:00 h) dB(A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, tanto en el escenario actual como en el desarrollo previsible. Para ello, se ha utilizado el programa de simulación INM («Integrated Noise Model») en su versión 7.0d.

El promotor analiza: 1) 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 2) la afección a suelo urbanizable residencial en el entorno aeroportuario.

Se concluye en el estudio ambiental estratégico que no existe superación de los objetivos de calidad fijados en ninguna de las zonas descritas en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Concretamente, en el caso de viviendas, no existen viviendas cuyos niveles de exposición al ruido sobrepase los valores de los índices acústicos  $L_d > 65$  dB(A) (7:00-19:00 h),  $L_e > 65$  dB(A) (19:00-23:00 h) o  $L_n > 55$  dB(A) (23:00-7:00 h) en la situación actual ni en el escenario futuro. Tampoco se han inventariado viviendas ni suelo urbanizable residencial dentro del ámbito delimitado por las isófonas  $L_d > 60$ ,  $L_e > 60$  y  $L_n > 50$  dB(A) en la situación actual ni futura. La gran mayoría de la superficie delimitada por la zona de afección acústica se encuentra dentro del límite aeroportuario (ver croquis adjunto).

En relación con la calidad del aire, se ha realizado un estudio comparativo entre las emisiones atmosféricas registradas para la situación actual y para el horizonte de desarrollo previsible teniendo en cuenta las emisiones debidas a las instalaciones aeroportuarias y al tráfico aéreo. Se ha utilizado el programa de simulación EDMS 5.1.4.1.

El promotor concluye que no se superan los objetivos de calidad del aire establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, en la situación actual ni en el escenario de desarrollo previsible, pues las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes se circunscriben al entorno próximo a la pista y no afectan a zonas residenciales ni a sus proximidades.

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

### Ruido

<b>Evaluación de impactos</b>	No se han inventariado viviendas ni suelo urbanizable residencial dentro del ámbito delimitado por las isófonas Ld > 60, Le > 60 y Ln > 50 dB(A) en la situación actual ni futura. La gran mayoría de la superficie delimitada por la zona de afección acústica se encuentra dentro del límite aeroportuario.
<b>Objetivo ambiental</b>	Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales.
<b>Medida de integración ambiental del plan director</b>	Realizar el seguimiento del ruido mediante el análisis de la huella acústica del aeropuerto de forma que se pueda prevenir la aparición de áreas residenciales en la isófona 65/65/55.
<b>Seguimiento</b>	<p><u>Indicador:</u> N° de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 65/65/55.</p> <p><u>Periodicidad:</u> Cuando se produzca la revisión del plan director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.</p>

### Calidad química del aire

<b>Evaluación de impactos</b>	No se superan los objetivos de calidad del aire establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, en la situación actual ni futura.
<b>Objetivo ambiental</b>	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.
<b>Medida de integración ambiental del plan director</b>	Realizar un seguimiento (estimación) de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria.
<b>Seguimiento</b>	<p><u>Indicador:</u> Emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, SO<sub>2</sub>, Hidrocarburos totales.</p> <p><u>Periodicidad:</u> Cuando se produzca la revisión del plan director o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.</p>

El Servicio de Calidad del Aire de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Junta de Andalucía indica que en materia de contaminación acústica se debe tender hacia la reducción del impacto producido por el aeropuerto sobre las distintas áreas acústicas, en especial en las residenciales. Este organismo considera necesario tener en cuenta la figura de la zona de servidumbre acústica con objeto de compatibilizar el funcionamiento del aeropuerto con los usos del suelo, actividades o edificaciones implantadas o que puedan implantarse en la zona afectada por el ruido aeroportuario.

Teniendo en cuenta que las servidumbres acústicas se delimitan con la envolvente de las isófonas correspondientes a Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A), Ln 50 dB(A), este órgano

ambiental, para garantizar una mayor protección de la población frente al ruido, establece las determinaciones reflejadas en el apartado 4.2.1 de la presente resolución.

Por otro lado, el Servicio de Calidad del Aire la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Junta de Andalucía indica también que en el estudio ambiental estratégico no se analiza el incremento de la contaminación lumínica debida a las nuevas instalaciones de alumbrado exterior ni la normativa de aplicación en la materia (Título IV de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07). Señala que actualmente la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía está tramitando un nuevo reglamento para la preservación de la oscuridad natural de la noche frente a la contaminación lumínica y que el municipio de Jerez se encuentra entre las 9 zonas con mayor contaminación lumínica de Andalucía en las que se están iniciando Estrategias de Preservación de la Oscuridad Natural de la Noche. Por ello, considera que se deberían incluir en el plan director criterios de sostenibilidad y medidas para la reducción de la contaminación lumínica en el diseño y en el uso de las nuevas instalaciones de alumbrado exterior del aeropuerto, así como en la renovación de las existentes, cuando proceda. Salvo en los casos en que resulte incompatible de acuerdo con la normativa de seguridad, recomienda incorporar las directrices del nuevo reglamento y propone criterios de sostenibilidad y medidas de reducción de la contaminación lumínica que motivan la definición de un nuevo objetivo ambiental y medida en el apartado 4.2.2 de la presente resolución.

#### b.2 Energía y cambio climático.

El promotor ha realizado un estudio comparativo sobre las emisiones atmosféricas registradas en la situación actual y en el horizonte de desarrollo previsible teniendo en cuenta las emisiones debidas a las instalaciones aeroportuarias (alcance 1 y 2) y las debidas al tráfico aéreo (alcance 3). Para ello, se ha utilizado el programa de simulación EDMS 5.1.4.1.

Se concluye que las emisiones de alcance 1 y 2, controladas por el aeropuerto, pasarán de 1.419 t CO<sub>2</sub> en la situación actual a 240 t CO<sub>2</sub> en el escenario de desarrollo previsible. La reducción del 83% de las emisiones se debe a la compra del 100% de la energía con garantías de origen renovable a partir de 2030.

Las emisiones estimadas de alcance 1, 2 y 3 pasan de 9. 873 t CO<sub>2</sub> en la situación actual a 10.109 t CO<sub>2</sub> en el escenario de desarrollo previsible. El incremento del 2,4% no es considerado significativo por el promotor ya que la contribución de las emisiones del aeropuerto de Jerez en relación con la red de aeropuertos de Aena es de aproximadamente del 0,4%.

No obstante, teniendo en cuenta los compromisos existentes en el proceso internacional de lucha contra el cambio climático, dirigidos hacia la disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub> y hacia la construcción de infraestructuras más eficientes en el consumo de la energía, se proponen en la documentación complementaria remitida por el promotor los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Energía y cambio climático	
<b>Evaluación de impactos</b>	Las emisiones estimadas de alcance 1, 2 y 3 pasan de 9. 873 t CO <sub>2</sub> en la situación actual a 10.109 t CO <sub>2</sub> en el escenario de desarrollo previsible. El incremento del 2,4% no es considerado significativo por el promotor.
<b>Objetivo ambiental</b>	Disminuir las emisiones de CO <sub>2</sub> , fomentando el ahorro, la eficiencia energética y el uso de energías renovables.
<b>Medidas de integración ambiental del plan director</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comprar el 100% de la energía con garantía de origen renovable a partir de 2030.</li> <li>- Renovar el alumbrado del edificio terminal con una reducción de potencia estimada entre el 40-50% de la potencia instalada.</li> <li>- Aplicar el plan fotovoltaico de Aena en el Aeropuerto de Jerez mediante la instalación de una planta fotovoltaica.</li> <li>- Adquirir el compromiso de carbono neutral para 2026 mediante la compensación de las emisiones a nivel de la red de aeropuertos de Aena.</li> <li>- Aplicar los criterios bioclimáticos y de eficiencia energética en las instalaciones y edificaciones de cada uno de los proyectos.</li> <li>- Cumplir del RD 47/2007 de 19 de enero, sobre certificación energética de los edificios de nueva construcción.</li> <li>- Analizar la instalación de energías renovables en las nuevas edificaciones previstas.</li> <li>- Diseñar y construir el nuevo edificio de aviación general nulo en consumo de energía, de acuerdo con Real Decreto 732/2019, de 20 de diciembre.</li> <li>- Suministrar infraestructura para abastecimiento de combustible o de energía eléctrica para vehículos de bajas emisiones (se proponen 2 puntos de recarga semi-rápida y 4 puntos de recarga lenta, todos exclusivamente para vehículos eléctricos para 2023).</li> <li>- Formar a conductores sobre técnicas de manejo con conservación de combustible.</li> <li>- Renovar los vehículos de transporte (para el año 2025 todos los turismos de Aena contarán con la etiqueta ECO).</li> </ul>
<b>Seguimiento</b>	<p><u>Indicadores:</u> Emisiones de CO<sub>2</sub> (alcance 1, 2 y 3); Disminución de CO<sub>2</sub> equivalente emitido a la atmósfera por las iniciativas de Aena; Incremento (%) de la eficiencia energética por unidad de tráfico; Producción de energía renovable.</p> <p><u>Periodicidad:</u> Anual.</p>

Teniendo en cuenta el cuadro anterior, este órgano ambiental añade en el apartado 4.2.3, una serie de indicadores para mejorar el seguimiento del objetivo ambiental y de las medidas propuestas por el promotor.

### b.3 Agua.

Según se indica en el estudio ambiental estratégico, el ámbito de estudio pertenece a la cuenca hidrográfica del río Guadalete. El arroyo del Rano, al que vierten las aguas residuales del aeropuerto, es el curso de agua más cercano y se ubica colindante a la zona de servicio. Este arroyo se encuentra en mal estado ecológico y en buen estado químico, según el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas 2015-2021.



El Aeropuerto de Jerez está ubicado sobre la masa de agua subterránea de Jerez de la Frontera (062.009). El estado químico del agua es malo y un 68,85% del acuífero se cataloga como zona vulnerable a nitratos. El aeropuerto se encuentra situado, en su mayor parte, en una zona de permeabilidad media, aunque al sureste presenta una permeabilidad muy alta.

En relación con los vertidos, la red de saneamiento es conducida a la EDAR del aeropuerto. Existe un convenio con el Ayuntamiento de Jerez para el traslado de los lodos a la depuradora municipal. El vertido de las aguas residuales tras su tratamiento en la EDAR se realiza al arroyo del Rano.

Las aguas pluviales son tratadas mediante separadores de hidrocarburos. La red de drenaje vierte las aguas pluviales tratadas a una zona húmeda existente en el aeropuerto y después, al cauce del arroyo del Rano.

El aeropuerto cuenta con las correspondientes autorizaciones de vertido del organismo competente.

Tanto en el separador de hidrocarburos, como a la salida de la EDAR, se realizan controles periódicos mediante analíticas que diagnostican la calidad del efluente en función de los objetivos de calidad definidos en la autorización de vertidos. Según pone de manifiesto el promotor, en dichos controles se han detectado superaciones puntuales de los valores límites de vertido de las aguas residuales en los últimos años.

Las actuaciones previstas no afectarán a elementos que formen parte del dominio público hidráulico ni a sus zonas de servidumbre o de policía.

Se afectará a ocho canales de riego provenientes del canal Guadalcaacín que desembocan en el arroyo del Rano, durante la ampliación de la pista (2.000 m afectados en total) y un canal por la ampliación del aparcamiento de autobuses (135 m).

