

## DECLARACIÓN DE RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA

La tramitación ambiental estratégica de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería se inició en base a la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, mediante el envío, con fecha de 27 de enero de 2012, del Informe de Evaluación Preliminar al entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

A este respecto, y de acuerdo con el apartado 1 de la disposición transitoria primera de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental que señala: “*Esta Ley se aplica a todos los planes, programas y proyectos cuya evaluación ambiental estratégica o evaluación de impacto ambiental se inicie a partir del día de la entrada en vigor de la presente Ley*”, el procedimiento se ha continuado de acuerdo con lo establecido en la Ley 9/2006, que no establece plazos para la presentación del ISA.

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, tiene por objeto promover un desarrollo sostenible y conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente, contribuyendo a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

En el ámbito definido por la citada Ley 9/2006, la propuesta de revisión del Plan Director de este aeropuerto ha sido sometida a procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, actuando como Órgano Ambiental el antiguo Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, actualmente Ministerio para la Transición Ecológica y como Órgano Promotor de dicho Plan la antigua Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), actualmente Aena SME S.A.

Los artículos 14 y 24 de esta Ley 9/2006 recogen que, una vez aprobado el Plan Director, el Órgano Promotor lo pondrá a disposición del Órgano Ambiental, de las administraciones públicas afectadas y del público, junto a una declaración que recoja cómo se han integrado en el Plan Director los aspectos ambientales, y cómo se han tomado en consideración el Informe de Sostenibilidad Ambiental, los resultados de las consultas, la adenda al Informe de Sostenibilidad Ambiental, la Memoria Ambiental, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso. Igualmente, se recogerán las razones de la elección del Plan Director aprobado en relación con las alternativas consideradas.

En este sentido se DECLARA que, en cumplimiento de los artículos 12 y 22 de la citada Ley 9/2006, y una vez finalizada la fase de consultas, la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento, y la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, elaboraron conjuntamente la Memoria Ambiental, con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director. En esta Memoria Ambiental se analizaron el proceso de evaluación, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad, el resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado en consideración, las

adendas al informe de sostenibilidad ambiental realizadas en respuesta a solicitud del órgano ambiental, y la previsión de los impactos significativos de la aplicación de este Plan Director, incorporando, asimismo, las determinaciones finales que debían incorporarse a la propuesta del Plan Director.

Dado que esta Memoria Ambiental ha sido recogida de manera íntegra e indisoluble en la documentación constitutiva del Plan Director aprobado, puede afirmarse que este ha asumido plenamente el contenido y las observaciones del Informe de Sostenibilidad Ambiental y sus adendas, y de las alegaciones formuladas en las consultas e información pública, así como de las determinaciones de esta Memoria Ambiental, tanto en lo referente a las medidas de integración ambiental como a las medidas propuestas para seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del Plan Director, no surgiendo de este modo discrepancia alguna entre el Órgano Promotor y el Órgano Ambiental por el contenido de la Memoria Ambiental y el Plan Director aprobado.

Asimismo, en cumplimiento de la documentación también requerida por los citados artículos 14 y 24 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, a continuación, se incluye un resumen no técnico de la documentación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) seguido, recogiendo:

- Principales hitos y fechas del proceso de evaluación, iniciado con el Informe Preliminar de Evaluación y culminado con la elaboración de la Memoria Ambiental.
- Contenido y alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA).
- Resultados de las consultas y de la información pública efectuada.
- Contenido de la adenda al Informe de Sostenibilidad Ambiental.
- Contenido de las determinaciones de la Memoria Ambiental, recogiendo tanto las medidas de integración ambiental propuestas, clasificadas en medidas ambientales estratégicas y medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director, como las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan.

**RESUMEN DE LA DOCUMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN  
AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE  
ALMERÍA**

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>PROCESO DE EVALUACIÓN .....</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL .....</b>	<b>4</b>
3.1.	ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN .....	4
3.2.	ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR .....	8
3.3.	EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL .....	9
3.4.	EFFECTOS AMBIENTALES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR .....	14
3.5.	DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR .....	17
3.6.	MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN Y SU SEGUIMIENTO .....	19
3.6.1.	MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL .....	20
3.6.2.	MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL .....	24
3.7.	CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL .....	28
<b>4.</b>	<b>RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA .....</b>	<b>29</b>
4.1.	PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS .....	29
4.2.	CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES .....	30
<b>5.</b>	<b>DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL .....</b>	<b>34</b>
5.1.	OBJETIVOS, MEDIDAS E INDICADORES ESTRATÉGICOS .....	34
5.2.	BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS .....	35
5.3.	PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL .....	40

## 1. INTRODUCCIÓN

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, tiene por objeto la promoción del desarrollo sostenible mediante la integración de los aspectos ambientales en la elaboración y adopción de planes y programas, a través de un proceso de evaluación ambiental que determine los efectos significativos sobre el entorno.

Esta Ley supone la transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

El objeto de los planes directores aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar el horizonte de Desarrollo Previsible y la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, tal y como marca el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres, siempre bajo la perspectiva de que constituyen una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria, y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del aeropuerto son, por una parte, el de movimiento de aeronaves, que incluye: zona de maniobras, campo de vuelo, plataforma de estacionamiento de aeronaves e instalaciones auxiliares. Por otra parte, el subsistema de actividades aeroportuarias está compuesto por las siguientes zonas: de pasajeros, de carga, de apoyo a la aeronave, de servicios, de aviación general, de abastecimiento, de actividades complementarias, y, por último, el subsistema de reserva aeroportuaria, que contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto.

## 2. PROCESO DE EVALUACIÓN

Se detallan a continuación los principales hitos del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

La tramitación ambiental estratégica de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería se inició mediante el envío, con fecha de 27 de enero de 2012, del Informe de Evaluación Preliminar al, por aquel entonces, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Posteriormente, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, en octubre de 2013, según lo establecido en el artículo 9, 10 y 19.1 de la Ley 9/2006, realizó consultas a los órganos de las Administraciones Públicas afectadas y público interesado, con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental. Se realizaron setenta, recibándose diez respuestas:

- Subdirección de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Delegación del Gobierno en Andalucía<sup>1</sup>.
- Subdelegación del Gobierno en Almería del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.
- Secretaría General de Medio Ambiente y Aguas. Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente. Junta de Andalucía.
- Secretaría General de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud. Junta de Andalucía.
- Dirección General de Planificación y Ordenación Turística. Consejería de Economía, Innovación y Ciencia. Junta de Andalucía.
- Delegación Provincial de Cultura en Almería. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía.
- Ayuntamiento de Almería.

Con fecha 10 de julio de 2012, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural dio traslado a Aena del Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería.

Este Documento de Referencia se elaboró conforme a lo establecido en el artículo 8 y el Anexo I de la Ley 9/2006, de 28 de abril, y de acuerdo con los artículos 9 y 19.4, se publicó a través de la página Web del entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ([www.magrama.es](http://www.magrama.es)).

De acuerdo a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, la Dirección General de Aviación Civil sometió a consultas a las administraciones públicas afectadas y público interesado, durante 45

---

<sup>1</sup> La consulta de la Delegación del Gobierno en Andalucía adjunta el informe de la Dirección general de Desarrollo Rural y Política Forestal del entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

días, previo anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 51, de 1 de marzo de 2017, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la Propuesta de revisión del Plan Director.

Como resultado de esta fase de información y consultas, se recibieron dos observaciones y alegaciones:

- Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía<sup>2</sup>.
- Ayuntamiento de Almería.

Con fecha 28 de junio de 2018, se remitió a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica el informe elaborado por el órgano promotor que respondía motivadamente a las observaciones y alegaciones que se formularon, tal y como marca el artículo 21 de la Ley 9/2006, donde se exponía cómo se habían tomado en consideración las observaciones y alegaciones en la propuesta de revisión del Plan Director, incluyendo el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El 10 de enero de 2019, la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, solicita a AENA SME S.A. una información complementaria al ISA que incluye, entre otros, los siguientes extremos:

- Definición de los objetivos ambientales del Plan Director y de un sistema de indicadores para evaluar su cumplimiento a lo largo del periodo de vigencia del plan.
- Análisis de la relación del plan con otros planes y programas conexos que no habían sido contemplados en el ISA o que debían ser actualizados.
- Ampliación y actualización de la información relativa al análisis de los efectos significativos del plan sobre los Hábitats de Interés Comunitario y determinadas especies de flora.
- Ampliación de las medidas propuestas para la integración ambiental del plan y de las medidas previstas para el seguimiento y la supervisión del plan, en función de los resultados de la información solicitada en los apartados anteriores y especialmente en función de los objetivos ambientales fijados para el Plan Director.

Para dar respuesta a esta solicitud, Aena SME S.A. elaboró una adenda al ISA que fue remitida el 10 de septiembre de 2019.

Por último, teniendo en cuenta la información contenida en el ISA y en las adendas, así como el resultado de la información pública y las consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, las Direcciones Generales de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana han elaborado conjuntamente la presente Memoria Ambiental, tal y como marcan los artículos 12 y 22 de la Ley 9/2006.

---

<sup>2</sup> Alegación remitida por la Viceconsejería. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

### 3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

#### 3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto, analizando para ello, el clima y cambio climático, la calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), el consumo de energía y emisiones de CO<sub>2</sub>, la geología y los suelos, los residuos generados, el medio hidrológico, los espacios protegidos y la biodiversidad, los usos del suelo y la ordenación territorial, el patrimonio cultural, el paisaje, las infraestructuras, el transporte y la movilidad y el medio socioeconómico.

El Aeropuerto de Almería está situado a 9 km al este de la ciudad de Almería.

El clima en el ámbito de estudio se puede clasificar de tipo inframediterráneo o subdesértico, caracterizado por la ausencia de heladas y precipitaciones muy escasas, con un registro medio anual que no supera los 200 mm. La temperatura media anual es de 19,7 °C. La oscilación térmica diaria es pequeña debido a la influencia marítima, al igual que la anual, con inviernos suaves y veranos calurosos. Las nevadas son muy raras, así como el granizo, y se registran como media 4 episodios tormentosos al año, así como unos 6 días de niebla al año. En las proyecciones realizadas con diferentes métodos estadísticos, referidas a los cambios de las variables climáticas para el ámbito regional en el que se encuentra el aeropuerto, se observa un incremento en el número de días muy calurosos, lo que conlleva una mayor duración de las olas de calor. También se podrían fuertes tormentas y un incremento en la fuerza de los vientos y lluvias torrenciales, aunque se daría un descenso generalizado de las precipitaciones. También se describe un aumento del nivel del mar.

La caracterización acústica para los periodos día (L<sub>d</sub>) y tarde (L<sub>e</sub>), (no habiéndose contemplado para el periodo noche), debido a la operativa actual de las aeronaves, ha sido estimada empleando el programa de simulación INM (*"Integrated Noise Model"*), versión 7.0d. Tras el análisis de las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A), en el ISA se concluye que, tras la valoración realizada, en la actualidad no existe ningún área que supere los límites acústicos normativamente establecidos.

En relación a la calidad química del medio atmosférico, las conclusiones del ISA, extraídas de las estimaciones realizadas mediante el programa EDMS 5.1.3., señalan que en la actualidad no se superan los límites establecidos en la normativa vigente en las poblaciones cercanas al recinto aeroportuario.

El consumo eléctrico general en las instalaciones del aeropuerto fue de 4.478 MWh en el 2015, lo que representa la emisión de 1.191 toneladas de CO<sub>2</sub> anuales según el factor de conversión de 0,266 toneladas de CO<sub>2</sub> por MWh. La emisión de CO<sub>2</sub> procedente del consumo de combustibles de fuentes fijas y móviles, estimado en el ISA a partir del *"Manual de elaboración del inventario de emisiones Corinair"*, de la Agencia Europea de Medio Ambiente, fue de 3.678,75 t/año.