En relación con la ocupación de zonas inundables, el aeropuerto no se ubica en zonas con riesgo de inundación ni áreas con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI) de acuerdo con el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. No obstante, según el «Estudio hidrológico-hidráulico para la prevención de inundaciones de la Cuenca del Guadalete, 2014», el espacio aeroportuario se encuentra afectado por la delimitación de zonas inundables para periodos de retorno de muy corta duración (5-10 años). Esta situación estaría motivada por la falta de continuidad de los cauces naturales y por las condiciones deficientes de drenaje que hacen que las aguas de avenidas se acumulen en el sector norte del aeropuerto (ver croquis adjunto).

Teniendo en cuenta lo anterior, existe solapamiento entre las actuaciones propuestas y las zonas inundables identificadas. Concretamente, el promotor indica que se ocuparán 7,8 ha de zonas inundables (el 17% de la nueva superficie construida), de las que 6,3 ha corresponden a la ampliación de pista. El promotor considera dicho impacto no significativo y compatible una vez desarrolladas las medidas previstas sobre adaptación y mantenimiento de las infraestructuras de drenaje.

Según se indica en la adenda, entre las instalaciones y actividades existentes en el aeropuerto de mayor riesgo ambiental ante inundaciones (EDAR, punto limpio, depósitos de combustible, industria Carbuces Airport Jerez y la zona donde se realizan las prácticas del servicio de extinción de incendios, SEI) solo la EDAR se considera que presenta un riesgo real frente a inundaciones por su situación en el aeropuerto (en el punto de vertido de la red de drenaje del aeropuerto, situada a menor cota).

Finalmente, se estima que el consumo de agua en el aeropuerto pasará de 96.324 m<sup>3</sup>/año en la situación actual a 107.663 m<sup>3</sup>/año. El abastecimiento procede de agua de red de la empresa municipal. De acuerdo con los datos incluidos en Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas 2015-2021, el promotor considera dicha presión sobre los recursos hídricos poco significativa teniendo en cuenta que supone el 0,4% respecto a las demandas brutas anuales del término municipal de Jerez de la Frontera y de la comunidad de regantes del Guadalcaacín y que el estado hídrico del Sistema Zona Gaditana es «normal» en relación con la sostenibilidad hídrica.

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

Agua	
<b>Evaluación de impactos</b>	<p>Los principales impactos detectados se deben a circunstancias que se están produciendo en la actualidad y son: superaciones puntuales de los valores límites de vertido de las aguas residuales y la existencia de zonas inundables por la falta de continuidad de los cauces naturales y por las condiciones deficientes de drenaje en el aeropuerto.</p>
<b>Objetivos ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua).</li> <li>- Promover un dimensionamiento y mantenimiento adecuado de las canalizaciones y obras de drenaje para minimizar los riesgos ambientales derivados de inundaciones.</li> <li>- Reducir el consumo de agua en el aeropuerto y controlar las fugas.</li> </ul>
<b>Medidas de integración ambiental del plan director</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisar las estrategias y medidas de control y gestión de aguas de escorrentía y residuales en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto.</li> <li>- Instalar una nueva EDAR que tendrá en cuenta en su diseño medidas de protección frente a inundaciones para el año 2023-2024.</li> <li>- Realizar el control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.</li> <li>- Adaptar las infraestructuras de drenaje afectadas por las actuaciones del plan director teniendo en cuenta al flujo máximo para un periodo de retorno de 500 años y realizar labores periódicas en las mismas de limpieza y mantenimiento en coordinación con las directrices que, al respecto, indique la administración competente.</li> <li>- Aplicar medidas de control de fugas y ahorro en el consumo de agua.</li> </ul>
<b>Seguimiento</b>	<p><u>Indicadores</u>: N° de analíticas remitidas a la autoridad competente; N° de episodios de inundación en el recinto aeroportuario; Superficie de zonas afectadas durante episodios de inundación; N° de inspecciones realizadas sobre las obras de drenaje existentes; Inclusión en los proyectos a acometer la adaptación de las obras de drenaje a períodos de retorno de 500 años; Consumo de agua por unidad de tráfico.</p> <p><u>Periodicidad</u>: Anual.</p>

La Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía recuerda al promotor las limitaciones y la regulación de usos sobre el dominio público hidráulico y requiere informar de forma previa a su ejecución, las actuaciones que se realicen para adaptar las infraestructuras de drenaje afectadas por las actuaciones previstas.

Las determinaciones indicadas por la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos han sido incluidas en los apartados 4.2.4 y 4.3.1 de la presente resolución, junto a otras determinaciones adicionales que establece el órgano ambiental.

b.4 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

La zona de servicio aeroportuaria se localiza sobre materiales cuaternarios formados mayoritariamente por luvisoles. La erosión ha modelado este conjunto de materiales blandos en una suave campiña de ondulaciones poco marcadas.

Las principales alteraciones se deberán a los movimientos de tierra y a la ocupación física de los suelos por las actuaciones previstas. La nueva superficie ocupada asciende a 46,23 ha. Dada la orografía de la zona en la que se ejecutarán las actuaciones, prácticamente llana, se prevé que los movimientos de tierra sean de poca envergadura.

### Suelo, subsuelo y geodiversidad

<b>Evaluación de impactos</b>	La nueva superficie ocupada asciende a 46,23 ha y se prevé que los movimientos de tierra sean de poca envergadura.
<b>Objetivos ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Conservar el recurso suelo.</li> <li>– Evitar la contaminación o degradación de suelos.</li> <li>– Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo.</li> <li>– Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.</li> </ul>
<b>Medidas de integración ambiental del plan director</b>	No se proponen.
<b>Seguimiento</b>	<p><u>Indicadores</u>: No se proponen.</p> <p><u>Periodicidad</u>: No se proponen.</p>

El Servicio de Calidad del Suelo de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Junta de Andalucía indica que dado que la actividad aeroportuaria se considera como actividad potencialmente contaminadora del suelo de acuerdo al 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, debería incluirse dentro de los objetivos ambientales del plan director, la prevención de la contaminación del suelo mediante la aplicación de medidas preventivas en la ejecución de las actuaciones propuestas y en el desarrollo de la actividad aeroportuaria.

Teniendo en cuenta lo anterior y considerando que el promotor no establece medidas ni indicadores de seguimiento para asegurar el cumplimiento de los objetivos ambientales propuestos, este órgano ambiental establece las determinaciones incluidas en los apartados 4.2.5 y 4.3.2 de la presente resolución.

#### b.5 Residuos.

En el año 2018, la cantidad total de residuos no peligrosos generados asciende a 122.168 kg, de los cuales, 121.380 kg son lodos de la EDAR. Prácticamente el 100% de los residuos generados han sido destinados a valorización (reciclaje, regeneración, recuperación o incineración con recuperación). Además, la cantidad total de residuos peligrosos generados asciende a 26.361 kg, de los cuales 22.440 kg son líquidos

acuosos contaminados procedentes de la limpieza de los separadores de hidrocarburos. El 14,4% de los residuos peligrosos generados ha sido destinado a valorización.

El aeropuerto está inscrito en el registro de pequeños productores de residuos peligrosos de Andalucía para todos los residuos que genera.

En el desarrollo previsible, la cantidad de residuos no peligrosos se ha estimado en 60.856 kg y la de residuos peligrosos en 21.477 kg, lo que el promotor no considera un incremento significativo en relación a la situación actual.

Residuos	
<b>Evaluación de impactos</b>	No se identifican impactos significativos.
<b>Objetivos ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía.</li> <li>- Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.</li> </ul>
<b>Medidas de integración ambiental del plan director</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.</li> <li>- 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.</li> </ul>
<b>Seguimiento</b>	<p><u>Indicadores:</u> Toneladas o m<sup>3</sup>/ATU de residuos producidos por tipo;      % de valorización de residuos.</p> <p><u>Periodicidad:</u> Anual.</p>

Los Departamentos de Residuos No Peligrosos y de Residuos Peligrosos de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Junta de Andalucía no consideran necesario realizar observaciones al respecto, aunque recuerdan que cualquier actividad de producción o de gestión de residuos peligrosos y no peligrosos deberá tener en cuenta la normativa vigente en Andalucía.

#### b.6 Población y salud humana.

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.

En relación con la ordenación del territorio y los usos del suelo, el Aeropuerto de Jerez está localizado íntegramente en el término municipal de Jerez de la Frontera. El ámbito de la zona de servicio está clasificado como Suelo No Urbanizable, con calificación de Sistema General de Transporte-Aeropuerto, salvo una pequeña zona situada al sureste que está clasificada como Suelo No Urbanizable de Especial Protección por la Planificación Urbanística-Regadíos. La nueva zona de servicio prevista en la revisión del plan director requerirá la incorporación de 44,1 ha de superficie adicional al norte y al noreste del aeropuerto calificada como Suelo No Urbanizable de Especial Protección por la Planificación Urbanística-Regadíos.

Sobre la incidencia social y económica, el promotor considera 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, concretamente, se estima que podrían generarse 700 empleos adicionales directos e indirectos, lo que supondrá un incremento del 73% respecto a la situación actual.

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

Población y salud humana	
<b>Evaluación de impactos</b>	Las emisiones previstas (sobre el aire y el agua) cumplen los criterios establecidos en la normativa de aplicación. No se han identificado interferencias significativas con la ordenación territorial.
<b>Objetivos ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- *Ver objetivos en materia de aire, energía y cambio climático, agua y suelo.</li> <li>- Compatibilizar la revisión del plan director con el planeamiento territorial y urbanístico.</li> <li>- Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.</li> </ul>
<b>Medidas de integración ambiental del plan director</b>	*Ver medidas en materia de aire, energía y cambio climático y agua.
<b>Seguimiento</b>	*Ver seguimiento en materia de aire, energía y cambio climático y agua.

La Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía recomienda que el estudio ambiental estratégico evalúe la afección acústica y contemple los niveles acústicos que se pueden esperar en cada punto de las inmediaciones del aeropuerto identificando la población vulnerable; la inmisión de contaminantes y gases de efecto invernadero producidos como consecuencia del consumo de energía; las medidas establecidas para evitar el vertido de aguas residuales y el tratamiento de aguas pluviales. Así mismo, sugiere el establecimiento de objetivos en materia de protección de la salud que contemplen compromisos en relación con las emisiones atmosféricas, niveles de ruido y vertidos, minimización y monitorización de los efectos sobre la salud de la población.

El promotor responde que los aspectos planteados por el organismo se integran en el estudio ambiental estratégico en los apartados anteriormente descritos.

El Ayuntamiento de Jerez informa de que, en caso de ser necesario, modificará el PGOU municipal para incluir la nueva clasificación y calificación del suelo que resulte de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez. Este organismo señala, además, que en la propuesta del plan director no se hace alusión a la implantación del polígono industrial que sí se recogía en el documento inicial estratégico sometido a consultas previas en 2017, desconociéndose el motivo que da lugar a ello. Considera que la escasa definición de la «zona de actividades complementarias» hace que resulte prácticamente imposible analizar la repercusión que, a nivel territorial, puede tener la ordenación propuesta y los usos que se pretenden implantar, que además, pueden ser objeto de modificación tal y como así reconoce el promotor.

El promotor señala que el interés mostrado en aquel momento por distintas empresas para implantarse en la zona descrita ha desaparecido y, por tanto, se ha modificado la zonificación con objeto de darle la mayor flexibilidad posible. Por otro lado, señala que la figura del plan director es de naturaleza y contenido fundamentalmente aeroportuario. El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario (de ulterior desarrollo) es el instrumento de ordenación urbanística y territorial del aeropuerto en el que se definirán los aspectos señalados por el Ayuntamiento. En ese sentido, se deberá realizar y tramitar una actualización de dicho plan, una vez se apruebe la actual propuesta de revisión del plan director.

#### b.7 Biodiversidad.

El aeropuerto y las actuaciones previstas no se ubican en el interior de ningún espacio protegido. La Zona de Especial Conservación (ZEC) Laguna de los Tollos (ES6120011) situada a 9 km de la cabecera 20, es el espacio protegido más cercano al aeropuerto.

Dado que se propone una ampliación de pista en la cabecera 20, se ha analizado en la documentación el efecto que tendrá dicha actuación sobre la altura de sobrevuelo de los espacios que se encuentran en línea con la cabecera de pista y que serían sobrevolados durante las operaciones de aterrizaje y despegue. Estos son, la ZEC Laguna de los Tollos y el Área Importante para la Conservación de Aves (IBA) «Campiña de Jerez - Lebrija y Marisma de Trebujena».

El promotor descarta el análisis detallado de otros espacios protegidos ubicados al suroeste del aeropuerto (como la Bahía de Cádiz) por encontrarse a más de 20 km y porque la mayoría de las operaciones (el 77%) se producen por la cabecera 20, en dirección noreste.

La Laguna de los Tollos es un complejo endorreico que constituye una zona importante de invernada y de paso para aves migradoras, así como, zona de reproducción para otras especies entre las que destaca el chorlito patinegro. Sobre el ámbito de protección de la ZEC se aplican el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de las Reservas Naturales de las Lagunas de Cádiz; el Plan de Gestión de la Zona Especial de Conservación Laguna de los Tollos; el Plan Andaluz de Humedales y el Plan para la Recuperación y Conservación de Aves de Humedales.

La IBA «Campiña de Jerez - Lebrija y Marisma de Trebujena» se ubica a 2,5 km al norte de la cabecera 20 y coincide, en gran medida, con el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación y Conservación de Aves Esteparias (aguilucho cenizo, sisón, avutarda y ganga ibérica). Además de las distintas especies de aves esteparias, la zona constituye uno de los enclaves más importantes para las poblaciones invernantes de grulla común, milano real y cigüeña negra en la provincia de Cádiz.

Según se indica en la adenda del estudio ambiental estratégico, la ampliación de pista reducirá la altura de sobrevuelo de ambos espacios respecto a la situación actual en 55 m durante la aproximación y 103 m durante el despegue. Concretamente, las alturas de sobrevuelo de la ZEC serán entre 555-645 m durante la aproximación y entre 1.040-1.211 m durante el despegue. Mientras que las alturas de sobrevuelo de la IBA serán de 98-555 m durante la aproximación y 184-1.040 m durante el despegue. Así, las operaciones de aproximación por la cabecera 20 (el 38% del total) serían las más problemáticas en relación con la interacción con la avifauna.

Sobre la afección a ambos espacios, el promotor concluye que no se producirá un cambio significativo respecto a la situación actual y no se producirá una afección adicional a la existente. Además, considera la probabilidad de interacción con las aves objeto de conservación de ambos espacios (aves acuáticas y esteparias) muy poco significativa, teniendo en cuenta el vuelo a baja altura de estas especies durante sus desplazamientos habituales (excepto en migración). Concluye que la actuación no afectará a la integridad de los espacios. No obstante, señala que puntualmente, sí podría existir interacción con alguna de las rapaces que se encuentran en la IBA (como milano negro o cernícalo primilla).



Al sureste de la zona de servicio vigente existe solapamiento con la delimitación del Plan de Recuperación del águila imperial ibérica y, además, el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación y Conservación de Aves Esteparias (aguilucho cenizo, sisón, avutarda y ganga ibérica) se ubica a unos 500 m del aeropuerto. No obstante, ninguna de las actuaciones previstas se ubica en el interior de los ámbitos de los planes indicados.

No se han identificado durante el periodo de inventario (2014-2019) el águila imperial, avutarda, sisón o ganga ibérica, a pesar de que los ámbitos de aplicación de sus planes de recuperación se encuentren cercanos al aeropuerto.

Se han inventariado 98 especies de aves en el aeropuerto (periodo 2014-2019), de las que 67 se incluyen en el Listado Español de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE) y 5 se catalogan como amenazadas, estas son: cigüeña negra y alimoche (ambas Vulnerables a nivel estatal y En Peligro de Extinción en Andalucía), águila pescadora y aguilucho cenizo (ambas Vulnerables a nivel estatal y autonómico) y milano real (En Peligro de Extinción a nivel estatal y autonómico). Las especies más abundantes se indican a continuación mostrando entre paréntesis el número de observaciones en los censos correspondientes al periodo 2014-2015: estornino (1.677), gaviota patiamarilla (1.314), gorrión común (1.135), paloma torcaz (1.049) y jilguero (1.031). Algunas de las especies incluidas en el LESRPE y en el Listado Andaluz de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LAESRPE) son: garcilla bueyera (769), cogujada común (559), vencejo (500), golondrina común (403), bisbita campestre (261), cigüeña blanca (236), buitrón (192), morito (165), avión común (123); canastera común (100), cernícalo vulgar (58), grulla (20), águila calzada (18); milano negro (13), alcaudón común (23), aguilucho cenizo (4), aguilucho lagunero occidental (2), elanio azul (1), etc.

No se han identificado nidos, vivares, ni lugares de reproducción, invernada o reposo de ninguna especie incluida en el LESRPE ni en el LAESRPE en los terrenos donde se contemplan actuaciones.

Sobre la pérdida de hábitats, la ampliación de pista supone la ocupación de 45,9 ha (de las cuales 10,8 son pastizales propiedad del aeropuerto y el resto se encuentran ocupadas por cultivos de regadío). Según el promotor, la actuación implicará la ocupación de territorio que ha sufrido una intensa transformación agraria, no siendo relevante como hábitat de especies protegidas y concretamente, como hábitat de especies de aves esteparias.

Por lo tanto, el promotor descarta impactos sobre especies de fauna protegida por afecciones directas o por ocupación de sus hábitats. Los impactos previsibles podrían deberse a molestias causadas por el sobrevuelo de zonas sensibles o por colisiones con las aeronaves.

En relación con lo anterior, se aportan datos sobre las colisiones con aves (birdstrike) en el período 2016-2018. En total, se han producido un total de 58 impactos (todos en el interior del aeropuerto). De ellas, 34 colisiones se han producido con especies sin identificar. Entre las especies que se han identificado y que se incluyen en el LESRPE se encuentran: golondrina común (7); vencejo común (3); avión común (1); bisbita común (1); cogujada común (1); aguilucho lagunero occidental (1); azor común (1); cernícalo primilla (1); milano real (1). Cabría destacar el milano real (En Peligro de Extinción), aguilucho lagunero (especie objetivo de conservación de la ZEC Laguna de los Tollos) y cernícalo primilla (especie esteparia objeto de conservación de la IBA).

Además, se pone de manifiesto en la documentación ambiental la relevancia del aeropuerto y su entorno como zona de paso y de invernada. Se han inventariado en el entorno aeroportuario 11 focos de atracción de fauna que, en su mayoría, se vinculan a zonas húmedas (ver croquis adjunto).

Sobre las molestias por sobrevuelo o los riesgos de colisión con las especies amenazadas identificadas, se indica que la cigüeña negra y el alimoche sólo se han identificado en una ocasión en el periodo 2014-2019 y el águila pescadora en dos ocasiones. Sólo el milano real (detectado en 2017, 2018 y 2019) y el aguilucho cenizo

(detectado en cuatro ocasiones en 2014, así como, durante las visitas para la elaboración del estudio ambiental estratégico y de la adenda) han presentado una mayor presencia en el entorno aeroportuario. Además, el aguilucho cenizo ha sido la única especie amenazada detectada en el interior del aeropuerto.

Sobre el milano real se indica que en Cádiz sólo resulta significativa la población invernante, ubicándose el dormitorio más cercano a 20 km del aeropuerto (según la bibliografía consultada). En la mayoría de los casos, la especie realiza vuelos planeando a baja altura, y no suele superar el centenar de metros (alcanzando máximas de 300 m, excepto en migración).

Respecto al aguilucho cenizo, se señala que la zona más cercana de nidificación (de acuerdo con la información bibliográfica analizada), se ubicaría a 3,5 km al noroeste del aeropuerto, por lo que no está alineada con la dirección de las operaciones del aeropuerto (hacia el noreste). La presencia de cultivos de regadío en las áreas de aproximación y despegue aeroportuario no reúnen las condiciones esteparias adecuadas para su presencia. Concluye el promotor que el ámbito aeroportuario puede formar parte de su área de campeo, pero no de reproducción o reposo. Además, su vuelo habitual es también a muy baja altura no soliendo superar los 100 m, excepto en migración.

Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor considera muy baja la probabilidad de interacción con las especies amenazadas identificadas y concluye que no se prevé que el plan director incremente el posible impacto sobre la fauna.

Respecto a la vegetación, no existe ningún hábitat de interés comunitario (HIC) en el interior de la zona de servicio y tampoco se identifican especies de flora protegidas.

Se refleja en la adenda que en el interior de la zona de servicio aeroportuaría se localiza una masa de bosque catalogada en el Inventario de Bosques Isla de Andalucía, sobre la que se prevé la ampliación del aparcamiento de autobuses. Esta actuación supondrá una ocupación de unos 2.733 m<sup>2</sup> de formaciones degradadas de eucaliptal (sin afección al pinar de pino piñonero) lo que representa un 2,3 % del total de su superficie, por lo que el promotor no lo considera un impacto significativo.

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

**Biodiversidad****Evaluación de impactos**

El promotor descarta impactos sobre espacios o especies protegidas por afecciones directas o por ocupación de sus hábitats. Los impactos previsibles podrían deberse a molestias causadas por el sobrevuelo de zonas sensibles o por colisiones con las aeronaves. Considera la probabilidad de interacción con las aves amenazadas identificadas en el entorno aeroportuario y con las que son objeto de conservación de los espacios protegidos más cercanos, muy poco significativa. El aeropuerto se encontraría dentro del área de campeo del aguilucho cenizo. No se han identificado durante el periodo de inventario (2014-2019) el águila imperial, avutarda, sisón o ganga ibérica, a pesar de que los ámbitos de aplicación de sus planes de recuperación se encuentren cercanos al aeropuerto.

La ampliación del aparcamiento de autobuses afectará a 2.733 m<sup>2</sup> de eucaliptal degradado, por lo que no se considera un impacto significativo.

**Objetivos ambientales**

- No producir efectos negativos sobre la Red Natura 2000 y otros espacios naturales protegidos.
- Proteger la biodiversidad de la avifauna en el entorno próximo aeroportuario garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.
- Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.
- Minimizar afecciones a las formaciones consideradas bosques isla relevantes en el entorno aeroportuario.