En cuanto a la gestión de residuos, el aeropuerto está inscrito en el Registro de pequeños productores de residuos peligrosos (RPs) de la Consejería de Medio Ambiente, y mantiene un contrato con un gestor autorizado para su retirada. La cantidad total de residuos peligrosos generados durante el año 2015 fue de 2.050 Kg (principalmente aguas hidrocarbonadas).

En relación a la caracterización hidrológica del aeropuerto, el cauce de mayor importancia del entorno es el río Andarax, mientras que el resto son cauces de morfología “rambla” que presentan caudales muy variables. Las ramblas del ámbito de estudio se disponen de forma perpendicular al aeropuerto, destacando la rambla del Charco, el barranco del Grajo, la rambla Honda, que se encuentra encauzada a su entrada a la Zona de Servicio del aeropuerto y desviada hacia la rambla del Charco, al oeste, y la rambla de la Balsa de los Mayorales o del Alquíán, canalizada bajo la pista del aeropuerto hasta su salida en la carretera A-3113. Al sur del aeropuerto se ubica el mar Mediterráneo, localizándose el límite del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) colindante con el límite de la Zona de Servicio vigente, mientras que la línea de Servidumbre de protección del DPMT se interna ligeramente en la Zona de Servicio. Parte de las instalaciones aeroportuarias se encuentran incluidas en áreas de inundación para el periodo de retorno de 500 años por lo que se trata de una zona relativamente sensible a avenidas.

En cuanto a la hidrogeología, el Aeropuerto de Almería se localiza sobre la Unidad Hidrogeológica 06.12 “Andarax-Almería”, cuya superficie asciende a 316,21 km<sup>2</sup> y que constituye un acuífero libre de espesor medio cuya litología está compuesta por calizas, dolomías, areniscas, conglomerados, arenas, gravas y limos, correspondientes a diversas etapas geológicas entre las que domina el cuaternario. El abastecimiento del aeropuerto se realiza mediante la red municipal y mediante tres pozos legalizados de captación de aguas subterráneas. El consumo de agua potable correspondiente a 2015 fue de 22.343 m<sup>3</sup>.

En cuanto al saneamiento, el Aeropuerto de Almería dispone de autorización de vertido de aguas residuales a la red general de alcantarillado municipal del Ayuntamiento de Almería. Por otro lado, el aeropuerto dispone de autorización de vertido de aguas pluviales al dominio público hidráulico emitido por la Agencia Andaluza del Agua para los 9 puntos de vertido de su competencia, que vierten a ramblas, así como para un emisario submarino, que vierte sus aguas pluviales al mar. El aeropuerto realiza analíticas de autocontrol voluntarias de las aguas pluviales, cuyos resultados se encuentran dentro de los límites internos establecidos por el aeropuerto. Para el tratamiento de las aguas de drenaje del aeropuerto existen seis separadores de hidrocarburos.

Los espacios de Red Natura 2000 más próximos al área de estudio son el ZEC ES6110006 “Ramblas del Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra de Alhamilla”, localizado a 130 metros del aeropuerto, y la ZEPA ES0000506 “Bahía de Almería” y el LIC ESZZ1603 “Sur de Almería-Seco de los Olivos”, localizados ambos a menos de 100 metros del aeropuerto.

La vegetación en el entorno del Aeropuerto de Almería se encuentra, en su práctica totalidad, muy transformada por la acción antrópica, estando la mayor parte de la superficie constituida por cultivos de invernadero. Únicamente se mantiene vegetación natural al este del recinto aeroportuario, coincidiendo con los límites de los hábitats y de los espacios naturales protegidos. Las formaciones más abundantes son cultivos de regadío y pastizal, formaciones arboladas de plantaciones de eucaliptos y pino carrasco y formaciones arbustivas, localizadas en el límite meridional adyacente

al mar. En este último hábitat se pueden encontrar ejemplares de arto (*Maytenus senegalensis*), especie catalogada como “Vulnerable” en el Decreto 23/2012, de 14 de febrero, por el que se regula la conservación y el uso sostenible de la flora y fauna silvestres y sus hábitats.

En cuanto a la presencia de Hábitats de Interés Comunitario y de flora protegida en el interior del aeropuerto, durante el mes de marzo de 2019 se llevó a cabo una prospección de vegetación asociada a los HIC presentes en el interior del aeropuerto, así como en la franja exterior limítrofe con el mismo. Como resultado de las labores de muestreo, se concluye que dentro del mismo no existe ningún hábitat prioritario, pudiendo únicamente identificarse especies pertenecientes principalmente al HIC 1430. Por su parte, durante los trabajos de campo no se ha identificado la presencia de la especie *Maytenus senegalensis*.

Con respecto al hábitat 1430, se ha comprobado la existencia de un erial con restos de este hábitat que ocupa una estrecha franja al noreste de la zona de servicio del aeropuerto, extendiéndose desde la pista hasta el límite aeroportuario. Se considera que, aunque se han encontrado especies pertenecientes a este hábitat, la distribución del mismo se produce de forma fragmentada, presentando, además, una baja calidad. Adicionalmente, se ha encontrado este hábitat en una amplia franja al sur de la pista del aeropuerto, presentando una mayor cantidad de individuos de las especies características que en la localización anterior. En esta franja se encuentran también especies habituales de otros HIC como el 2210, el 2240 y el 5220\*.

Asimismo, se han encontrado dos áreas de erial y una de HIC 1430 degradado en el entorno de la cabecera 07. Las zonas con erial se encuentran muy intervenidas, con vegetación pionera, y en la zona del hábitat se había realizado una explanación con motivo de la ejecución de una obra localizada al suroeste de la pista en el momento de realizar la visita a campo.

Por último, se ha detectado la presencia del hábitat prioritario 5220\* en varias zonas del entorno aeroportuario, encontrándose, en estado de degradación, en el interior del recinto del sistema de iluminación de aproximación del aeropuerto; al noreste de la Zona de Servicio, coincidiendo con una torrentera; al noroeste de la Zona de Servicio, en dos parcelas con presencia de especies diagnósticas tanto del HIC 520\* como del HIC 1430, conservados en mejor estado que en otras áreas del entorno, y al sur del límite aeroportuario, encontrándose la presencia numerosa de *Launaea arborescens* y de *Ziziphus lotus*, con un buen estado de conservación, siendo ambas especies indicadoras del HIC 5220\*.

Con relación a la fauna, la comunidad faunística está representada principalmente por especies acostumbradas a la presencia del ser humano; sin embargo, las zonas más naturales del ámbito aeroportuario, como las áreas arboladas y de matorral, presentan mayor valor para la fauna. Respecto a los mamíferos, se encuentran presentes en el entorno aeroportuario la liebre ibérica (*Lepus granatensis*), la garduña (*Martes foina*), la rata parda (*Rattus norvegicus*) y el zorro común (*Vulpes vulpes*).

En cuanto a las aves, en el año 2014-2015, Aena SME S.A. realizó los trabajos de campo (elaboración de censos basados en transectos internos y externos) precisos para identificar la avifauna presente en el Aeropuerto de Almería y su entorno inmediato. De las especies observadas, tres de ellas se encuentran catalogadas como “Vulnerable” por la legislación autonómica de Andalucía (RD 23/201): el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el buitrón (*Cisticola juncidis*), y la

gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), estando, asimismo, el aguilucho cenizo catalogado con la misma categoría en el catálogo español (RD 139/2011). El aguilucho cenizo nidifica en las inmediaciones de Punta Entinas-Sabinar, habiéndose detectado, en 2014, una pareja dentro del ámbito aeroportuario, la cual se ha trasladado a otro territorio como consecuencia de las medidas de defensa aplicadas. El buitrón vive en zonas abiertas, con vegetación herbácea densa, y ha sido avistado puntualmente en las inmediaciones del aeropuerto. Por su parte, la gaviota de Audouin se puede observar durante todo el año en los censos interiores. El recinto aeroportuario conforma una zona atractiva como área de reposo para gaviotas y garzas reales, así como para vencejos (*Apus sp.*), el elevado porte de algunos especímenes vegetales y la ausencia de molestias en comparación con enclaves similares del entorno habilitan esta zona como dormitorio para especies como la grajilla (*Corvus monedula*) y la garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*). Los cultivos del entorno y la presencia diseminada de casas de campo favorecen la existencia de aves asociadas al ser humano como el gorrión común (*Passer domesticus*), el estornino negro (*Sturnus unicolor*) y la tórtola turca (*Streptopelia decaocto*).

Tras los últimos censos realizados, se comprueba que existe un elevado número de especies que no han sido avistadas con respecto a años anteriores, por lo que el conjunto de aves ha descendido considerablemente desde 2004, de 72 a 54 especies avistadas.

El aeropuerto, como elemento del paisaje, se localiza en una zona enmarcada por las elevaciones de la sierra de Alhamilla al norte, por el mar Mediterráneo al sur, por la ciudad de Almería al oeste y por la zona correspondiente al LIC Ramblas del Gérgal, Tabernas y Sur de la Sierra de Alhamilla al este. El aeropuerto se localiza en el área paisajística denominada “Megaestructura del Litoral” (L), dejando al oeste el área “Valles, vegas y marismas (V)”, perteneciente al valle del río Andarax. El paisaje en el ámbito de estudio se caracteriza por un intervencionismo muy acusado que ha conducido a la modificación de los elementos naturales por la extensión de los cultivos en invernadero, siendo estos un elemento predominante en el paisaje que, junto a los núcleos de población en crecimiento y las infraestructuras lineales, crean espacios de transición discordantes con su entorno.

Para la caracterización del patrimonio cultural se realizó consulta al Servicio de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura, que destaca el elemento patrimonial “Atalaya del Perdigal”, localizada a 30 m al sur del aeropuerto. También se realizó una prospección arqueológica de toda la Zona de Servicio, localizándose, como resultado, tres elementos etnográficos no recogidos en la carta arqueológica de Almería: la Noria del Charco, situada en la terraza del margen izquierdo de la Rambla del Charco, al oeste del aeropuerto; la Noria de la casa del Coronel, situada asimismo en la margen izquierda de la Rambla del Charco, y la Era del Alquíán, una era empedrada en terraza situada en la margen izquierda de la Rambla de El Alquíán, al norte del aeropuerto.

En relación a las vías pecuarias, al norte del aeropuerto, y por fuera del mismo, discurre la vía “Cordel de la Campita”, sin interferir con la infraestructura aeroportuaria.

Los accesos al aeropuerto se realizan a través de la Autovía del Aeropuerto AL-12, la carretera comarcal de Níjar-Retamar N-344 y la carretera Cañada-Aeropuerto (N-332). Existen, asimismo, accesos indicados desde la autovía del Mediterráneo A-7.

Respecto al medio socioeconómico, en 2015 el municipio de Almería contaba con una población total de 194.203 habitantes. En cuanto a la economía, el sector servicios es el que más personas emplea. El turismo en el municipio es el principal motor de la economía, tanto en la costa como en las zonas interiores. Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), los porcentajes de ocupación por sectores de actividad son los siguientes: Agricultura (9,6%), Industria (7,1%), Construcción (12,1%) y Servicios (71,2%).

### 3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR

El Plan Director contempla las actuaciones a realizar en el aeropuerto para atender las necesidades que se estima puedan presentarse en un determinado horizonte de tráfico, denominado Desarrollo Previsible. Las previsiones de tráfico y el Desarrollo Previsible se fundamentan en estudios socioeconómicos y de mercado, distinguiéndose tres horizontes definidos según el tráfico previsto. En base a las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la revisión del Plan Director del aeropuerto quedan reflejadas en la siguiente tabla.