**Biodiversidad****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: 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:
  - Avistamientos, áreas de querencia y reproducción, fuentes de alimento y lugares de refugio y posada; incluyendo el seguimiento específico del aguilucho cenizo, milano real, águila imperial ibérica, y otras especies como avutarda, sisón, y ganga ibérica. Se prestará especial atención a períodos migratorios (paso prenupcial y postnupcial) así como la posible interacción con avifauna procedente de la ZEC los Tollos.
  - Medidas de exclusión revisando y controlando el cerramiento perimetral regularmente, incluyendo desbroces periódicos.
  - Medidas de expulsión mediante empleo de medios acústicos y luminosos de los vehículos del SSEI (bomberos) y vigilancia del recinto aeroportuario.
  - Formación del personal operativo, sobre identificación de aves, para mejorar el flujo de información sobre avistamientos de aves.
- Divulgación del riesgo de las aves para los alumnos de las escuelas de pilotos.
- Actualización en la AIP de información relevante relativa a flujos estacionales migratorios de avifauna, así como movilidad local.
- Supervisión de la no afección a ejemplares de pino piñonero del bosque isla existente en el interior del aeropuerto.

**Seguimiento**

Indicadores: Número de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad; Afección a especies de fauna o flora protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en el plan director; Nº de incidentes /colisiones con especies protegidas; Nº de estudios específicos de fauna y hábitats (avistamientos, áreas de querencia y reproducción, fuentes de alimento y lugares de refugio y posada), incluyendo el seguimiento del aguilucho cenizo, milano real, águila imperial ibérica, así como avutarda, sisón y ganga ibérica. Los estudios contemplarán interacción en períodos migratorios (paso prenupcial y postnupcial) así como la posible interacción con avifauna procedente de la ZEC los Tollos.

Periodicidad: Anual.

La Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Junta de Andalucía indica que, entre los principales condicionantes ambientales que afectarían al área de estudio se encuentran la presencia de aguilucho cenizo y de sisón (cuadrículas de proyección UTM de 1x1), lo que deberá tenerse en consideración en la definición de

las determinaciones que conformarán el contenido del plan director. En ese sentido, se incluye la determinación del apartado 4.3.3 de la presente resolución.

La Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía indica que, teniendo en cuenta la información aportada en el estudio ambiental estratégico y en la adenda, no son previsibles impactos significativos sobre las prioridades de conservación de los espacios Red Natura 2000 y, en particular, sobre la ZEC Laguna de los Tollos. Este organismo comparte los objetivos ambientales del plan director y las medidas de integración ambiental definidas por el promotor. Además, considera también adecuadas las medidas previstas durante la ejecución de las obras.

Este órgano ambiental considera que, si bien los datos de colisión con avifauna corresponden a la situación actual del aeropuerto, deben ser tomados en consideración con objeto de minimizar los impactos sobre la avifauna causados por la actividad aeroportuaria futura. En ese sentido, se deben adoptar medidas que contribuyan a mejorar la identificación de las especies afectadas por colisiones con aeronaves; reducir y compensar los impactos causados sobre las especies protegidas; mejorar el conocimiento de las poblaciones de aves protegidas en el entorno aeroportuario y mejorar la comunicación con los organismos competentes en materia de biodiversidad autonómicos. Por ello, se establecen las determinaciones ambientales del apartado 4.2.6 de la presente resolución.

#### b.8 Bienes materiales y Patrimonio cultural.

No existen bienes de interés cultural ni patrimoniales inventariados en el interior de la zona de servicio aeroportuaria actual ni en la ampliación propuesta.

El promotor ha realizado una prospección arqueológica en la zona de servicio del aeropuerto incluyendo también la zona ampliación que actualmente no es propiedad de Aena. Como resultado de dicha prospección, se han detectado dos yacimientos y una zona de dispersión de materiales cerámicos.

Según indica el promotor, las actuaciones previstas no afectarán a dichas zonas. No obstante, en caso de realizarse alguna actuación en sus inmediaciones se llevarán a cabo medidas preventivas necesarias para garantizar que no se vean afectadas.

En relación a las vías pecuarias, se indica que, aunque la cartografía disponible a través del servicio REDIAM de la Junta de Andalucía señala que la Cañada de Espera discurre por el interior de la zona de servicio del aeropuerto, cuestión que ha sido puesta de manifiesto por La Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Junta de Andalucía, esta vía pecuaria no discurre por el interior del aeropuerto, sino que es colindante al mismo por su límite sur, de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución de 9 de septiembre de 2009, de la Dirección General de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales, por la que se aprueba el deslinde de la vía pecuaria denominada «Cañada de Espera».

Por tanto, el promotor concluye que las actuaciones previstas en la propuesta de revisión del plan director no generarán ningún tipo de afección sobre las vías pecuarias que discurren por el entorno del aeropuerto.

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

### Bienes materiales y Patrimonio cultural

<b>Evaluación de impactos</b>	Las actuaciones previstas en la propuesta de revisión del plan director no generarán ningún tipo de afección sobre los yacimientos arqueológicos identificados ni las vías pecuarias que discurren por el entorno del aeropuerto.
<b>Objetivo ambiental</b>	Prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural y al dominio público pecuario.
<b>Medidas de integración ambiental del plan director</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Control arqueológico de los movimientos de tierra producidos en zonas de terreno natural no removido ni rellenado previamente.</li> <li>- En el caso particular de la zona "Dispersión Cerámica 1", en caso de planearse obras o remociones de tierra en sus proximidades, se deberán de realizar peritaciones arqueológicas, mediante sondeos o bandas de desbroce.</li> <li>- Todo hallazgo será notificado inmediatamente al órgano competente en materia de patrimonio cultural.</li> <li>- En el supuesto de que se produzca contestación al Informe de Prospección realizado por parte de los órganos competentes en Patrimonio Cultural, llevar a cabo las medidas indicadas.</li> </ul>
<b>Seguimiento</b>	<p><u>Indicadores:</u> Grado de ejecución de las medidas.</p> <p><u>Periodicidad:</u> Anual.</p>

Teniendo en cuenta el cuadro anterior, este órgano ambiental añade, en el apartado 4.2.7, indicadores para mejorar el seguimiento del objetivo ambiental y de las medidas propuestas por el promotor.

#### b.9 Paisaje.

El elemento paisajístico predominante del entorno aeroportuario es la presencia de cultivos extensivos de secano, regadío y viñedos. Además, las infraestructuras lineales viarias, ferroviarias, de riego y el propio aeropuerto, antropizan el paisaje. Al tratarse de una superficie con relieve muy llano, la visibilidad del aeropuerto está limitada por los obstáculos existentes, como el arbolado, las edificaciones dispersas y las carreteras.

La actuación más visible prevista en el plan director será la ampliación de la pista, pero el promotor indica que quedará a la misma cota que los cultivos y debido al relieve tan llano, los obstáculos existentes la ocultarán. Así, se concluye en la adenda que las actuaciones propuestas no cambiarán la percepción del aeropuerto desde cualquier punto del territorio circundante en un radio de 1,5 km, por lo que el efecto de las nuevas actuaciones sobre el paisaje no será significativo. El promotor no considera necesario proponer objetivos ambientales ni medidas específicas de integración paisajística adicionales a las que se propongan en el proyecto de cada actuación.



## Fundamentos de Derecho

La revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez, 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 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: la propuesta de revisión del plan director, el estudio ambiental estratégico, 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 Jerez» 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 del Aeropuerto de Jerez 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 al plan director.

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica y las medidas incluidas en el estudio ambiental estratégico 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 estudio ambiental estratégico 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 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 estudio ambiental estratégico, 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.

## 4.2 Determinaciones sobre el plan director.

### 4.2.1 Ruido:

Objetivo ambiental: En lo que respecta al objetivo referente a contaminación acústica, se modifica el objetivo propuesto «Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales» por el objetivo ambiental «Evitar un incremento del impacto acústico que provoque la exposición de viviendas y zonas residenciales o edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica) a índices acústicos iguales o superiores a  $L_d \geq 60$  dB(A),  $L_e \geq 60$  dB(A) y  $L_n \geq 50$  dB(A)».

Medidas de integración ambiental: Se sustituye la medida propuesta por el promotor por las siguientes medidas:

– Realizar el seguimiento del ruido mediante el análisis de la huella acústica del aeropuerto de forma que se pueda prevenir la aparición de áreas residenciales y/o edificios de usos sensibles en la envolvente de las isófonas correspondientes a los índices acústicos  $L_d \geq 60$  dB(A),  $L_e \geq 60$  dB(A) y  $L_n \geq 50$  dB(A).

– Si en algún momento se superan los criterios fijados por la ley, se procederá a la tramitación de una servidumbre acústica, cuyo plan de acción incorporará el correspondiente plan de aislamiento acústico.

Seguimiento: Se añadirán los indicadores siguientes al seguimiento ambiental: n.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 60/60/50.

Las isófonas serán revisadas cuando se produzca la revisión del plan director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa o se produzcan incrementos significativos no previstos de tráfico.

### 4.2.2 Contaminación lumínica:

Objetivo ambiental: Se añade a los objetivos ambientales propuestos por el promotor el siguiente 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: En el diseño y en el uso de las nuevas instalaciones de alumbrado exterior del aeropuerto, así como en la renovación de las existentes, se impedirá 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: Se establecerá el siguiente indicador: luminarias con diseño que evite la emisión de luz al hemisferio superior/luminarias totales instaladas.

### 4.2.3 Energía y Cambio Climático:

Seguimiento: Con objeto de mejorar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental y de las medidas propuestas por el promotor, se deberán incluir los

siguientes indicadores: compra de energía con garantía de origen renovable (%); compensación de las emisiones de la red de aeropuertos de Aena (%).

#### 4.2.4 Agua:

Medidas de integración ambiental: Para dar cumplimiento a los objetivos ambientales propuestos por el promotor es necesario incorporar la siguiente medida de integración ambiental adicional a las que se han propuesto:

– Instalar una nueva EDAR conforme a las prescripciones del Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, teniendo en cuenta en su diseño y ubicación medidas de protección frente a inundaciones.

Seguimiento: Con objeto de mejorar el seguimiento sobre el cumplimiento de los objetivos ambientales y de las medidas propuestas, se deberán incluir los siguientes indicadores: ejecución de la nueva EDAR si/no; índices de calidad química y biológica de los vertidos.

#### 4.2.5 Suelo, subsuelo y geodiversidad:

Medidas de integración ambiental: Se considera que dos de los objetivos ambientales propuestos por el promotor se corresponden realmente con medidas de integración ambiental, lo que deberá corregirse, concretamente: «seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo» y «dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas».

Seguimiento:

Para la evaluación del objetivo ambiental «Conservar el recurso suelo», se integrará en el programa de seguimiento ambiental el indicador: superficie de suelo natural ocupada por las actuaciones/superficie de suelo total ocupada por las actuaciones.

Para la evaluación del objetivo ambiental «Evitar la contaminación o degradación de suelos» se incluirá en el programa de seguimiento ambiental el indicador: ocurrencia de episodios accidentales de contaminación del suelo si/no.

La periodicidad de evaluación será anual.