**Tabla 1. Principales actuaciones previstas en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería**

ACTUACIÓN	
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
<b>Campo de vuelos</b>	1. Nuevo puesto de estacionamiento aislado y adecuación de la red de drenaje.
<b>Plataforma de aviación comercial</b>	2. Reconfiguración de los puestos de contacto y remodelación del resto de plataforma sobre antigua plataforma de aviación general.
<b>Plataforma de aviación general</b>	3. Traslado a extremo occidental de plataforma comercial y delimitación de toda la zona mediante señalización horizontal y definiéndola como Zona de Acceso Controlado vigilado mediante circuito cerrado de televisión (CCTV).
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
<b>Zona de pasajeros</b>	4. Ampliación de control de seguridad, ampliación del control de pasaporte de llegadas y nuevas plazas de aparcamiento para autobuses.
<b>Zona de servicios</b>	5. Traslado de la plataforma de prácticas conrta incendios.
<b>Zona de aviación general</b>	6. Nueva terminal de aviación general y aparcamiento asociado.
<b>Zona de abastecimiento</b>	7. Adecuación del acceso norte a parcela de combustibles y traslado del punto limpio.
ADQUISICIÓN DE TERRENOS	
<b>Necesidades de terreno</b>	8. Ocupación de los terrenos necesarios ya contemplados en la Zona de Servicio propuesta por el PD vigente, y exclusión de otros de la ZS del PD.

### 3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL

La determinación de una u otra opción de desarrollo del Plan Director, está determinada por las alternativas parciales para cada una de las actuaciones que están contempladas y que han sido evaluadas ambientalmente entre sí. Las diferentes alternativas parciales elegidas constituyen la alternativa seleccionada como propuesta para el Plan Director, la cual es posteriormente comparada con la “alternativa 0”. Teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Documento de Referencia, se considera que la alternativa 0 queda definida por la evolución de la situación actual del aeropuerto cuyo Plan Director se revisa, incluyendo aquellas actuaciones en ejecución o planificadas para años posteriores que dispongan de resolución ambiental de acuerdo a la legislación vigente, coincidiendo con el escenario en el cual el tráfico conlleve la saturación del aeropuerto.

La mayoría de las nuevas actuaciones propuestas están ligadas a la funcionalidad de la instalación aeroportuaria en su configuración actual. Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos concretos que mejoran y amplían los existentes y se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil el planteamiento de alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto y la disponibilidad de terrenos, admitiendo tan solo una única alternativa de localización. Por ello, las únicas alternativas de actuación que el Plan Director propone corresponden a las actuaciones a llevar a cabo en la plataforma comercial y en el terminal y plataforma de aviación general.

Las alternativas para estas actuaciones se han evaluado comparativamente entre sí, teniendo en consideración los criterios e indicadores que se reflejan a continuación.

**Tabla 2. Criterios e indicadores seleccionados para la valoración de alternativas**

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
<b>Ruido</b>	Afección a la población por niveles de ruido inadecuados	Grado de afección acústica de la población próxima debido a operaciones de aproximación y despegue de aeronaves.
<b>Contaminación atmosférica / Cambio climático</b>	Emisiones de contaminantes atmosféricos (excepto GEI)	Emisiones totales anuales de contaminantes.
	Afección a la población por niveles de inmisión inadecuados	Grado de afección de la calidad del aire sobre la población próxima por las emisiones a la atmósfera.
	Minimizar emisiones de GEI / Consumo de energía	Emisiones totales de CO <sub>2</sub> <sup>3</sup>

<sup>3</sup> En relación al cálculo de emisión de gases de efecto invernadero (GEI), cabe destacar que, en el ámbito de la actividad aeroportuaria, la mayor parte de las emisiones de este tipo se produce en forma de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Por tanto, la contribución de otros GEI al cómputo total de este tipo de emisiones no es significativa y queda excluida del cálculo del indicador.

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
<b>Biodiversidad</b>	Afección a EENNPP	Nº y Superficie de EENNPP alterados.
	Afección a hábitat de interés	Nº y Superficie de hábitat de interés alterado.
	Afección a especies de flora protegidas, áreas relevantes por flora y masas de vegetación autóctona	Nº de especies de flora protegidas afectadas por categoría de protección. Superficie de masas de vegetación arbórea autóctona afectada.
	Afección a especies de avifauna	Nº y Superficie de hábitat de aves de interés afectadas.
	Afección a corredores	Nº de corredores y tipo de afección.
	Afección a EENNPP y hábitat por fragmentación	Grado de fragmentación de espacios y hábitat afectados.
<b>Relieve, Suelos y Residuos</b>	Afecciones al relieve derivadas de los movimientos de tierras	Volumen de movimiento de tierras total. Volumen de préstamos.
	Afecciones al suelo	Superficie de suelo ocupada.
	Afecciones a la edafología	Superficie de suelo de elevada capacidad productiva ocupada.
	Generación de residuos	Volumen de excedentes de excavación. Volumen de residuos de demolición.
<b>Aguas y medio hidrológico</b>	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Nº de ríos y arroyos interceptados.
	Afección a riberas	Superficie de riberas afectadas.
	Riesgos de inundación	Superficie de zonas de inundación afectadas.
	Recarga de acuíferos	Superficie de zona de recarga de acuíferos pavimentada.
<b>Patrimonio cultural</b>	Afección a elementos del patrimonio cultural	Nº de elementos culturales afectados y grado de afección.
<b>Paisaje</b>	Afección al paisaje	Superficie de áreas de interés paisajístico afectadas.
<b>Ordenación territorial y planeamiento</b>	Compatibilidad con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico	Grado de compatibilidad con los usos actuales y futuros del suelo.

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
<b>Incidencia social y económica</b>	Contribución al crecimiento económico	Empleo generado.
<b>Viabilidad y funcionalidad técnica</b>	Eficacia funcional	Grado de satisfacción de necesidades.
	Eficiencia económica	Inversión necesaria.

Las alternativas planteadas para cada actuación se sintetizan seguidamente:

- **Plataforma de aviación comercial.** Las alternativas planteadas están basadas en la reconfiguración de los puestos de semi-contacto. Todos los puestos se diseñan para maniobra autónoma y se mantiene la posibilidad física de ubicar los puestos tipo I existentes cuya utilización presentará incompatibilidades con algunos de los propuestos.
  - ✓ Alternativa 1: Disposición frente al edificio terminal de 7 puestos de estacionamiento de aeronaves tipo VI mediante dos baterías, una de tres puestos al oeste y otra de cuatro puestos al este, separadas por un vial de servicio que comunique el perimetral en plataforma con el vial que discurre tras los estacionamientos. La reducción en el tamaño de los mismos permite liberar 20 m de profundidad en plataforma y aumenta la superficie disponible para EPAs/ESAs. Se mantendría la posibilidad de estacionar aeronaves de hasta tipo I en los puestos extremos como en la actualidad.
  - ✓ Alternativa 2: Propone una plataforma más heterogénea en lo que a puestos se refiere. Se proyecta un puesto tipo V, dos puestos tipo VI y cinco puestos tipo VII. Se configura con dos baterías de 4 puestos a cada lado del vial de conexión: al oeste se sitúan un puesto tipo V, dos puestos tipo VI y un puesto tipo VII, y al este los restantes tipo VII. Al igual que en la alternativa 1 se ganan 20 m de plataforma y espacio para EPAs/ESAs en el frente de los puestos, así como la posibilidad de estacionar los puestos tipo I en los extremos modificando el vial posterior. Se gana un puesto respecto a la alternativa 1.
  - ✓ Alternativa 3: Aprovecha la primera línea de la plataforma para dar servicio a los usuarios mayoritarios del aeropuerto, optando por una distribución análoga a la alternativa 2, con cinco puestos tipo VIII y tres puestos tipo VI al este de la plataforma.

Tras valorar las tres alternativas atendiendo a los criterios de compatibilidad con otras actuaciones futuras, flexibilidad de uso, circulación de aeronaves, adecuación a las necesidades, servicios afectados, operatividad del aeropuerto, probables efectos ambientales e inversiones necesarias; se considera que la **alternativa 2** es la considerada más idónea, con la creación de 8 puestos de estacionamiento: 1 tipo V, 2 tipos VI, y 5 tipos VII.

- **Plataforma de aviación general.** La ampliación de la plataforma de aviación general plantea 4 alternativas:
  - ✓ Alternativa 1: Se remodela la parte de la plataforma comercial situada más al oeste en primera línea. Actualmente existen en esta zona tres posiciones para aeronaves comerciales tipo VI con maniobra autónoma y el puesto para helicópteros de SASEMAR. Pasa a albergar 4 puestos de estacionamiento de helicópteros de idénticas características que los existentes actualmente en la plataforma de aviación general (2 tipos S61 y para tamaño medio como el MBB) y 3 posiciones tipo VI autónomas para aeronaves comerciales. Los antiguos puestos de estacionamiento de helicópteros se reconfiguran para aviación general y se obtienen 11 nuevos.
  - ✓ Alternativa 2: Plantea la ampliación de la plataforma en 12.000 m<sup>2</sup>, que se utilizarán para aviación general. Esta nueva zona, más 22.300 m<sup>2</sup> que se tomarían de la plataforma comercial, servirían para alojar los puestos de estacionamiento de helicópteros y el total de puestos de aviación general. Para compensar los 22.300 m<sup>2</sup> tomados a la plataforma de aviación comercial se reconfigura la antigua plataforma de aviación general obteniéndose seis puestos autónomos tipo VIII, que se suma a los tres puestos tipo VI adyacentes a los de helicópteros, todos ellos para aviación comercial. En total, se obtendrán 4 puestos para aeronaves de menos de 15 m de envergadura, 16 puestos para aeronaves con envergadura menor de 12 metros y los 4 puestos de helicópteros. La aviación general se centraliza entorno a una única calle de rodaje que comparte con las aeronaves comerciales. Esta alternativa ocupa una superficie adicional de 9.700 m<sup>2</sup> de terreno, incluida en la zona de reserva actual y ya alterada en su práctica totalidad.
  - ✓ Alternativa 3: se remodela la primera línea de la plataforma comercial en la zona oeste para albergar las 4 posiciones para helicópteros frente al hangar de SASEMAR. Junto a estas se situarán 2 puestos con maniobra autónoma para aeronaves de aviación general de envergadura menor de 12 m y 2 puestos tipo VI también autónomos para aeronaves comerciales. Se eliminan 2 puestos remotos tipo IV de aviación comercial que pasan a pertenecer a la plataforma de aviación general, y se reorganiza el espacio que ocupaban los restantes dando cabida a 4 puestos comerciales tipo VII. La plataforma de AG ocupa una superficie de 37.500 m<sup>2</sup>, dedicándose 31.200 m<sup>2</sup> al estacionamiento de aeronaves, teniendo capacidad para 32 aeronaves de envergadura menor de 12 m. La zona más al sur de la plataforma permitirá además el estacionamiento con maniobra autónoma de hasta 3 aeronaves de aviación ejecutiva con una mayor envergadura, tipo CRJ 200. La superficie que ocupaba la plataforma de aviación general se utiliza como plataforma de aviación comercial y mediante repintado de la zona se consiguen 6 nuevos puestos autónomos para aeronaves tipo VIII. La plataforma de AG quedará totalmente independiente de la comercial, con un acceso exclusivo por la puerta A.
  - ✓ Alternativa 4: Proyecta la construcción de una nueva plataforma en los terrenos ocupados por los invernaderos entre el aeropuerto y El Alquíán, de 32.000 m<sup>2</sup> y con

acceso independiente desde la calle de rodadura paralela en su tramo de conexión con la cabecera de 25. La nueva plataforma se plantea con tres calles de rodadura (una central y dos en los extremos) que permitan maniobras autónomas y flexibilicen el movimiento de las aeronaves. Tiene cabida para 9 puestos con aeronaves con envergadura inferior a los 25 metros y 12 para aeronaves de hasta 17 metros de envergadura. Se aprovecharía la actual zona de aviación para posicionar seis puestos tipo VIII autónomos para aeronaves comerciales. Se situarían cuatro nuevos puestos de estacionamiento de helicópteros frente al hangar de SASEMAR y se reconfiguraría la primera línea de la plataforma en esta zona para obtener tres nuevos puestos tipo VI comerciales. Esta solución permite el tratamiento separado de aeronaves de aviación general.