#### 4.2.6 Biodiversidad:

Medidas de integración ambiental: Para dar cumplimiento a los objetivos ambientales propuestos por el promotor es necesario incorporar las siguientes medidas adicionales a las que se han propuesto:

– Las actuaciones de gestión y control de fauna que realice el gestor aeroportuario deberán someterse 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. Se instalarán carteles informativos para la aviación general y deportiva, con objeto de evitar el sobrevuelo de los espacios naturales protegidos y determinadas zonas sensibles para las aves. Los carteles deberán identificar, al menos, la ubicación de los espacios naturales protegidos y los incluidos en la Red Natura 2000 más cercanos, así como, la IBA «Campaña de Jerez - Lebrija y Marisma de Trebujena». Se identificarán las aves relevantes o que sean objetivo de conservación de los citados espacios, su época de cría y las alturas de vuelo de las especies. La información será actualizada, visualmente atractiva y fácilmente comprensible. Se explicará que se debe evitar el sobrevuelo de dichas zonas, especialmente durante la época de cría de las especies que son objetivo de conservación.

– Se adoptarán las medidas necesarias para registrar e identificar las especies afectadas en las colisiones con aeronaves. Para ello, podrán utilizarse técnicas como el análisis de plumas o de ADN.

– Cuando en un periodo de dos años se produzcan más de 4 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «vulnerable» o más de 2 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «en peligro de extinción», se realizará 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.

– Los resultados de la evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas por colisiones reiteradas, así como las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas de acuerdo con lo anteriormente indicado, deberán ser remitidos al organismo competente de la comunidad autónoma en materia de biodiversidad, y a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Seguimiento: se incorporarán al programa de seguimiento los siguientes indicadores: instalación de carteles informativos para evitar el sobrevuelo de espacios protegidos y zonas sensibles para las aves si/no; n.º de colisiones con especies identificadas/n.º de colisiones totales; especies protegidas afectadas por colisiones reiteradas; afección a ejemplares de pino piñonero del bosque isla existente en el interior del aeropuerto.

Cada dos años se comunicarán los datos sobre las colisiones con especies protegidas y el número de colisiones con especies identificadas/número de colisiones totales al organismo competente de la comunidad autónoma en materia de biodiversidad y a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

#### 4.2.7 Bienes materiales y Patrimonio cultural:

Seguimiento: se incorporarán al programa de seguimiento los siguientes indicadores: se afecta a elementos del patrimonio cultural (si/no); se afecta a elementos del dominio público pecuario (si/no).

#### 4.3 Determinaciones para la ejecución de proyectos.

El estudio ambiental estratégico, en su apéndice IV, incluye una serie de recomendaciones para la ejecución de los proyectos contemplados en el plan director. Tras el análisis realizado se deberán incorporar las siguientes determinaciones adicionales.

##### 4.3.1 Agua:

– Se prohíbe cualquier actuación que afecte a los recursos hídricos de la zona provocando impactos irreversibles a las masas de agua superficiales o subterráneas o cuya recuperación sea gravosa económica o temporalmente. Las actuaciones que se ejecuten tendrán en cuenta las limitaciones y la regulación de usos legalmente previstos sobre el dominio público hidráulico, sus zonas de servidumbre, de policía y zonas inundables.

– Las actuaciones y las ampliaciones de la infraestructura previstas que se pretendan desarrollar en las zonas inundables requerirán el informe previo favorable de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía y, en cualquier caso, no pueden implicar un agravamiento de las condiciones de evacuación de avenidas y una mayor exposición al riesgo de inundabilidad.

– Previamente a su ejecución, las actuaciones para «adaptar las infraestructuras de drenaje afectadas por las actuaciones del plan director, teniendo en cuenta al flujo máximo para un periodo de retorno de 500 años», requerirán el informe previo favorable de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía.

– Las infraestructuras programadas evitarán incrementar artificialmente la llanura de inundación y los riesgos ambientales y daños a terceros, aguas arriba y abajo de su

ubicación, debiendo incluir una red de drenaje debidamente justificada que garantice la evacuación de los caudales correspondientes a avenidas de 500 años de periodo de retorno.

– Se deberán prever y amortiguar los efectos de los caudales producidos por el sellado de la cuenca tras la urbanización.

#### 4.3.2 Suelo, subsuelo, geodiversidad:

– Teniendo en cuenta que la actividad aeroportuaria se encuentra regulada en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, antes de realizar los movimientos de tierra deberá conocerse el estado de los suelos y otros materiales naturales que vayan a ser excavados con objeto de poder determinar si se encuentran o no contaminados. Una vez conocido el estado de los materiales se procederá a su correcta gestión según lo establecido en la legislación vigente y en las siguientes determinaciones.

– Se debe acopiar y conservar la tierra vegetal para su reutilización en labores de restauración ambiental.

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

– Los préstamos se obtendrán 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.

– Durante la ejecución de las obras se adoptarán las medidas de buenas prácticas ambientales y las que sean necesarias para prevenir la contaminación del suelo. En caso de producirse eventos accidentales de contaminación, se aplicarán las medidas de descontaminación y gestión adecuada de suelos contaminados.

#### 4.3.3 Biodiversidad.

– En la evaluación de impacto ambiental del proyecto de ampliación de la pista, el promotor deberá realizar un estudio de campo siguiendo una metodología adecuada para poder identificar las poblaciones de aguilucho cenizo, sisón y otras especies de aves esteparias que se encuentren cercanas al aeropuerto y que, en su caso, pudieran verse afectadas por el proyecto.

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 Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez, 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, 26 de noviembre de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

## ANEXO I

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones recibidas	
Consultados	Contestación
Ministerio para la Transición Ecológica.	
Oficina Española de Cambio Climático (OECC).	
Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.	
Secretaría General de Planificación de Infraestructuras y Transporte. Ministerio de Fomento.	
Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Secretaría General de Infraestructuras. Ministerio de Fomento.	Sí
AESA.	
OBSA. Observatorio de la Sostenibilidad en la Aviación. SENASA.	
ADIF.	
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Cádiz.	
Ministerio de Economía.	
Ministerio de Hacienda.	Sí
Ministerio del Interior.	Sí
Agencia de Medio Ambiente y Agua. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	
Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	
Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	
Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	



Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones recibidas	
Consultados	Contestación
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Sostenibilidad Urbana. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	
Dirección General de Bienes Culturales y Museos. Secretaría General de Cultura. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía. Consejería de Cultura y Patrimonio. (además) (2)	Sí <sup>1</sup>
Dirección General de Calidad, Innovación y Fomento Turístico. Consejería de Turismo y Deporte. Junta de Andalucía.	
Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía.	Sí <sup>2 y 3</sup>
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil. Consejería de Justicia e Interior. Junta de Andalucía.	
Secretaría General de Salud Pública y Consumo. Consejería de Salud. Junta de Andalucía.	Sí <sup>4</sup>
Ayuntamiento de Jerez de la Frontera.	Sí
Ayuntamiento de Puerto de Santa María.	
Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.	
Ayuntamiento de Trebujena.	
Ayuntamiento de Cuervo de Sevilla (EI).	
Diputación Provincial de Cádiz.	
SEO/BirdLife.	
Ecologistas en Acción.	
Asociación Gaditana Defensa, Estudio de la Naturaleza (AGADEN).	

- 1) Informa la Dirección General de Patrimonio Histórico y Documental de la Junta de Andalucía.
- 2) Informa la Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio.
- 3) Informa el Servicio de Carreteras de la Junta de Andalucía.
- 4) Informa la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía.

## ANEXO II

**Análisis de la compatibilidad de la Propuestas de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez con planes, programas y normativa sectorial relacionada (tabla extraída del estudio ambiental estratégico)**

Aspectos ambientales	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	Establece medidas en relación con la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.	La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con el Cambio Climático	El EsAE realiza un análisis detallado sobre el consumo de combustible y de energía eléctrica en las instalaciones y desarrolla propuestas de eficiencia energética y disminución de consumo de energías no renovables.	Limitar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
	Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC)	Establece el marco de referencia para la coordinación entre las Administraciones Públicas en las actividades de evaluación de impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en España	En el aeropuerto de Jerez, la potencia térmica nominal instalada es menor de 20 MW, por lo que queda excluido del comercio de derechos de emisión		
	Plan Nacional de asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero períodos 2013-2020 y 2021-2030	Establece la asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero		Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez son compatibles con las determinaciones de la Estrategia Andaluza de Cambio Climático	
Ruido aeroportuario	Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático	Incluye conjunto de medidas, a ejecutar por los distintos Departamentos de la Junta de Andalucía, como aportación de la Comunidad Autónoma a la Estrategia Española ante el Cambio Climático	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez son compatibles con las determinaciones de la normativa vigente en relación con el ruido aeroportuario.	El EsAE incluye un estudio detallado de la afección por ruido, tanto en situación actual como en el Horizonte de Desarrollo Previsible del Plan y la Alternativa 0.	Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales.
	Ley 37/2003, del ruido, Reales Decretos de Desarrollo 1513/2005 y 1367/2007 y Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre.	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.		La evaluación realizada muestra que ni en la situación actual ni en el desarrollo previsible se producen superaciones de los objetivos de calidad acústica.	

Aspectos ambientales	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	<p>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 SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, NOx, partículas, CO, O<sub>3</sub>, entre otros</p>	<p>Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez son compatibles con las determinaciones del Plan Nacional de Calidad del Aire y de la normativa vigente en relación con la calidad del aire</p>	<p>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 como en el Horizonte de Desarrollo Previsible y la Alternativa 0 y establece un sistema de control y seguimiento de contaminación atmosférica</p>	<p>Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límites establecidos en la normativa</p>
	Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera	<p>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</p>	<p>En relación con los aeropuertos, la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire incluye medidas orientadas a reducir las emisiones tanto de las operaciones de los propios aviones en el entorno de los aeropuertos como del transporte de apoyo en tierra y movilidad de los pasajeros. Además, se contemplan medidas sobre la reducción de emisiones de las instalaciones fijas presentes en los aeropuertos</p>	<p>En ninguna de las poblaciones próximas al aeropuerto se producen superaciones de los valores límites establecidos en la normativa</p>	
	Estrategia Andaluza de Calidad del Aire				
Energía	Directiva 2012/27/UE	<p>Plantea reducir las emisiones GEI (Gases de Efecto Invernadero) en un 20% con respecto a las cifras de 1990; obtener al menos el 20% del consumo energético a partir de fuentes renovables y reducir un 20% el consumo energético, respecto a las cifras proyectadas para el año 2020</p>	<p>Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez son compatibles con las determinaciones del Plan Nacional de Calidad del Aire y de la normativa vigente en relación con la calidad del aire</p>	<p>El EsAE incluye un análisis de los consumos tanto en situación actual como en el horizonte de Desarrollo Previsible del Plan Director</p>	<p>Procurar la reducción en el consumo energético (consumo final por unidad de tráfico)</p>
	Real Decreto 56/2016	<p>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 proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía</p>			<p>Aumentar la eficiencia energética (por pasajero atendido)</p>

Aspectos ambientales	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
Energía	Consejo Europeo de 23-24 de octubre de 2014. "Paquete Clima y Energía 2030"	Plantear reducir las emisiones GEI (Gases de Efecto Invernadero) en un 40 % con respecto a las cifras de 1990. Obtener al menos el 27% del consumo energético a partir de fuentes renovables y reducir un 27% el consumo energético respecto a las cifras proyectadas para el 2020			
	Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2014-2020	Establece las líneas generales a seguir para conseguir los ahorros de eficiencia energética en los sectores de la edificación, industria y servicios públicos			
	Plan de Energías Renovables 2011- 2020	Incluye el diseño de nuevos escenarios energéticos y la incorporación de objetivos acordados con la Directiva 2009/28/CE relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, la cual establece objetivos mínimos vinculantes			
	Estrategia Energética de Andalucía 2014-2020	Establece las orientaciones para desarrollar la política energética en Andalucía, con la finalidad de alcanzar un sistema energético suficiente, bajo en carbono, inteligente y de calidad, en línea con la política energética europea			
	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.			
Suelo	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		El EsAE 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 y por lo recogido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminadoras 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

Aspectos ambientales	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
Residuos	Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados	<p>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</p>	<p>Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ierez son compatibles con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los residuos.</p>	<p>El EsAE identifica la cantidad de residuos tanto para la situación actual como para los que se generarán en el horizonte de la alternativa 0 como 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.</p>	<p>Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación.</p>
	Programa Estatal de Prevención de Residuos 2014-2020	<p>Para cada tipo de residuos, el Plan fija una serie de objetivos cualitativos y cuantitativos enfocados en la recuperación, reutilización, el reciclado, la valoración energética y, en última instancia, el vertido, así como las medidas pertinentes para alcanzarlos y los indicadores de seguimiento de la eficacia de éstas últimas. También contempla la reducción de los vertidos de residuos biodegradables, mediante la valorización, el reciclaje, el compostaje y la bionmetanización.</p> <p><u>Obligativos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducción de la cantidad de residuos.</li> <li>- Impulso a la reutilización y al alargamiento de la vida útil.</li> <li>- Reducción del contenido de sustancias nocivas en materiales y productos.</li> <li>- Reducción de los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente, de los residuos generados.</li> </ul>		<p>Los residuos generados para la alternativa 0 y el horizonte de desarrollo previsible coinciden, por lo que no se estima que las actuaciones incluidas en la Propuesta de revisión vayan a suponer un incremento en el volumen de residuos a gestionar en el futuro.</p>	<p>Gestión adecuada de residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación.</p> <p>Incrementar la tasa de reciclaje.</p> <p>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</p>

Aspectos ambientales	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
Residuos	<p>Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022</p>	<p>Su objetivo es orientar la política de residuos en España. Aplicación del principio de jerarquía.</p> <p><u>Objetivos de reciclado y valorización 2020 de algunos tipos de residuos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tierras limpias: 90%.</li> <li>- RCD no peligrosos: 70%.</li> <li>- Lodos de depuración: 85%.</li> </ul>		<p>Como resultado de la implantación del SGI y del control de sus aspectos ambientales y energéticos los procesos de gestión ambiental contribuyen a garantizar el correcto tratamiento y reciclado de los residuos generados.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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 residuos peligrosos</li> <li>- En el caso de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se potenciará la reutilización de los mismos y las donaciones para su recuperación</li> </ul>	
	<p>Plan Director Territorial de Residuos No Peligrosos de Andalucía 2010-2019</p>	<p>Define los objetivos específicos en los ámbitos de la prevención en la generación de los residuos, la gestión, el seguimiento y control de las obligaciones asociadas, así como la concienciación y la difusión de información entre todos los agentes afectados. Establece 172 medidas para cumplir con los objetivos.</p> <p><u>Objetivos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aplicación del principio de jerarquía en la gestión.</li> <li>- Prevención en la generación de residuos.</li> <li>- Minimización del depósito en vertedero (priorizar la valorización material y energética).</li> <li>- Proximidad y autosuficiencia.</li> <li>- Acceso a la información y la participación ciudadana.</li> </ul> <p>Mejora permanente en la gestión de los residuos no peligrosos en el territorio.</p>			



Aspectos ambientales	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
Residuos	<p>Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2012-2020</p>	<p>Define los objetivos de reducción, reutilización, reciclado, y otras formas de valorización y eliminación, así como las medidas a adoptar para conseguir dichos objetivos, los medios de financiación y el procedimiento de revisión.</p> <p>Objetivos cuantitativos de gestión para 2021:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Valorizar el 100% de los residuos producidos en la Comunidad Autónoma cuya valorización resulte técnica y económicamente viable, de acuerdo con el Catálogo de Residuos de Andalucía.</li> <li>- Recogida del 95% de aceites usados y valorización del 100% de los aceites usados recogidos y la regeneración del 65% de lo recogido.</li> </ul> <p>Cumplimiento de los objetivos de valorización, reciclaje y reutilización fijados por el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil y en el Plan Nacional Integrado de Residuos (PNIR), a más tardar el 1 de enero de 2015.</p>			
	Medio Hidrológico	<p>Real Decreto Legislativo 1/2001, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas y Real Decreto 849/1986 de desarrollo</p> <p>Plan Hidrológico de la Demarcación del Guadalquivir-Barbate 2015-2021</p> <p>Plan de Prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces</p>	<p>Establece la regulación del Dominio Público Hidráulico y el uso del agua, así como las normas básicas para su protección.</p> <p>Establece los objetivos generales para conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la demarcación</p> <p>Establece las medidas necesarias para evitar o minimizar las inundaciones en los núcleos urbanos.</p> <p>Contempla la intervención a través del planeamiento urbanístico para aumentar la adaptación de los asentamientos en los cursos fluviales, evitando la ocupación de los cauces y limitando los usos en zonas inundables.</p> <p>Establece la ordenación de terrenos inundables y de las zonas de servidumbre y policía.</p>	<p>Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez son compatibles con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente</p>	<p>El EsAE identifica la red hidrológica superficial, así como las masas de agua subterráneas, así como las posibles afecciones a las mismas, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras</p>

Aspectos ambientales	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
<p><b>Medio Hidrológico</b></p>	<p><b>Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación del Guadalete Barbate.</b> (Aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía el 20 de octubre de 2015 y por el Consejo de Ministros el 15 de enero de 2016, mediante Real Decreto 21/2016, de 15 de enero)</p>	<p>Objetivos generales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento de la percepción del riesgo de inundación y de las estrategias de autoprotección de la población, los agentes sociales y económicos.</li> <li>- Mejorar la coordinación administrativa entre todos los actores involucrados en la gestión del riesgo.</li> <li>- Mejorar el conocimiento para la adecuada gestión del riesgo de inundación.</li> <li>- Mejorar la capacidad predictiva ante situaciones de avenida e inundaciones.</li> <li>- Contribuir a mejorar la ordenación del territorio y la gestión de la exposición en las zonas inundables.</li> <li>- Conseguir una reducción, en la medida de lo posible, del riesgo a través de la disminución de la peligrosidad para la salud humana, las actividades económicas, el patrimonio cultural y el medio ambiente en las zonas inundables.</li> <li>- Mejorar la resiliencia y disminuir la vulnerabilidad de los elementos ubicados en las zonas inundables.</li> <li>- Contribuir a la mejora o al mantenimiento del buen estado de las masas de agua a través de la mejora de sus condiciones hidromorfológicas.</li> </ul>	<p>No se prevén interacciones. Ninguna de las zonas de riesgo (ARPSI) identificadas en el Plan es coincidente con la Zona de Servicio del aeropuerto de Jerez</p>		
<p><b>Usos del suelo y ordenación del territorio</b></p>	<p><b>Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)</b></p> <p><b>Plan General de Ordenación Urbanística de Jerez</b></p> <p><b>Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de las Reservas Naturales de las Lagunas de Cádiz</b></p>	<p>Establece los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía</p> <p>Establece la clasificación de todo el suelo del término municipal, asignando usos al suelo, así como derechos y deberes a los agentes del suelo.</p> <p>Establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres</p>	<p>El solapamiento de usos del suelo identificado y su posible afectación sobre los futuros usos necesitará de la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas, así como la inclusión en la zona húmeda más cercana al aeropuerto, incluida en el Plan Andaluz de Humedales, es la Laguna de los Tollos y está situada a 8 km de distancia, por lo que no se prevén interacciones entre ambos.</p>	<p>El EsAE incluye un análisis de los instrumentos de planificación que tienen relación territorial con el aeropuerto</p> <p>El EsAE incluye un análisis de los instrumentos de planificación que tienen relación territorial con el aeropuerto</p>	<p>Compatibilización del PD con el planeamiento territorial y urbanístico.</p> <p>Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: crecimiento urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.</p> <p>Compatibilización del PD con el planeamiento territorial y urbanístico</p>

Aspectos ambientales	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
Patrimonio cultural	Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español	Establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales.	No hay interacciones significativas. 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 y a los resultados de una prospección arqueológica superficial realizada, 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	Compatibilización de la actividad aeroportuaria con la preservación del Patrimonio Cultural
	Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía	Establece el régimen jurídico del patrimonio cultural andaluz.	No hay interacciones. Ninguna Vía Pecuaría atraviesa actualmente la Zona de Servicio.	El EsAE identifica las Vías pecuarias presentes en las inmediaciones del aeropuerto	
	Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias de Andalucía	Tiene como finalidad dotar a las vías pecuarias de una dimensión de utilidad pública que va más allá del uso tradicional ganadero, destacando sus funciones medioambientales, paisajísticas, de desarrollo rural y de esparcimiento ciudadano			
Transporte y movilidad	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024	Planeta un nuevo marco de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda en España.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez son compatibles con las determinaciones de estos Planes.	El EsAE incluye un análisis de los efectos sobre las infraestructuras, los accesos al aeropuerto y la movilidad	Mantenimiento de los más altos niveles de calidad y seguridad de los servicios.
	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			Mejorar la eficiencia técnica y económica de la infraestructura aeroportuaria, y fomentar la intermodalidad.
	Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020 (PISTA)	Instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras del transporte del territorio andaluz			Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y la seguridad de la infraestructura aeroportuaria.

Aspectos ambientales	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
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		El EsAE incluye un inventario a partir del cual se han determinado las posibles afectaciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director.	Minimizar la afectación a espacios naturales y especies protegidas.
	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.			No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.
	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. <u>Objetivos:</u> - Proteger, conservar y restaurar la naturaleza en España y reducir sus principales amenazas. - Fomentar la integración de la biodiversidad en las políticas sectoriales.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez 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 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.)	Evitar o minimizar las afectaciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.
	Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad	<u>Objetivo:</u> Frenar la pérdida de biodiversidad en Andalucía y recuperar el adecuado funcionamiento de sus ecosistemas		El EsAE establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad.	Minimizar las interacciones de aviación con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
Plan de Medio Ambiente de Andalucía	<u>Objetivos:</u> - Mejorar la administración y gestión del medio ambiente. - Contribuir a la lucha contra el cambio climático reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero y aumentando la capacidad de sumidero en Andalucía. - Disminuir los riesgos de que se produzcan emergencias ambientales. - Garantizar el desarrollo sostenible de la región compatibilizando el bienestar económico y social con la conservación de los recursos naturales y del paisaje.		En concreto para la fauna las medidas se establecen a través de su Sistema de Gestión de Seguridad Operacional en certificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).	Ganarizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.  Evitar o minimizar las afectaciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.  Garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas a la par que respetar la biodiversidad del entorno.	