Tras valorar las cuatro alternativas atendiendo a los criterios de afección a la plataforma de aviación comercial, operatividad del aeropuerto, capacidad de la plataforma, circulación de aeronaves, ejecución de las obras, necesidad de terrenos, probables efectos ambientales e inversiones necesarias, se escoge la **alternativa 3** como la más adecuada al cumplir las necesidades de plataforma en todos los horizontes sin acometer obra civil, permitir operar a la aviación general de forma independiente de la comercial y afectar mínimamente a la plataforma comercial. Asimismo, es una de las dos alternativas que menos impacto ambiental generan y, de las cuatro, la que ofrece mayor capacidad.

- **Terminal de aviación general:**

- ✓ Alternativa 1: Construcción de un nuevo terminal de pasajeros para aviación general situado junto a la plataforma actual. La parcela propuesta está situada al norte del actual terminal de carga.
- ✓ Alternativa 2: Sitúa el edificio terminal junto al nuevo hangar de SASEMAR, creando una zona de aviación general dentro del subsistema de actividades aeroportuarias. La parcela se encuentra en una zona urbanizada al oeste del aeropuerto y que actualmente es lado aire, por lo que habría que modificar el vallado de seguridad.
- ✓ Alternativa 3: se trata de la construcción de un edificio terminal de aviación general junto a la plataforma de aviación general propuesta en la alternativa 4. La nueva terminal se situaría al norte de la plataforma y supondría la ocupación de terrenos pertenecientes al sistema general del aeropuerto, y que en el Plan Director anterior ya se incluían dentro de la Zona de Servicio.

Siguiendo los criterios de crecimiento futuro e interferencia con otros elementos, afección a la plataforma de aviación comercial, operatividad del aeropuerto, necesidad de terrenos, probables efectos ambientales e inversiones necesarias, se selecciona la **alternativa 2** como la más adecuada para reubicar el edificio terminal de aviación general.

### 3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR

---

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 244,497 hectáreas (191,14 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 34,31 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias y 23,044 hectáreas a la Zona de Reserva Aeroportuaria), es decir, 24,41 hectáreas menos que la delimitada por el Plan Director vigente (O.M. de 23 de julio de 2001).

A continuación, se describen de forma sintética los principales efectos ambientales de las actuaciones propuestas.

✓ Contaminación atmosférica

Los resultados obtenidos derivados de la modelización permiten al ISA concluir que, para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3), los valores límite establecidos por normativa, no se superan en ninguna de las poblaciones cercanas al aeropuerto, para ninguno de los parámetros analizados (CO, HC, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> y CO<sub>2</sub>).

✓ Ruido

Los resultados obtenidos del análisis efectuado para los periodos día y tarde (no hay operaciones en periodo noche), utilizando el programa de simulación INM v.7.0c, aplicados a las áreas acústicas establecidas por el Real Decreto 1367/2007, permiten concluir que se produce un incremento del ruido, extendiendo las curvas isófonas de afección equivalentes del estado de partida hacia el exterior del aeropuerto, con un crecimiento principal según el eje de pista. Sin embargo, tanto para la situación actual, como para la alternativa 0 y el escenario de desarrollo previsible, no se superan los objetivos de calidad fijados en ninguna de las zonas descritas en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007.

✓ Cambio climático

Con relación al consumo energético, se prevé un incremento del 54,61 % en las emisiones totales de CO<sub>2</sub>. Este incremento en las emisiones de CO<sub>2</sub> se ha calculado de manera proporcional al incremento de las unidades tráfico sobre las operaciones por lo que está íntimamente relacionado con el aumento de pasajeros que se estima se producirá en el horizonte 3, pasando de 691.488 pasajeros totales en 2015 a 1.228.720 pasajeros totales en el Desarrollo Previsible. En relación a la adaptación al cambio climático, no se estima necesario plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.

En la última adenda presentada por el promotor se indica que las emisiones de alcance 1, 2 y 3 con criterio de huella de mercado (tiene en cuenta la compra de renovables) de CO<sub>2</sub> en el aeropuerto en el Desarrollo Previsible alcanzan las 538,6 toneladas, inferior a 2500 toneladas de CO<sub>2</sub> eq, que es el umbral que el Decreto 18/2019, de 25 de enero, considera que no requiere ninguna solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

✓ Agua y medio hidrológico

Las actuaciones proyectadas no llevan asociada la modificación de ningún cauce ni arroyo existente. Sin embargo, la mejora de la adecuación del drenaje del campo de vuelo conlleva la creación de un nuevo punto de vertido con la capacidad suficiente para desaguar todo el caudal de aporte del aeropuerto a la rambla del Charco. Para la ejecución de esta actuación será necesario solicitar los permisos pertinentes a la Agencia Andaluza del Agua para los vertidos asociados al dominio público hidráulico de la rambla del Charco.

Respecto a las aguas subterráneas, una vez ejecutadas las distintas actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director, se producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas, reduciéndose la superficie de infiltración y, por tanto, de recarga de los acuíferos. No obstante, considerando que la nueva ocupación espacial asciende a 1,56 ha de nueva superficie asfaltada, la superficie de recarga no sufrirá una modificación relevante.

Con relación al consumo de agua, se prevé un incremento de los 22.343 m<sup>3</sup> actuales, a 37.000 m<sup>3</sup> para el horizonte 3. El aumento del consumo de agua se ha calculado teniendo en cuenta el incremento de los movimientos de aeronaves que se estima que se producirá en el horizonte 3.

En la adenda se indica, además, que la ubicación original del punto limpio, al oeste de la central eléctrica del aeropuerto, se sitúa en zona de policía de la Rambla Honda, un curso de agua encauzado. Por esa razón, se ha considerado la reubicación del punto limpio en una zona ya pavimentada fuera de la zona de policía del dominio público hidráulico de la Rambla Honda. En cualquier caso, el ISA contempla que deberán implementarse aquellas medidas de protección general frente a vertidos accidentales tanto en fase de obra como posteriores. Por su parte, el punto limpio estará debidamente acondicionado (cubeto de hormigón cubierto) y contará con todas aquellas medidas necesarias para evitar vertidos accidentales.

✓ Suelos

El ISA identifica afecciones sobre el suelo, derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y de la ocupación física por parte de las nuevas superficies pavimentadas. La superficie que se verá pavimentada se estima en 1,59 ha.

✓ Residuos

El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3), pasando de una producción actual de 120.007 kg de residuos no peligrosos y 5.108 kg de residuos peligrosos, a una producción estimada de 176.560 kg de residuos no peligrosos, y 7.515 kg de residuos peligrosos, en el Desarrollo Previsible.

El ISA señala que no parece que el volumen previsto de residuos generables para el escenario de Desarrollo Previsible suponga un impacto significativo habida cuenta que el aeropuerto ya genera en la actualidad unos residuos determinados y que lleva a cabo su gestión adecuadamente. Por lo tanto, este efecto será mitigado de forma similar a la actual. Asimismo, se estima que la producción

prevista de residuos no peligrosos en el aeropuerto representaría únicamente el 0,2% de la producción total del municipio de Almería.

✓ Biodiversidad, fauna y flora

Las actuaciones previstas no afectarán en ningún caso a ningún espacio natural protegido pertenecientes a la Red de Espacios Protegidos de Andalucía (RENPA) ni a la Red Natura 2000.

Con respecto a la vegetación, se producen afecciones por la nueva ocupación de suelo. La vegetación afectada por las actuaciones propuestas se produce sobre zonas muy antropizadas, con presencia de matorral y algún ejemplar disperso de pino y eucalipto, por lo que estas afecciones no se consideran relevantes en el ISA. La actuación más significativa en relación a su grado de afección es la ampliación del aparcamiento de autobuses, en una zona con ejemplares arbóreos de pino carrasco. El ISA propone que se realice un estudio detallado de la ubicación del mismo, que permita minimizar afecciones al arbolado existente, y se analice la posibilidad de trasplante de ejemplares de arbolado.

En cuanto a los Hábitats de Interés Comunitario, tal y como se recoge en la adenda al ISA, según la base cartográfica de la Junta de Andalucía, algunas de las actuaciones propuestas supondrían la afección a diversos hábitats. Sin embargo, según los resultados de la prospección florística realizada, en el interior del aeropuerto no existe ningún hábitat prioritario, pudiendo únicamente identificarse especies pertenecientes principalmente al HIC 1430, presentando una baja calidad y distribuyéndose de forma fragmentada.

El traslado del punto limpio a la parcela ubicada al oeste de la central eléctrica podría, inicialmente, afectar a los HIC 5330 y 6220\*; sin embargo, se constató que dicha parcela es una parcela arenosa, con presencia dispersa de eucaliptos y algún ejemplar de jardinería, y sin presencia de la vegetación típica de los hábitats mencionados. Por otra parte, el establecimiento de un nuevo puesto de estacionamiento aislado y la nueva plataforma de prácticas contraincendios también se ubicarían sobre los HIC 1420 y 5520. Sin embargo, estos terrenos están en la actualidad ocupados por especies primocolonizadoras durante períodos de barbecho en zonas dedicadas al cultivo, por lo que los hábitats identificados en la base cartográfica mencionada no están presentes y, por tanto, no se producirá afección sobre ninguno de ellos.

En relación con la fauna de la zona, las acciones de proyecto con un impacto directo sobre este indicador son las mismas que para las formaciones vegetales, y corresponden al despeje y desbroce de la cubierta vegetal. Hay que señalar, sin embargo, que dichas afecciones no tendrán un carácter significativo habida cuenta de la actual existencia del aeropuerto, y de la tipología de hábitats faunísticos a ocupar.

✓ Patrimonio Cultural

La prospección arqueológica realizada ha concluido con la inexistencia de restos arqueológicos en superficie que puedan verse afectados durante las actuaciones del Desarrollo Previsible, si bien se han localizado tres elementos etnográficos dentro del recinto aeroportuario, no documentados previamente en la carta arqueológica del término municipal de Almería. En la redacción de los

proyectos constructivos que se planteen deberá tenerse en cuenta la existencia de los elementos etnográficos identificados.

No se generará ningún tipo de afección sobre la “Torre Atalaya del Perdigal”, localizada al sur y fuera de la Zona de Servicio.

✓ Paisaje

En el ISA se han evaluado los efectos como poco significativos.

✓ Infraestructuras de transporte y movilidad

Las actuaciones planteadas en el marco de la propuesta de revisión del Plan Director no implican afecciones a las infraestructuras existentes.

✓ Efectos territoriales

La Zona de Servicio del aeropuerto disminuye su superficie respecto a la delimitada por el Plan Director vigente en 24,42 ha. Esta desafección se debe a la exclusión de terrenos en la cabecera 07 y al oeste del núcleo de El Alquíán. Se producen, asimismo, pequeños ajustes de delimitación en el límite septentrional de la Zona de Servicio.

✓ Incidencia social y económica

En el ISA se realiza una estimación del empleo que directa e indirectamente puede suponer la revisión del Plan Director, estimándose un 77% más respecto a la situación actual.

### 3.5. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR

---

Los principales aspectos ambientales considerados sobre los que puede influir el desarrollo del Plan Director son el cambio climático y la contaminación atmosférica, el ruido, la protección de la salud, la conservación de la biodiversidad, la protección de las aguas y del dominio público hidráulico, el suelo, el desarrollo sostenible, la gestión de residuos y el ahorro energético.

Los objetivos ambientales que se definan deben ser coherentes con:

- 1) Los principios de sostenibilidad y criterios ambientales marcados como punto de partida en el documento de referencia.
- 2) El análisis de planes, programas o normativa, cuyo ámbito de aplicación tenga relación con el plan.
- 3) El análisis de los probables efectos significativos del Plan Director sobre el medio ambiente.

Tras realizar el análisis de los probables efectos significativos del Plan Director sobre el medio ambiente, en la última adenda presentada por el promotor se redefinen algunos de los objetivos iniciales para adecuarlos al diagnóstico. A continuación, se enumeran los objetivos ambientales definitivos para cada aspecto.

### Contaminación acústica

Dado que no existen áreas residenciales en el interior de las isófonas de 60/60/50 ni en sus proximidades ni en situación actual ni en el escenario de Desarrollo Previsible (Horizonte 3), se establece como objetivo ambiental **“Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales”**.

### Contaminación atmosférica

Dado que las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades, se establece como objetivo ambiental **“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”**.

### Energía y cambio climático

Se ha considerado más adecuado refundir en un solo aspecto energía y cambio climático, puesto que las emisiones de CO<sub>2</sub> por las actividades estrictamente aeroportuarias están muy relacionadas con los consumos energéticos. Dado el valor de emisión de CO<sub>2</sub> en el horizonte de desarrollo previsible no se considera significativo, se redefine el objetivo ambiental que será **“Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico.”**

### Biodiversidad

Dado que no se producen afecciones a ningún espacio natural protegido, que la afección a vegetación se produce a zonas de pastos internos y de cultivos herbáceos que no albergan elementos relevantes ni comunidades faunísticas de interés que requieran especiales medidas de protección, se ha considerado más adecuado plantear los siguientes objetivos ambientales:

- **Minimizar la afección a especies protegidas.**
- **Proteger y mejorar la biodiversidad.**
- **Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.**
- **No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.**
- **Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.**

### Residuos

En relación con los residuos, se redefinen los objetivos iniciales, teniendo en cuenta que los incrementos previstos no se consideran significativos. Los objetivos finalmente propuestos son:

- i. **Gestionar adecuadamente los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía.**
- ii. **Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.**

### Suelos

Tras el diagnóstico realizado y dado que los valores de superficies de suelo que se ocuparán no son muy elevados, no se estima necesario establecer objetivos ambientales.

### Medio Hidrológico

Teniendo en cuenta el diagnóstico se plantean los siguientes objetivos ambientales:

- **Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas).**
- **Aplicar buenas prácticas para reducir el consumo de agua del aeropuerto por unidad de tráfico. Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico de la rambla del Charco.**

### Patrimonio cultural

La prospección arqueológica de las zonas incluidas en la propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería ha concluido con la inexistencia de restos arqueológicos en superficie que puedan verse afectados durante las actuaciones del desarrollo previsible. Tampoco se afectará a vías pecuarias. Por este motivo, se redefine el objetivo ambiental: **“Prevenir la afección a elementos del Patrimonio Cultural”**.

### Paisaje

Dado que el Plan Director no tendrá una repercusión relevante sobre el paisaje, no se considera necesario establecer objetivos ambientales.

### Transporte y movilidad

Dado el contenido del Plan Director, elaborado según lo señalado en el RD 2591/1998, no se considera necesario establecer objetivos ambientales.

### Ordenación Territorial, planeamiento urbanístico y usos del suelo

Dado que todas las actuaciones se localizan en el interior de la Zona de Servicio vigente, no se considera necesario establecer objetivos ambientales.

## **3.6. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN Y SU SEGUIMIENTO**

---

Una vez detectados los efectos del desarrollo del Plan Director sobre los diferentes aspectos ambientales y establecidos los objetivos ambientales se establecen las medidas a aplicar para la integración ambiental de la Propuesta de revisión del Plan Director.

Las medidas para la integración ambiental a aplicar se han establecido en base a los efectos detectados durante la elaboración del ISA y la adenda posterior. Algunas de las medidas propuestas en la adenda presentada, difieren de las contenidas en el ISA, debido a que, como resultado del último diagnóstico, se ha obtenido que para algunos factores ambientales el impacto no era

significativo, por lo que o no se hacía necesario plantear ni objetivos ni medidas de integración o se consideraba más adecuado redefinir las medidas para adecuarlas al diagnóstico. Por otra parte, se ha identificado también que algunas de las medidas propuestas en el ISA eran medidas preventivas y correctoras de obra y se ha considerado más adecuado reflejarlas en un epígrafe aparte llamado “Buenas prácticas en la ejecución de proyectos”, recogido en el apartado 6 del presente documento.

### 3.6.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

A continuación, se sintetiza el conjunto de medidas para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director.

#### - Contaminación acústica

En relación con la gestión de la contaminación acústica, con carácter general, se debe tomar en consideración, y aplicar en su caso, la siguiente normativa en aeropuertos de competencia estatal:

- ✓ Medidas Generales: adopción del denominado «Enfoque equilibrado», ratificado en la Resolución A36/22 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que la Unión Europea ha incorporado, en su ordenamiento jurídico, mediante la aprobación del Reglamento (UE) nº 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado.
- ✓ Zona de afección acústica: en base a los criterios recogidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de situación actual y de desarrollo previsible (horizonte 3) de la propuesta de revisión del Plan Director, se delimita la zona de mayor afección acústica existente en el entorno aeroportuario, delimitada por la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A) y Le 60 dB(A).

La zona de afección acústica del Aeropuerto de Almería se reduce al ámbito de la pista del aeropuerto. En este sentido, no se considera necesario realizar medidas específicas de atenuación de ruido.

No obstante, en la adenda se considera adecuado sustituir la medida que figuraba en el ISA por "se realizará el seguimiento del ruido, mediante la realización de la huella acústica del aeropuerto de forma que se pueda prevenir la aparición de áreas residenciales en la isófona 65-65-55".

Asimismo, en caso de existir modificaciones en la operativa del aeropuerto que aumenten la afección, se definirán aquellas medidas necesarias para su atenuación, que irán en consonancia con el concepto de «enfoque equilibrado» ratificado en la Resolución A36/22 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). y que contempla una implementación equilibrada de los diferentes tipos de medidas disponibles para la reducción del ruido.

- Contaminación atmosférica.

En el proceso de evaluación ambiental se ha comprobado que las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades.

Por ello, se realizará un seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (mediante estimación), cuando se produzca la revisión del Plan Director o cuando se produzcan modificaciones operativas que pueda tener una repercusión significativa.

Otras medidas relacionadas con la minimización del consumo energético, posteriormente especificadas, redundarán también en una minimización de la contaminación atmosférica.

- Energía y cambio climático

En la adenda presentada en septiembre de 2019 se ha identificado que las emisiones de alcance 1, 2 y 3 con criterio de huella de mercado (que tiene en cuenta la compra de energías renovables) de CO<sub>2</sub> en el aeropuerto en el horizonte de Desarrollo Previsible alcanzaría 538,6 toneladas, valor que no se considera significativo, dado que se encuentra por debajo de las 2.500 toneladas, umbral que el Real Decreto 18/2019, de 25 de enero considera que no requiere siquiera solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

Por ello, se realizará un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y se propondrán y adoptarán medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.

- Biodiversidad

En consonancia con el diagnóstico se proponen las siguientes medidas para la conservación de la vegetación y fauna:

- ✓ Mantener un seguimiento en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno más inmediato, mediante la elaboración de estudios específicos periódicos: estudios de fauna y sus hábitats, estudio de riesgos de impacto con fauna (ERIF), programa de gestión del peligro de la fauna (PGRF), y mediante la revisión anual de la información actualizando el ERIF y el PGRF. Todos los estudios están sujetos a la verificación realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Estos estudios contemplarían, entre otras medidas:
  - Identificación de fuentes de alimento y lugares de refugio y posada.
  - Medidas de exclusión revisando y controlando el cerramiento perimetral regularmente.
  - 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.
- ✓ Establecer acuerdos de colaboración con asociaciones de colombicultura para detección de palomares ilegales. Actuaciones de coordinación con el Ayuntamiento para minimizar la presencia de nidos de cotorra argentina y mejorar la gestión de los restos de invernaderos y evitar el acceso de fauna a los residuos de contenedores.

- ✓ Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecerla necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.

Estas medidas se aplicarán, en su caso, de forma coordinada con el servicio de control de fauna del aeropuerto.

#### - Generación y gestión de residuos

Teniendo en cuenta que en el diagnóstico se concluye que los residuos peligrosos que se prevé generar se encontrarían por debajo del límite de 10 toneladas que obligaría al aeropuerto a ser gran productor de residuos peligrosos; que la producción prevista de residuos no peligrosos del Aeropuerto de Almería, se calcula que representaría un 0,2% de la producción total de la provincia de Almería; y que se estima que el porcentaje de reciclado también se incrementará, se proponen las siguientes medidas referentes al control y la gestión de residuos:

- ✓ Se controlarán los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.
- ✓ Se optimizarán las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible), como residuo peligroso y así minimizar la producción de los mismos.

#### - Gestión hidrológica

El ISA ha identificado que, de las actuaciones propuestas en el Plan Director, la adecuación del drenaje del campo de vuelos supone la creación de un nuevo punto de vertido con la capacidad suficiente para desaguar todo el caudal de aporte del aeropuerto a la rambla del Charco. En ningún caso esta actuación va a implicar un incremento en los caudales de vertido que se realizan en la rambla en la actualidad, o cualquier tipo de impacto sobre la misma, aunque sí será necesario solicitar los permisos pertinentes a la Agencia Andaluza del Agua para los vertidos asociados al dominio público hidráulico. Por otro lado, el aumento del consumo de agua calculado no se considera muy significativo, dado que, en el desarrollo previsible, el consumo representaría entorno al 0,1% del total de la zona perteneciente al Subsistema III-4 "Cuenca del río Adra y acuífero del Campo de Dalías", en la que se localiza la ciudad de Almería, por lo que se proponen las siguientes medidas de control y seguimiento:

- ✓ Se realizará el control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.
- ✓ Se aplicarán medidas de control y ahorro en el consumo de agua.
- ✓ Se implantarán, cuando se ejecute el proyecto, las medidas que hayan sido indicadas por las autoridades competentes en dominio público hidráulico en la autorización de ocupación de zona de policía del dominio público hidráulico la rambla del Charco.

#### - Patrimonio Cultural

Dado que en el ISA se ha identificado que, de las actuaciones propuestas en el Plan Director, ninguna generará impactos sobre los tres elementos etnográficos identificados en el interior de la

Zona de Servicio, se propone como medida preventiva el seguimiento y control de los movimientos de tierras que se realicen en las cercanías de los mismos.

- Sistema de Gestión Ambiental

El Aeropuerto de Almería dispone, desde el año 2014, de un sistema de gestión integrado de Calidad y Medio Ambiente certificado por AENOR, que sustituye a los sistemas individuales (Calidad según norma ISO 9001 y de Gestión Ambiental según norma ISO 14001). Con esta certificación el aeropuerto establece un compromiso de mejora continua con la gestión del medio ambiente y, anualmente, debe establecer objetivos de mejora en concordancia con sus aspectos significativos. Asimismo, este certificado implica el cumplimiento legal de todos los requisitos ambientales que le son de aplicación.

De acuerdo con la evaluación realizada y los impactos ambientales previstos, se han establecido los objetivos ambientales y las correspondientes medidas a aplicar para cumplirlos. Además, se han definido los indicadores que permitan verificar el grado de cumplimiento de los objetivos y la periodicidad de seguimiento.

En consonancia con los objetivos ambientales y las medidas para la integración ambiental, se proponen los indicadores que se recogen en las siguientes tablas.

**Tabla 3. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Anuales**

FACTOR DEL MEDIO	INDICADORES
Energía y Cambio climático	Emissiones de CO <sub>2</sub> (alcance 1 y 2).
Biodiversidad	Número de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad.
	Nº de colisiones con especies protegidas.
Patrimonio cultural	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en el entorno de los tres elementos etnográficos identificados
Residuos	Toneladas o m <sup>3</sup> /ATU de residuos producidos por tipo.
	% de valorización de residuos.
Medio hidrológico	Nº de analíticas remitidas a la autoridad competente.
	Consumo de agua por unidad de tráfico.
	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en la rambla del Charco.