Aspectos ambientales	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
<b>Biodiversidad</b>	<p style="text-align: center;"><b>Plan Andaluz de Humedales</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Plan para la Recuperación y Conservación de Aves de Humedales</b> (Aprobado por Acuerdo de 13 de marzo de 2012, del Consejo de Gobierno)</p>	<p><u>Finalidad:</u> Conservar la integridad ecológica de los humedales andaluces, fomentando su uso racional para mantener, ahora y en el futuro, sus funciones ecológicas, socioeconómicas e histórico-culturales.</p> <p>Se trata de un documento marco para la planificación, ordenación y gestión de los humedales andaluces, donde se establecen los principios y criterios de gestión, los programas sectoriales, las acciones prioritizadas y los procedimientos necesarios para conseguir una coexistencia entre el mantenimiento de la integridad ecológica de los humedales andaluces y la utilización sostenible de los recursos.</p> <p><u>Objetivo general:</u> establecer medidas de protección y conservación para alcanzar un tamaño de población y un estado de conservación tal que permita pasar al avetoro, la creستا pardilla, el porrón pardo, la malvasía cabeciblanca, la focha moruna y el fumarel común de la categoría «en peligro de extinción» a la categoría «vulnerable» en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas.</p> <p>Para el águila pescadora y la garcilla cangrejera, catalogadas «vulnerable» en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas, la finalidad es pasarlas al Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESPPE).</p> <p><u>Objetivos específicos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar o mantener el hábitat de las áreas donde se asientan las poblaciones de las especies del presente Plan y aquellas potenciales de ser ocupadas.</li> <li>- Reducir la incidencia de los factores de amenaza que afectan a las especies de aves de humedales.</li> <li>- Aumentar los efectivos de las poblaciones e incrementar el número de núcleos poblacionales.</li> <li>- Incrementar los conocimientos y las herramientas destinados a la gestión aplicada a la conservación de las especies incluidas en el presente Plan.</li> <li>- Conseguir que la mayor parte de la sociedad manifieste una actitud positiva hacia la conservación de las especies tratadas en el Plan.</li> </ul> <p>Establecer mecanismos que fomenten la implicación de todos los sectores de la sociedad en la conservación de las especies de aves de humedales.</p>	<p>La zona húmeda más cercana al aeropuerto, incluida en el Plan Andaluz de Humedales, es la Laguna de los Tollos y está situada a 8 km de distancia, por lo que no se prevén interacciones entre ambos.</p> <p>No se prevén interacciones significativas, ya que la laguna o complejo endorreico que se encuentran incluidos en el ámbito de aplicación del Plan de Conservación de Aves de Humedales más cercana al aeropuerto se ubica a 8 km del mismo por lo que no se prevén afectaciones sobre estas especies.</p> <p>En los censos de fauna realizados por Aena en 2014-2015 no se ha detectado ningún ejemplar de estas especies ni dentro del aeropuerto ni en las inmediaciones del mismo.</p>	<p>El EsAE incluye un inventario a partir del cual se han determinado las posibles afectaciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director.</p> <p>El EsAE incluye un inventario de las zonas húmedas presentes en las inmediaciones del aeropuerto.</p> <p>El EsAE identifica la avifauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p> <p>Aena ha realizado censos (2014-2015) obteniéndose datos cuantitativos sobre la presencia de diferentes especies de avifauna en el interior del aeropuerto y su entorno.</p> <p>El EsAE establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad.</p> <p>En concreto para la fauna las medidas se establecen a través de su Sistema de Gestión de Riesgos Operacional en coordinación con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).</p>	

Aspectos ambientales	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
<p><b>Biodiversidad</b></p>	<p><b>Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica</b> (Aprobado por Acuerdo de 18 de enero de 2011, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueban los Planes de Recuperación y Conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos)</p>	<p><u>Objetivo general:</u> establecer medidas de protección y conservación del águila imperial ibérica con la finalidad de alcanzar un tamaño de población y un estado de conservación tal que permita pasar a la especie en peligro de extinción a la categoría vulnerable en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas.</p> <p><u>Objetivos específicos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar o mantener el hábitat de las áreas donde se asientan las poblaciones de águila imperial y aquellas potenciales a ser ocupadas dotándolas de las características requeridas por la especie.</li> <li>- Reducir la incidencia de los factores de amenaza que afectan a las poblaciones de águila imperial.</li> <li>- Aumentar los efectivos de las poblaciones e incrementar el número de núcleos poblacionales.</li> <li>- Incrementar los conocimientos y las herramientas destinados a la gestión aplicada a la conservación del águila imperial.</li> <li>- Conseguir que la mayor parte de la sociedad manifieste una actitud positiva hacia la conservación del águila imperial.</li> </ul> <p>Establecer mecanismos que fomenten la implicación de todos los sectores de la sociedad en la conservación del águila imperial.</p>	<p>La parte sureste de la Zona de Servicio vigente se solapa con la delimitación establecida por el Plan de Recuperación del águila imperial ibérica.</p>	<p>El EsAE identifica la avifauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p> <p>Aena ha realizado censos (2014-2015) obteniéndose datos cuantitativos sobre la presencia de diferentes especies de avifauna en el interior del aeropuerto y su entorno.</p> <p>El EsAE establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad.</p> <p>En concreto para la fauna las medidas se establecen a través de su Sistema de Gestión de Riesgos Operacional en coordinación con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).</p> <p>El EsAE propone integrar en el Plan de seguimiento ambiental del Plan Director de manera específica el seguimiento del águila imperial ibérica y del aguilucho cenizo y la avifauna en el interior y en el entorno aeroportuario. Los resultados se comunicarán a la Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía.</p>	<p>Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas.</p> <p>No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.</p> <p>Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas</p>



Aspectos ambientales	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
<p><b>Biodiversidad</b></p>	<p><b>Plan de Recuperación de Aves Esteparias</b> (Aprobado por Acuerdo de 18 de enero de 2011, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueban los Planes de Recuperación y Conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos)</p>	<p><u>Objetivo general:</u> establecer medidas de protección y conservación de varias especies de aves esteparias (dos especies en peligro de extinción (avutarda y torillo andaluz) y cinco especies vulnerables (aguilucho cenizo, alondra ricoti, ganga ibérica, ganga ortega y sión) según el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas)) con la finalidad de alcanzar un tamaño de población y un estado de conservación tal que permita disminuir la categoría de conservación que actualmente ostentan estas especies.</p> <p><u>Objetivos específicos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejorar o mantener el hábitat de las áreas donde se asientan las poblaciones de las especies del presente plan y aquellas potenciales de ser ocupadas.</li> <li>- Reducir la incidencia de los factores de amenaza que afectan a las poblaciones de las especies objeto del plan, principalmente la pérdida de hábitat.</li> <li>- Aumentar los efectivos de las poblaciones e incrementar el número de núcleos poblacionales.</li> <li>- Incrementar los conocimientos y herramientas destinados a la gestión aplicada a la conservación de las especies incluidas en el presente plan.</li> <li>- Conseguir que la mayor parte de la sociedad manifieste una actitud positiva hacia la conservación de las especies tratadas en el plan.</li> </ul> <p>Establecer mecanismos que fomenten la implicación de todos los sectores de la sociedad en la conservación de las especies de aves esteparias</p>	<p>No se prevén interacciones significativas ya que el aeropuerto, aunque está próximo, no se ubica dentro de la delimitación establecida por el Plan de Recuperación y Conservación de Aves Esteparias.</p> <p>En los censos de fauna realizados por Aena en 2014- 2015, únicamente se ha detectado la presencia puntual del aguilucho cenizo reduciéndose sus avistamientos a 4 en todo el año. El resto de especies no han sido detectadas</p>	<p>El EsAE identifica la fauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p> <p>Aena ha realizado censos (2014-2015) obteniéndose datos cuantitativos sobre la presencia de diferentes especies de avifauna en el interior del aeropuerto y su entorno.</p> <p>En el EsAE se proponen medidas para compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de especies protegidas.</p> <p>El EsAE propone integrar en el Plan de seguimiento ambiental del Plan Director de manera específica el seguimiento de las aves esteparias incluidas en el Plan de Recuperación. Los resultados se comunicarán a la Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios protegidos de la Junta de Andalucía.</p>	<p>Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial</p> <p>Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas a la par que respetar la biodiversidad del entorno</p>

Aspectos ambientales	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
<p><b>Biodiversidad</b></p>	<p><b>Plan de Gestión de la Zona Especial de Conservación Laguna de los Tollos</b> (ES6120011) (Aprobado por Orden de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio el 17 de febrero de 2017)</p>	<p>Identifica y analiza las prioridades de conservación y, a continuación, establece los objetivos generales, los objetivos operativos y las medidas a desarrollar para garantizar el mantenimiento o restablecimiento de un grado de conservación favorable de las citadas prioridades de conservación, de las especies y hábitats incluidos en los inventarios de especies relevantes y en el de hábitats de interés comunitario, así como del conjunto de ecosistemas que componen esta ZEC.</p>	<p>No se prevén interacciones significativas, ya que la Laguna de los Tollos se ubica a 8 km del mismo, por lo que no se prevén afectaciones.</p>	<p>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.).</p> <p>El EsAE establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad.</p>	

## ANEXO III

### Resumen de la integración ambiental de la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez: 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
Ruido	Evitar un incremento del impacto acústico que provoque la exposición de viviendas y zonas residenciales o edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica) a índices acústicos iguales o superiores a $L_d \geq 60$ dB(A), $L_n \geq 60$ dB(A) y $L_n \geq 50$ dB(A).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizar el seguimiento del ruido mediante el análisis de la huella acústica del aeropuerto de forma que se pueda prevenir la aparición de áreas residenciales y/o edificios de usos sensibles en la envolvente de las isófonas correspondientes a los índices acústicos <math>L_d \geq 60</math> dB(A), <math>L_n \geq 60</math> dB(A) y <math>L_n \geq 50</math> dB(A).</li> <li>Si en algún momento se superan los criterios fijados por la ley, se procederá a la tramitación de una servidumbre acústica, cuyo plan de acción incorporará el correspondiente plan de aislamiento acústico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 60/60/50.</li> <li>Nº de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 65/65/55.</li> </ul>	<p>Cuando se produzca la revisión del plan director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa o se produzcan incrementos significativos no previstos de tráfico.</p>	Buenas prácticas ambientales durante las obras para minimizar la emisión de ruido.
Contaminación Lumínica	Limitar el resplandor luminoso nocturno o contaminación luminosa y reducir la luz intrusa o molestia, siempre sujeto al cumplimiento de la normativa aeronáutica.	<ul style="list-style-type: none"> <li>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, y eligiendo luminarias y ópticas que aseguren una uniformidad adecuada y no emitan luz hacia zonas no deseadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Luminarias con diseño que evite la emisión de luz al hemisferio superior/luminarias totales instaladas.</li> </ul>	Anual	
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 establecidos en la normativa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizar un seguimiento (estimación) de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>, Hidrocarburos totales.</li> </ul>	<p>Cuando se produzca la revisión del plan director o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa</p>	Buenas prácticas ambientales durante las obras para minimizar la emisión de partículas y de contaminantes procedentes de los motores de combustión de las maquinarias