**Tabla 4. Indicadores de referencia para los Informes a realizar cuando se revise el PD o se produzcan modificaciones operativas significativas**

ASPECTO AMBIENTAL	INDICADORES
Contaminación acústica	Número de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la isófona 65-65-55.
Contaminación atmosférica	Emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , SO <sub>2</sub> , Hidrocarburos totales.

### 3.6.2. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

El Plan Director del aeropuerto contará con un sistema de seguimiento ambiental de las medidas determinadas tanto en el ISA como en la Memoria Ambiental, el cual se integrará en el Sistema de Gestión Ambiental que posee actualmente el aeropuerto.

Este sistema de seguimiento ambiental debe desarrollar al menos las siguientes funciones:

- Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales recogidos en la presente memoria ambiental y en el documento que los desarrolle.
- Verificar la adecuada ejecución de cada una de las diferentes medidas ambientales contempladas en la presente Memoria Ambiental, así como las medidas adicionales que se hayan tenido que adoptar para el cumplimiento de los objetivos ambientales.
- Vigilar la evolución del entorno aeroportuario.
- Identificar cualquier incidencia no prevista o accidental, que permita evaluar la necesidad de establecer medidas adicionales.

Para ello, el seguimiento se concretará en unos informes, cuya periodicidad será la siguiente:

- a) Informes periódicos anuales basados en los indicadores recogidos en la Tabla 3.
- b) Cuando se revise el Plan Director o se produzcan modificaciones operativas significativas basados en los indicadores recogidos en la Tabla 4.



ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
	<p>matorral y arbolado disperso. Esta afeción es, por lo tanto, de la misma extensión que la descrita para la vegetación; sin embargo, no será de carácter significativo habida cuenta de la actual existencia del aeropuerto y de la tipología de hábitats faunísticos a ocupar. No obstante, se considera de interés mantener las medidas de defensa relativas a seguimiento y vigilancia que, en la actualidad, se están aplicando por parte del Servicio de Control de Fauna.</p>		<p>argentina y mejorar la gestión de los restos de invernaderos y evitar el acceso de fauna a los residuos de contenedores.</p> <p>Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecer la necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.</p>		
<b>Residuos</b>	<p>En el horizonte de Desarrollo Previsible la cantidad de RP se ha estimado en 7,5 toneladas y la de RNP en 176,6 toneladas. Para dicho cálculo se ha considerado un aumento proporcional a los movimientos de aeronaves.</p> <p>No obstante, no se consideran datos muy significativos, en particular teniendo en cuenta que los residuos peligrosos previstos generar se encontrarían por debajo del límite de 10 toneladas que obligaría al aeropuerto a ser gran productor de residuos peligrosos. Dado que la gestión de los residuos se realiza adecuadamente, este aumento no se considera especialmente significativo, por lo que su efecto asociado será mitigado de forma similar a la actual.</p> <p>En relación con los residuos no peligrosos, la producción en el término municipal de Almería en el año 2011 fue de 85.901,28 toneladas. La producción del Aeropuerto de Almería representaría un 0,2%. Adicionalmente, es necesario indicar que el porcentaje de reciclado se estima que también se incrementará.</p>	<p>Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología.</p> <p>Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.</p>	<p>Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.</p> <p>Se optimizarán las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible), como residuo peligroso y así minimizar la producción de los mismos.</p>	<p>Toneladas o m<sup>3</sup>/ATU de residuos producidos por tipo.</p> <p>% de valorización de residuos.</p>	<p>Anual</p>
<b>Medio hidrológico</b>	<p>El consumo de agua en la situación actual es de unos 22.343 m<sup>3</sup>/año y en el horizonte de Desarrollo Previsible sería de 37.000 m<sup>3</sup>. No se considera muy significativo, dado que, en el horizonte de Desarrollo Previsible, el consumo representaría entorno al 0,1% del total de la zona perteneciente al Subsistema III-4 "Cuenca del río Adra y acuífero del Campo de Dalías", en la que se localiza la ciudad de Almería.</p>	<p>Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas).</p> <p>Aplicar buenas prácticas para mantener/reducir el consumo de agua en el aeropuerto.</p>	<p>Control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.</p> <p>Aplicar las medidas previstas de control y ahorro en el consumo de agua.</p>	<p>Nº de analíticas remitidas a la autoridad competente.</p> <p>Consumo de agua por unidad de tráfico.</p>	<p>Anual</p> <p>Anual</p>

ASPECTO AMBIENTAL	EFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
		Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.	Implementación de las medidas indicadas por las autoridades competentes en DPH en la autorización de ocupación y vertido de la rambla del Charco.	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en la rambla del Charco.	Anual
<b>Patrimonio Cultural</b>	En la redacción de los proyectos constructivos que se planteen dentro de la Zona de Servicio se deberá tener en cuenta la existencia de los tres elementos etnográficos prospectados dentro del recinto aeroportuario. No se generará ningún tipo de afección a ningún elemento patrimonial situado en el exterior de la Zona de Servicio. No hay afección a vías pecuarias.	Prevenir la afección a elementos del Patrimonio Cultural.	Seguimiento y control de los movimientos de tierras que se realicen en las cercanías de los tres elementos etnográficos identificados.	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en el entorno de los tres elementos etnográficos identificados.	Anual

### 3.7. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

---

El Informe de Sostenibilidad Ambiental junto con la información contenida en las adendas al ISA realizadas de manera posterior, cumplen con las determinaciones básicas establecidas por la Ley 9/2006 y requeridas en el Documento de Referencia, si bien se ha realizado alguna adaptación de criterios con objeto de adecuarlo a la información disponible y consultada. También aporta la información adecuada y suficiente para deducir los efectos ambientales significativos que potencialmente pudiera generar el Plan Director, así como para poder proponer las medidas de integración ambiental necesarias para garantizar su sostenibilidad.

## 4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

### 4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS

Entre el 1 de marzo de 2017 y el 10 de mayo de 2017, se sometió a consultas e información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director Aeropuerto de Almería. Tras este periodo, se recibieron un total de 2 alegaciones.

- ✓ Viceconsejería. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía. Realiza un estudio de los elementos del medio posiblemente afectados, mediante el cual localiza una serie de condicionantes (leves, moderados o severos) al Plan Director por posibles interferencias sobre el terreno con determinados elementos del medio. Los condicionantes expuestos son:

1. Se identifican los Hábitats de Interés Comunitario que se sitúan fuera de Red Natura 2000 según dos cartografías distintas. Primero, según el Inventario Nacional de Hábitat 8Anexo I de la Directiva 925/43 CEE) solo aparecen hábitats no prioritarios en el interior del ámbito de estudio, estableciéndose como zona de “condicionante leve” el extremo este del aeropuerto. Segundo, según el mapa de HIC de Andalucía, aparecen zonas con hábitats prioritarios y no prioritarios al norte y este del aeropuerto, siendo los condicionantes leves y moderados.
2. Respecto a la existencia de especies de flora catalogada, a partir de las cuadrículas UTM de 1x1 km constan las siguientes especies: *Androcymbium gramineum* , de “Protección especial” según el Decreto 23/2012, de 14 de febrero y según el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, con lo que le corresponde un condicionante ambiental “Moderado”; *Maytenus senegalensi*, clasificada “Vulnerable” según el Decreto 23/2012, de 14 de febrero, correspondiéndole un condicionante ambiental de “Severo”; *Salsola papillosa*, de “Protección especial” según el Decreto 23/2012, de 14 de febrero, con lo que le corresponde un condicionante ambiental de “Moderado”; *Ononis talaverae*, incluida en el inventario de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). No implica ningún condicionante al plan.
3. En cuanto a la posible afección a la fauna catalogada, el análisis realizado cita las especies, usando las cuadrículas de proyección UTM de 10x10 km: *Stenella coeruleoalba* (delfín listado), catalogada de “Protección especial” en el Catálogo andaluz de especies amenazadas, a la que asigna un condicionante ambiental “Moderado”; *Tursiops truncatus* (delfín mular), de “Protección especial” en el Catálogo andaluz de especies amenazadas, que también implica un condicionante ambiental “Moderado”.

El escrito reconoce que es el tamaño de la cuadrícula de proyección utilizado lo que explica que aparezcan dos especies de cetáceos.

4. Informa de que la zona de actuación es surcada por varios cursos de la Red Hidrográfica: la zona de servidumbre funciona como condicionante severo, y la zona de policía como condicionante moderado.
5. Aunque el plan director no afecta a terrenos del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), parte del margen de la pista de aterrizaje está afectado por la Zona de Servidumbre de Protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre, por lo que se deberá contar con la autorización de uso para su ocupación.
6. Señala la presencia de un árbol singular en sus proximidades identificado como “Taraje de la Playa de la Cañada”; así como de un monte público denominado “Explotación Forestal de Almería”, cuya matrícula es AL-60014-JA.

Finalmente, el informe concluye que, en cuanto a los condicionantes ambientales, sobresale la presencia de la especie florística *Maytenus senegalensis* (arto) como condicionante severo. Al definir las determinaciones del Plan, se habrán de tener en cuenta los condicionantes detallados, lo que podrá requerir de un análisis más profundo de sus repercusiones sobre los aspectos ambientales más importantes. Asimismo, el Plan Director debería considerar las conexiones territoriales con el aeropuerto de manera que fomente los desplazamientos en medios más sostenibles.

- ✓ Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Almería. Detecta una discrepancia en el límite de la Zona de Servicio, entre la línea representada en los planos respecto a las coordenadas de los puntos 35 y 109 del recinto 1. Asimismo, entiende que, con la nueva distribución de la superficie del aeropuerto, aparecería un vacío legal para la calificación y régimen urbanístico del suelo por parte del ayuntamiento, y solicita que el ámbito sea denominado “área de cautela”.

## 4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES

---

Una vez completada el proceso de consultas e información pública, el promotor ha realizado un informe de respuestas a las alegaciones, a continuación, se sintetizan los aspectos más importantes:

- ✓ En cuanto a los Hábitats de Interés Comunitario (HIC), el informe de sostenibilidad ambiental analiza en el apartado 5.6 “Vegetación”, la capa de Hábitats Naturales según la Directiva 92/43/CEE, consultando el Atlas y Manual de los Hábitats Naturales y Seminaturales de España del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente de 2005. En este análisis, constata la inexistencia de un HIC en el interior del aeropuerto, identificando otros en sus inmediaciones. Como se comenta en este apartado del informe de sostenibilidad ambiental, se ha tenido que hacer un pequeño ajuste de los perímetros de los hábitats originales y disponibles en la página web del Ministerio, debido a las discrepancias observadas en la superposición con la cartografía y la ortofoto, achacadas a la escala de digitalización de estos hábitats. En cualquier caso, las actuaciones previstas en el Plan Director no se encuentran próximas a estos hábitats. En el apartado 7.2.5 “Efectos sobre la biodiversidad, fauna y flora”, se reitera que en la ejecución y puesta en marcha de la

alternativa seleccionada en el desarrollo previsible no genera afecciones sobre ningún hábitat natural de la Directiva 92/43/CEE.

Además, cabe señalar que en la adenda se indica que durante el mes de marzo de 2019 dos técnicos medioambientales han realizado una prospección de la vegetación asociada a los Hábitats de Interés Comunitario (HIC) presentes en el interior del aeropuerto, así como la franja exterior limítrofe con el mismo. Como resultado de las labores de muestreo se concluye que dentro del interior del Aeropuerto de Almería no existe ningún hábitat prioritario y que no hay constancia de la presencia de las especies *Maytenus senegalensis* y *Salsola papillosa*.

- ✓ En cuanto a la presencia de flora catalogada, en concreto sobre la presencia de la especie *Androcymbium gramineum* el informe de sostenibilidad ambiental, en su apartado 5.6 “Vegetación”, deja constancia de que si bien parte del recinto aeroportuario se incluye dentro de cuadrículas UTM 1x1 km con presencia de esta especie; y a pesar de que en los últimos años el conocimiento y abundancia de esta especie en el litoral almeriense se ha incrementado; su presencia no ha sido constatada en las zonas del recinto aeroportuario en las visitas realizadas.

Sobre la afección a la especie *Maytenus senegalensis*, el apartado 5.6.c) del ISA constata su presencia, en el ámbito de la propuesta de revisión del Plan Director. Esta especie está catalogada como “Vulnerable” en el Decreto 23/2012, de 14 de febrero, por el que se regula la conservación y el uso sostenible de la flora y la fauna silvestres y sus hábitats. Finalmente, en el apartado 8.3 “Medidas generales a incorporar en los proyectos” se propone el empleo de *Maytenus senegalensis* como especie a emplear en las labores de restauración del paisaje en los distintos proyectos constructivos.

En el caso de la especie *Salsola papillosa*, incluida en el Listado andaluz de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Decreto 23/2012), se tiene en consideración en la presente Memoria Ambiental y se prestará especial atención a su presencia, mediante la identificación en campo durante los estudios a llevar a cabo en la fase de tramitación ambiental de los proyectos que deriven de las actuaciones propuestas por la revisión del Plan Director.

Por último, según lo señalado en el apartado 8.3 del ISA, en el caso de la afección a especies que no dispongan de un interés naturalístico especial, se valorará la posibilidad de reponer los ejemplares afectados por individuos de características similares, en el interior del aeropuerto.

- ✓ En cuanto a las posibles afecciones a la fauna, en el apartado 5.7 del ISA se analiza la fauna presente en el ámbito de estudio. Además de la citada cuadrícula, se han tenido en cuenta otras fuentes como los “Estudios sobre población de aves en los aeropuertos de Aena: aeropuerto de Almería”, realizado en abril de 2005 por Aena, así como la actualización de las especies inventariadas en el aeropuerto en el año 2015, y los informes mensuales facilitados por el servicio de control de fauna del aeropuerto, realizados en el año 2011, todo ello contrastado mediante la realización de diversas visitas de campo. Dado el ámbito en el

que se encuentra la Zona de Servicio aeroportuaria, no se consideran, como especies faunísticas afectadas por las actuaciones contempladas, los cetáceos citados en el informe de la Viceconsejería, ya que como el propio escrito reconoce, aparecen a causa de la gran amplitud de la cuadrícula en la que se ha consultado.

Finalmente, el ISA concluye que no existen especies de interés potencialmente afectadas por las actuaciones contempladas en la Propuesta de revisión del Plan Director, por lo que únicamente propone incorporar en los proyectos medidas de carácter general, enfocadas a la programación de las obras, evitando actuaciones durante la época de cría y/o el periodo reproductivo de las especies presentes.

- ✓ Sobre la posible afección a la Red Hidrográfica; el apartado 5.5 “Hidrología e hidrogeología” del informe de sostenibilidad ambiental se describe detalladamente la red de drenaje de la zona de actuación, y destaca que estos cauces estacionales están considerados como “márgenes de ramblas y cauces de avenidas” asimilables como dominio público hidráulico, aunque no especificadas como tales en el planeamiento. En este sentido, el ISA hace constar en el apartado 7.2.6 “Efectos sobre el agua y el medio hidrológico”, que el Aeropuerto de Almería pertenece a la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, por lo que le es de aplicación la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía así como la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de modo que, a la hora de considerar la afección al dominio público hidráulico, se realizará con base a esta Ley.

El ISA especifica que las actuaciones propuestas no llevan asociada la modificación de ningún cauce ni arroyo existente. Sin embargo, la mejora de la adecuación del drenaje del campo de vuelos lleva asociada la creación de un nuevo punto de vertido con la capacidad suficiente para desaguar todo el caudal de aporte del aeropuerto a la rambla del Charco. Esta solución evitará tanto los encharcamientos en la pista como las avenidas puntuales procedentes del aeropuerto que se generan en el entorno de la urbanización de Costacabana, y que en ningún caso va a implicar un incremento en los caudales de vertido que se realizan en la actualidad.

- ✓ Respecto a la ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), la Propuesta de revisión del Plan Director no afecta a terrenos del dominio público marítimo-terrestre. En este sentido, informó también en la previa fase de Consultas la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, que además señaló que las dos zonas en las que se proyectan las actuaciones se encuentran suficientemente alejadas del borde litoral como para ser previsibles efectos significativos sobre el medio marino. El ISA contempla en el apartado 8.3 “Medidas generales a incorporar en los proyectos” que cualquier actuación que pudiera afectar al dominio público marítimo-terrestre deberá cumplir con lo establecido en la Ley 221/1988, de 28 de julio de Costas, modificada por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas. Si bien el ISA señala que en la actualidad la línea de Servidumbre de protección del DPMT se interna ligeramente en la Zona de

Servicio, aunque en esta zona donde se produce el solapamiento no se prevé ninguna actuación por parte de la Propuesta de revisión del Plan Director.

- ✓ En cuanto a la consideración por la proximidad a un Monte de Utilidad Pública y a un árbol singular; el ISA aclara que este monte se localiza fuera del actual recinto aeroportuario y no está próximo a las actuaciones propuestas.
- ✓ Sobre la consideración de que el Plan Director debería tener en cuenta las conexiones territoriales con el aeropuerto, en el apartado 5.10.4 “Infraestructuras, transporte y movilidad” del ISA se describen los medios de comunicación del aeropuerto y se menciona que “No existe conexión ferroviaria directa al aeropuerto mediante un servicio de cercanías u otro tipo de ferrocarril, aunque existen varios proyectos de ampliación y mejora de la red ferroviaria, algunos en curso y otros en estudio, que facilitarán las conexiones ferroviarias de Almería, entre los que destaca la conexión por alta velocidad entre Murcia y Almería (ADIF). Esta línea, integrada en el Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad, conectará la ciudad de Almería con dicho Corredor, así como con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia”.

Posteriormente, en el apartado 7.2.11. “Efectos sobre las infraestructuras, el transporte y la movilidad”, se señala que “en la presente Revisión del Plan Director, no se plantean remodelaciones de los accesos al aeropuerto, siendo suficientes los existentes actualmente. Tan sólo se procederá a remodelaciones puntuales de viales internos que no afectarán al funcionamiento normal del aeropuerto, estando los impactos asociados a la duración de las obras”.

- ✓ Con respecto a las discrepancias entre el límite de la Zona de Servicio y las coordenadas aportadas y la posibilidad de que se produzca un vacío legal para establecer la calificación y régimen urbanístico del suelo, se procederá a revisar la delimitación de la Zona de Servicio recogida en la Propuesta de revisión del Plan Director, corrigiéndose las posibles discrepancias que pudiera presentar. Respecto al régimen urbanístico del suelo, el máximo desarrollo posible no establece determinaciones vinculantes, sino que es una recomendación al planeamiento urbanístico del entorno con el ánimo de preservar la visión estratégica del aeropuerto a muy largo plazo, más allá del horizonte de desarrollo previsible establecido en el Plan Director. En este sentido, el máximo desarrollo posible señala un área de cautela aeroportuaria, entendiéndose como tal aquella que la Administración debería preservar en cuanto a clasificación del suelo para facilitar el posible desarrollo último del aeropuerto.

## 5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL

La Memoria Ambiental ha tenido por objeto, tal y como se recoge en el artículo 12 de la Ley 9/2006, valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director, valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director.

Así mismo, teniendo en cuenta el artículo 8.2 de la Ley 9/2006, que especifica que, el Informe de Sostenibilidad en su redacción tendrá en consideración:

*"b) El contenido y nivel de detalle del plan o programa.*

*e) La fase del proceso de decisión en que se encuentra.*

*d) La medida en que la evaluación de determinados aspectos necesita ser complementada en otras fases de dicho proceso, para evitar su repetición."*

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, además de las medidas incluidas en el Informe de Sostenibilidad y su adenda, se ha considerado adecuado incorporar una serie de medidas relativas a las buenas prácticas en el desarrollo de los futuros proyectos, que contribuyan a la sostenibilidad ambiental de las actuaciones incluidas en el Plan Director.

### 5.1. OBJETIVOS, MEDIDAS E INDICADORES ESTRATÉGICOS

#### Objetivos ambientales

La última adenda presentada concluye que no es necesario establecer objetivos ambientales para el suelo. No obstante, puesto que algunas de las actuaciones a desarrollar en la nueva plataforma contraincendios son potencialmente contaminadoras del suelo, se considera necesario incorporar al menos un objetivo relativo a la prevención de la contaminación. Por ello, el Plan Director del Aeropuerto de Almería debe establecer como objetivo ambiental "evitar la contaminación o degradación de los suelos en la nueva plataforma contraincendios".

#### Medidas de integración ambiental

Para cumplir el objetivo ambiental "evitar la contaminación o degradación de suelos en la nueva plataforma contraincendios" se requiere incorporar al Plan Director la siguiente medida: "Hacer un seguimiento de la ocurrencia de sucesos que puedan producir contaminación de suelos como consecuencia del uso de la plataforma contraincendios, tales como vertidos, derrames o fugas. En caso de ocurrencia de algún suceso adoptar las medidas de descontaminación necesarias".

#### Indicadores de seguimiento

Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental "evitar la contaminación o degradación de suelos en la plataforma contraincendios" se incorporará al seguimiento descrito en el apartado 4.5.2 de la presente memoria ambiental la integración del indicador ambiental "Ocurrencia de algún suceso que haya provocado la contaminación de los suelos en la nueva plataforma contraincendios (si/no)". La periodicidad del seguimiento será anual.

Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “minimizar la ocupación del dominio público hidráulico” se incorporará al seguimiento descrito en el apartado 4.5.2 de la presente memoria ambiental la integración de los indicadores ambientales “superficie de zona de policía afectada” “superficie de zona de servidumbre afectada”.

Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural” se incorporará al seguimiento descrito en el apartado 4.5.2 de la presente memoria ambiental la integración de los indicadores ambientales “nº de elementos de patrimonio cultural afectados”.

## 5.2. BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS

---

Además de las medidas estratégicas propuestas por el ISA y las adendas, se considera necesario establecer unos criterios ambientales a tener en cuenta en el desarrollo de los distintos proyectos contemplados en el plan. Algunos de estos proyectos tendrán que someterse por prescripción legal a algún tipo de evaluación de impacto ambiental y en este caso, se atenderán a lo que dicten las resoluciones ambientales correspondientes. En el desarrollo del resto de proyectos que no estén sometidos a ningún tipo de procedimiento ambiental, se respetarán los siguientes criterios y recomendaciones de buenas prácticas ambientales para su ejecución.

### Protección de los suelos

Dado que el Plan Director incluye el traslado de la plataforma de pruebas contraincendios, la nueva plataforma se diseñará de manera que disponga de una superficie impermeabilizada, de una balsa de dimensiones adecuadas para la realización de las prácticas, de un sistema de drenaje perimetral y de una instalación de depuración de las aguas que procedan, tanto de la propia balsa de pruebas, como del sistema de drenaje perimetral.

Asimismo, si durante el desmantelamiento de la actual plataforma de pruebas contraincendios, apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

### Prevención del ruido

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad acústica en el entorno de las obras y medios circundantes, se tomarán una serie de medidas preventivas, tendentes a evitar la contaminación acústica, por encima de los límites establecidos en la legislación vigente.

Estas medidas recaerán sobre las principales acciones, generadoras de emisiones acústicas, es decir, sobre el funcionamiento de la maquinaria de construcción, el tráfico de vehículos de transporte de tierras y materiales de obra y el funcionamiento de instalaciones auxiliares (plantas de áridos, hormigón, etc.).