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
Energía y Cambio Climático	<p>Disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub>, fomentando el ahorro, la eficiencia energética y el uso de energías renovables.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comprar el 100% de la energía con garantía de origen renovable a partir de 2030.</li> <li>- Renovar el alumbrado del edificio terminal para mejorar la eficiencia energética.</li> <li>- Aplicar el plan fotovoltaico de Aena en el aeropuerto de Jerez mediante la instalación de una planta fotovoltaica.</li> <li>- Adquirir el compromiso de carbono neutral para 2026 mediante la compensación de las emisiones a nivel de la red de aeropuertos de Aena.</li> <li>- Aplicar los criterios bioclimáticos y de eficiencia energética en las instalaciones y edificaciones de cada uno de los proyectos.</li> <li>- Cumplir del RD 47/2007 de 19 de enero, sobre certificación energética de los edificios de nueva construcción.</li> <li>- Analizar la instalación de energías renovables en las nuevas edificaciones previstas.</li> <li>- Diseñar y construir el nuevo edificio de aviación general nulo en consumo de energía.</li> <li>- Formar a conductores sobre técnicas de manejo con conservación de combustible.</li> <li>- Suministrar infraestructura para abastecimiento de combustible o de energía eléctrica para vehículos de bajas emisiones.</li> <li>- Renovar los vehículos de transporte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compra de energía con garantía de origen renovable (%).</li> <li>- Producción de energía renovable.</li> <li>- Compensación de las emisiones a nivel de red (%).</li> <li>- Emisiones de CO<sub>2</sub> (alcance 1, 2).</li> <li>- Disminución de CO<sub>2</sub> equivalente emitido a la atmósfera por las iniciativas de Aena.</li> <li>- Incremento (%) de la eficiencia energética por unidad de tráfico.</li> <li>- Emisiones de CO<sub>2</sub> (alcance 3).</li> </ul>	<p>Anual</p> <p>Quinquenal</p>	<p>Buenas prácticas ambientales durante las obras para minimizar las emisiones de los motores de combustión de las maquinarias.</p>

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
<p><b>Agua</b></p>	<p>Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua).</p> <p>Promover un dimensionamiento y mantenimiento adecuado de las canalizaciones y obras de drenaje para minimizar los riesgos ambientales derivados de inundaciones.</p> <p>Reducir el consumo de agua en el aeropuerto y controlar las fugas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisar las estrategias y medidas de control y gestión de aguas de escorrentía y residuales en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto.</li> <li>- Instalar una nueva EDAR conforme a las prescripciones del RD 638/2016, teniendo en cuenta en su diseño y ubicación medidas de protección frente a inundaciones.</li> <li>- Realizar el control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.</li> <li>- Adaptar las infraestructuras de drenaje afectadas por las actuaciones del plan director teniendo en cuenta al flujo máximo para un periodo de retorno de 500 años y realizar labores periódicas en las mismas de limpieza y mantenimiento e coordinación con las directrices que al respecto indique la administración competente.</li> <li>- Aplicar medidas de control de fugas y ahorro en el consumo de agua.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ejecución de la nueva EDAR (sí/no).</li> <li>- Índices de calidad química y biológica de los vertidos.</li> <li>- Nº de episodios de inundación en el recinto aeroportuario.</li> <li>- Superficie de zonas afectadas durante episodios de inundación.</li> <li>- Consumo de agua por unidad de tráfico.</li> <li>- nº de inspecciones realizadas sobre las obras de drenaje existentes.</li> <li>- nº de analíticas remitidas a la autoridad competente.</li> <li>- Inclusión en los proyectos a acometer la adaptación de las obras de drenaje a periodos de retorno de 500 años.</li> </ul>	<p>Anual.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se prohíbe cualquier actuación que provoque impactos irreversibles a las masas de agua superficial o subterránea o cuya recuperación sea gravosa económica o temporalmente. Las actuaciones que se ejecuten tendrán en cuenta las limitaciones y la regulación de usos legalmente previstos sobre el dominio público hidráulico, sus zonas de servidumbre, de policía y zonas inundables.</li> <li>- Las actuaciones y las ampliaciones de la infraestructura previstas que se pretendan desarrollar en las zonas inundables requerirán el informe previo favorable del organismo competente y en cualquier caso, no pueden implicar un agravamiento de las condiciones de evacuación de avenidas y una mayor exposición al riesgo de inundabilidad.</li> <li>- Previamente a su ejecución, las actuaciones para "adaptar las infraestructuras de drenaje afectadas por las actuaciones del plan director, teniendo en cuenta al flujo máximo para un periodo de retorno de 500 años", deberán ser remitidas a la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía para su supervisión y conformidad.</li> <li>- Las infraestructuras programadas evitarán incrementar artificialmente la llanura de inundación y los riesgos ambientales y daños a terceros aguas arriba y abajo de su ubicación, debiendo incluir una red de drenaje debidamente justificada que garantice la evacuación de los caudales correspondientes a avenidas de 500 años de periodo de retorno.</li> <li>- Se deberán prever y amortiguar los efectos de los caudales producidos por el sellado de la cuenca tras la urbanización.</li> </ul>

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
Suelo	<p>Conservar el recurso suelo.</p> <p>Evitar la contaminación o degradación de suelos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo.</li> <li>- Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Superficie de suelo natural ocupada por las actuaciones / superficie de suelo total ocupada por las actuaciones.</li> <li>- Ocurrencia de episodios accidentales de contaminación (sí/no).</li> </ul>	Anual	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se debe acopiar y conservar la tierra vegetal para su reutilización en labores de restauración ambiental.</li> <li>- Se deben equilibrar los movimientos de tierras alcanzando la máxima compensación y reutilizando, cuando sea posible, los inertes de excavación no contaminados en la propia obra.</li> <li>- Los préstamos se obtendrán de canteras legalmente autorizadas próximas al aeropuerto.</li> <li>- 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. La eliminación mediante depósito en vertedero será la última opción a considerar y en cualquier caso, debe tratarse de una instalación autorizada.</li> <li>- Antes de realizar los movimientos de tierra deberá conocerse el estado de los suelos que vayan a ser excavados con objeto de poder determinar si se encuentran o no contaminados. Una vez conocido el estado de los materiales, se procederá a su correcta gestión según lo establecido legislación vigente y en las anteriores determinaciones.</li> <li>- Durante la ejecución de las obras se adoptarán las medidas de buenas prácticas ambientales y las que sean necesarias para prevenir la contaminación del suelo. En caso de producirse eventos accidentales de contaminación, se aplicarán las medidas de descontaminación y gestión adecuadas.</li> </ul>



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
<b>Bienes Materiales y Patrimonio Cultural</b>	<p><b>Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía.</b></p> <p><b>Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.</li> <li>- 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toneladas o m<sup>3</sup>/ATU de residuos producidos por tipo.</li> <li>- Valorización de residuos (%).</li> </ul>	<p>Anual</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buenas prácticas ambientales durante las obras y cumplimiento de la normativa de residuos.</li> <li>- Se incluirá un estudio sobre la gestión de los residuos de construcción y demolición.</li> </ul>
	<p><b>Prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural y al dominio público pecuario.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Control arqueológico de los movimientos de tierra producidos en zonas de terreno natural no removido ni rellenado previamente.</li> <li>- En el caso particular de la zona "Dispersión Cerámica 1", en caso de planearse obras o remociones de tierra en sus proximidades, se deberán de realizar peritaciones arqueológicas, mediante sondeos o bandas de desbroce.</li> <li>- Todo hallazgo será notificado inmediatamente al órgano competente en materia de patrimonio cultural.</li> <li>- En el supuesto de que se produzca contestación al Informe de Prospección realizado por parte de los órganos competentes en Patrimonio Cultural, llevar a cabo las medidas indicadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se afecta a elementos del patrimonio cultural (sí/no).</li> <li>- Se afecta a elementos del dominio público pecuario (sí/no).</li> </ul>	<p>Anual</p>	

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
<b>Biodiversidad</b>	<p>No producir efectos negativos sobre la Red Natura 2000 y otros espacios naturales protegidos.</p> <p>Proteger la biodiversidad de la avifauna en el entorno próximo aeroportuario garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mantener un seguimiento en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto aeroportuario y en su entorno más inmediato, mediante la elaboración de estudios específicos periódicos: estudios de fauna y sus hábitats (incluyendo el seguimiento específico del aguilucho cenizo, milano real, águila imperial ibérica, y otras especies como avutarda, sisón, y ganga ibérica); 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.</li> <li>Las actuaciones de gestión y control de fauna que realice el gestor aeroportuario deberán someterse 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.</li> <li>Divulgación del riesgo de las aves para los alumnos de las escuelas de pilotos.</li> <li>Se instalarán carteles informativos para la aviación general y deportiva, con objeto de evitar el sobrevuelo de los espacios naturales protegidos y determinadas zonas sensibles para las aves.</li> <li>Actualización en la AIP de información relevante relativa a flujos estacionales migratorios de avifauna, así como movilidad local.</li> <li>Se adoptarán las 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de estudios específicos de fauna y hábitats (avistamientos, áreas de querencia y reproducción, fuentes de alimento y lugares de refugio y posada), incluyendo el seguimiento del aguilucho cenizo, milano real, águila imperial ibérica, así como avutarda, sisón y ganga ibérica.</li> <li>Afección a especies de fauna o flora protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en el plan director.</li> <li>Instalación de carteles informativos para evitar el sobrevuelo de espacios protegidos y zonas sensibles para las aves (sí/no).</li> <li>Nº de colisiones con especies identificadas/nº de colisiones totales.</li> <li>Nº de colisiones con especies protegidas.</li> <li>Especies protegidas afectadas por colisiones reiteradas.</li> <li>Número de reuniones con el órgano competente en materia de biodiversidad.</li> <li>Afección a ejemplares de pino piñonero del bosque isla existente en el interior del aeropuerto (sí/no).</li> </ul>	<p>Anual.</p> <p>Cada dos años se comunicarán los datos sobre las colisiones con especies protegidas y el número de colisiones con especies identificadas/número de colisiones totales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En la evaluación de impacto ambiental del proyecto de ampliación de la pista, el promotor deberá realizar un estudio de campo siguiendo una metodología adecuada para poder identificar las poblaciones de aguilucho cenizo, sisón y otras especies de aves esteparias cercanas al aeropuerto y que, en su caso, pudieran verse afectadas por el proyecto.</li> <li>Las obras deberán plantearse en función del período fenológico más favorable para las especies protegidas.</li> <li>Batida previa al inicio de los desbroces.</li> <li>La cartografía de ejemplares arbóreos deberá disponer de la autorización del órgano competente.</li> <li>Restauración ambiental e integración paisajística de las actuaciones.</li> </ul>
	<p>Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.</p> <p>Minimizar afecciones a las formaciones consideradas bosques isla relevantes en el entorno aeroportuario.</p>				

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		<p>- Cuando en un periodo de 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", se realizará 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.</p> <p>- Los resultados de la evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas por colisiones reiteradas, así como las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas, deberán ser remitidos al organismo competente de la comunidad autónoma en materia de biodiversidad, así como por la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.</p> <p>- Supervisión de la no afectación a ejemplares de pino piñonero del bosque isla existente en el interior del aeropuerto.</p>			

## REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE JEREZ