Asimismo, la maquinaria utilizada tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones

sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre. Así mismo se cumplirá su trasposición a la legislación estatal a través del Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, propuesto por los Ministerios de Medio Ambiente y de Ciencia y Tecnología, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre (BOE nº 52 de 1 de marzo de 2002). Este último fue modificado mediante el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, resultado de la trasposición de la Directiva 2005/88/CE, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

Además, para salvaguardar la calidad acústica del entorno circundante previamente al inicio de la obra, se definirán los viales de acceso empleados para realizar los aportes de material a las zonas de actuación con el propósito de minimizar las molestias a la población cercana. Asimismo, se analizarán los horarios de operación tanto de maquinaria como de transporte de camiones con el mismo objetivo prestando especial atención durante el periodo nocturno (23:00 a 7:00 horas) sobre las zonas en las que previsiblemente pueda existir afección sobre la población. En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar, así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

Por otro lado, en caso de existir la necesidad de definir nuevos accesos a la obra durante la realización de los trabajos, la solución final será alcanzada como consecuencia de un análisis de alternativas en las cuales la variable acústica originada por el tráfico sea tomada en cuenta.

#### Prevención de la emisión de partículas

Los proyectos preverán las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de polvo (demoliciones, excavaciones, carga y descarga, extendido y transporte de tierras y materiales) con objeto de reducir al máximo las emisiones de partículas de polvo. Entre estas medidas se incluirán las siguientes:

- ✓ Se extremarán las medidas de control en el transporte de escombros o materiales cuyo origen o destino sea exterior al recinto de la obra.
- ✓ La emisión debida a la acción del viento sobre la carga de los camiones volquete se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas. Esta medida se aplicará tanto a los camiones que realicen los movimientos de tierras como a los que transporten áridos y escombros.
- ✓ Salvo que el proyecto justifique otra medida que comporte ventajas adicionales, se utilizará el riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra para minimizar del levantamiento de polvo y consecuentemente de la emisión de partículas en suspensión. La frecuencia de riego se determinará en función de las condiciones meteorológicas.
- ✓ En lo relacionado con el agua de riego, será necesario aportar certificado del lugar de procedencia de la misma. En caso de no corresponderse con puntos de abastecimiento urbano se comprobará que su obtención no afecte ostensiblemente a la red natural de drenaje.

- ✓ El levantamiento de polvo provocado por la acción del viento sobre las superficies denudadas durante las obras se aminorará iniciando su revegetación una vez que las superficies queden terminadas. Con ello se reducirá el tiempo de exposición frente a la erosión eólica.
- ✓ En las conexiones de la obra con elementos de la red viaria local se evitará el arrastre de barro y polvo mediante la instalación de plataformas de lavado de ruedas o mediante la extensión de una capa de zahorra.
- ✓ Se limitará la velocidad de los vehículos de la obra a 30 km/h.

#### Reducción de emisiones procedentes de los motores de combustión

Los proyectos incluirán las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

Independientemente, se deberá constatar, antes del comienzo de las obras, que todos estos vehículos y maquinaria garanticen, mediante las revisiones pertinentes lo siguiente:

- ✓ Un correcto ajuste de los motores.
- ✓ Que la potencia de la máquina se adecue al trabajo a realizar.
- ✓ Que el estado de los tubos de escape sea el correcto.
- ✓ El empleo de catalizadores.
- ✓ La revisión de maquinaria y vehículos (ITV).

Para el control de la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna de las máquinas móviles no de carretera se aplicará la normativa vigente al respecto, en concreto la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre, y las Directivas 2001/63/CE, 2002/88/CE y 2004/26/CE que modifican la Directiva anterior y la Directiva 2010/26/UE, que modifica los anexos I, II, III, IV y V de la Directiva 97/68/CE. También se tendrá en cuenta la publicación de la Directiva 2011/88/UE de 16 de noviembre de 2011 como última modificación de la mencionada Directiva 97/68/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a los motores comercializados con arreglo al sistema flexible. Estas medidas se refieren al control de emisiones de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), partículas (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub>), humos negros y otros contaminantes como monóxido de carbono (CO); a la reducción de emisiones de precursores de ozono troposférico (O<sub>3</sub>) y sus consiguientes repercusiones sobre la salud y el medio ambiente; y la reducción de NO<sub>x</sub> y HC para evitar los daños causados al medio ambiente por la acidificación.

#### Generación y gestión de residuos

Los impactos que puedan ocasionar los residuos se minimizarán con una gestión adecuada de los mismos, la cual implica reutilización de los inertes, acopio de los residuos peligrosos en recintos preparados para ello, retirada y transporte de los mismos a través de gestores autorizados previa

solicitud del documento de aceptación del residuo por parte del gestor final del mismo, y transporte a vertederos autorizados.

Se recomienda que los proyectos que desarrollen las distintas actuaciones propuestas contemplen un pliego de prescripciones técnicas de carácter ambiental para la contratación de las actuaciones. Se priorizará el reciclado de los residuos de la construcción y demolición frente a su traslado a vertedero.

### Vegetación

Con el fin de minimizar afecciones sobre la vegetación se propone que, durante los procesos constructivos, y con carácter previo a las tareas de despeje y desbroce, se proceda a jalonar la zona de ocupación estricta de las obras. Las operaciones constructivas y el tránsito de maquinaria y personal deberán restringirse a la zona de servicio, y en concreto al entorno estrictamente necesario para la ejecución de las tareas constructivas.

En la parcela de terreno en la que está prevista la ejecución del nuevo puesto de estacionamiento aislado y la nueva plataforma contraincendios, y previamente al comienzo de las obras, se recomienda la realización de prospecciones intensivas de campo, al objeto de identificar la posible presencia de la especie *Androcymbium gramineum*. Dichas prospecciones se recomiendan se lleven a cabo durante los dos meses de floración de la especie, correspondiente a los meses de diciembre y enero, y si no, preferiblemente, en el periodo potencial de floración, comprendido entre octubre y marzo.

Asimismo, se planteará el diseño adecuado del traslado del punto limpio y de la ampliación del aparcamiento de autobuses, al objeto de evitar afecciones a los ejemplares de pino carrasco (*Pinus halepensis*) presentes, los cuales se deberán proteger de forma íntegra durante las obras, mediante un sistema de jalonamiento, que lo aisle de las obras. En caso de no ser posible su protección in situ y resultar finalmente afectado, se planteará su trasplante a otra zona del aeropuerto, siempre que sea viable.

En cualquier caso, para todas aquellas actuaciones que puedan afectar ejemplares singulares de pino carrasco, deberá analizarse la posible aplicación de la medida correctora correspondiente al trasplante.

Asimismo, en el caso de la afección a especies que no dispongan de un interés naturalístico especial, se valorará la posibilidad de reponer los ejemplares afectados por individuos de características similares, en el interior del aeropuerto.

### Fauna

Habida cuenta que no existen especies de interés potenciales de afección, las medidas a aplicar serán de carácter general y podrán estar enfocadas a la programación de las obras, evitando actuaciones durante la época de cría y/o periodo reproductivo de las especies presentes en el entorno aeroportuario.

Por otro lado, de manera previa al inicio de los desbroces se realizará una batida de fauna en la zona de actuación. En caso de identificarse la presencia de alguna especie incluida en el Listado de especies Silvestres en Régimen de protección Especial, se seguirán las indicaciones fijadas en el

artículo 57 y 58 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Igualmente, con las especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Andalucía.

En cualquier caso, se propone mantener el Servicio de Control de Fauna existente en la actualidad en el aeropuerto y, de ser preciso, su refuerzo.

#### Patrimonio histórico cultural

Pese a la no afección a los elementos inventariados en el recinto aeroportuario, se proponen medidas de carácter general que se basan en el seguimiento y control de los movimientos de tierras de las obras durante la fase de ejecución. Puntualmente, para aquellas actuaciones que se realizan en las cercanías de los tres elementos etnográficos identificados, se propone:

- AA.1 Noria del Charco: Seguimiento y control intensivo, balizamiento.
- AA.2 Noria de la Casa del Coronel: Seguimiento y control intensivo, balizamiento.
- AA.3 Era del Alquíán: Seguimiento y control intensivo, balizamiento.

En el caso de que se produjesen hallazgos casuales de bienes integrantes del patrimonio arqueológico de Andalucía se deberán notificar inmediatamente a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico o al Ayuntamiento, en aplicación del art. 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, el Patrimonio Histórico de Andalucía.

#### Medio hidrológico

Con respecto a las medidas protectoras del medio hidrológico deberán considerarse las incluidas a continuación, con el fin de atenuar o suprimir los efectos ambientales que pudieran derivarse de la ejecución de las actuaciones previstas:

- ✓ Inclusión del Mar Mediterráneo y de las ramblas (incluso zona de servidumbre y dominio público hidráulico) como “Zonas Excluidas”, en las cuales no se permite la ubicación de actividades auxiliares y/o complementarias de la obra. Sin embargo, si por cuestiones técnicas fuera necesario la ocupación temporal para acometer la actuación prevista, se deberá contar con la preceptiva autorización por parte de la Agencia Andaluza del Agua, según lo establecido en la legislación vigente.
- ✓ Se colocarán jalonamientos de protección al objeto de evitar ocupación y/o afección por actividades de la obra.
- ✓ Protección frente a la contaminación de las aguas de escorrentía generadas en la zona de obras, en las áreas de mayor riesgo mediante instalación de balsas temporales de decantación en la zona de instalaciones auxiliares, incluyendo una red de captación y drenaje de las escorrentías, la impermeabilización del parque de maquinaria en la zona de instalaciones auxiliares y la aplicación de un Plan de Gestión de Residuos en el conjunto de la obra y, en particular, en las zonas de instalaciones.
- ✓ En cuanto a la gestión y mantenimiento de la maquinaria de obra, se prohibirá de modo estricto el vertido de aceites, combustibles, cementos, etc., tanto al terreno como a los cauces, siendo inexcusable el incumplimiento en la recogida selectiva de los productos residuales y su posterior gestión en función de la normativa aplicable al respecto. Quedará

prohibido, asimismo, el lavado de cubas de las hormigoneras fuera de la zona que se habilite para ello.

- ✓ No se podrá realizar la manipulación de materiales de residuos peligrosos en zonas próximas al mar ni tampoco realizar el vertido.
- ✓ Se adoptarán las medidas necesarias para que cualquier actividad de obra que implique el manejo, depósito o almacenamiento de sustancias contaminantes se realice sobre zonas totalmente impermeabilizadas y cuente con los sistemas adecuados de recogida y contención de vertidos accidentales o fugas.
- ✓ Una vez finalizadas las obras, todas estas instalaciones serán debidamente desmanteladas y las zonas de instalaciones auxiliares serán restauradas a su estado original.
- ✓ Los proyectos constructivos derivados de las actuaciones previstas contarán con un anejo de integración ambiental en el que se incorporarán todas aquellas medidas protectoras y correctoras del medio hídrico y el suelo.
- ✓ Durante la fase de explotación, se realizarán controles en las aguas pluviales procedentes del drenaje del aeropuerto que sean vertidas a terreno natural, tal y como se viene realizando en la actualidad, al objeto de que no superen los límites establecidos en la legislación vigente.

#### Paisaje

En los distintos proyectos constructivos se definirán actuaciones orientadas a la adecuación e integración vegetal, estética y paisajística de las nuevas superficies generadas por las obras, orientadas fundamentalmente a la jardinería, y a la recuperación de las zonas de instalaciones auxiliares. Las labores de restauración abarcarán distintas zonas, cada una con características y condiciones concretas.

Respecto a las especies a emplear en la restauración, se tratará de utilizar aquellas especies autóctonas que crecen de forma espontánea en el aeropuerto, como el azufaifo (*Ziziphus lotus*) y el arto negro (*Maytenus senegalensis*), cuyas características de adaptación a la extrema sequía, entre otras, evitarán la necesidad de un cuidado intenso.

### **5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL**

---

Una vez aprobado el Plan Director, Aena SME S.A. pondrá a disposición del público interesado, preferentemente en la web de la entidad, la siguiente documentación:

- ✓ Memoria Ambiental.
- ✓ Plan Director aprobado.
- ✓ Informes periódicos anuales de las medidas de seguimiento.

- ✓ Informes a realizar cuando se revise el PD o se produzcan modificaciones operativas significativas de las medidas de seguimiento.