

DECLARACIÓN DE RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE VIGO

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 dicha 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 Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y como Órgano Promotor la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

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 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 esta ley 9/2006, y una vez finalizada la fase de consultas, Aena y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino 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, se evaluó el resultado de las consultas realizadas y cómo se tomaron en consideración y se analizó la previsión de los impactos significativos de la aplicación del 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 éste ha asumido plenamente el contenido y las observaciones del Informe de Sostenibilidad Ambiental 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 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 VIGO.

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. PROCESO DE EVALUACIÓN.....	4
3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	6
3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN	6
3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR.....	7
3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL.....	8
3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA.....	10
3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	12
3.5.1. Medidas de Integración Ambiental.....	12
3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental.....	14
3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	14
4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA.....	14
4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS.....	14
4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES.....	16
5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL.....	17
5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	17
5.1.1. Medidas ambientales estratégicas.....	17
5.1.2. Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director	20
5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR.....	22
5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	24

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, 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, con pista de vuelo y calles de rodaje y zona de estacionamiento, con plataforma comercial y de aviación general de aeronaves. Por otra parte, el subsistema de actividades aeroportuarias, que incluye zonas de pasajeros, de carga, de apoyo a la aeronave (o industrial aeronáutica), de servicios, de aviación general, de abastecimiento, zona de actividades complementarias, incluyendo en todas ellas zonas de viales interiores y, por último, el subsistema de reserva aeroportuaria.

2. PROCESO DE EVALUACIÓN

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

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 28 de diciembre de 2007, el Órgano Promotor remitió al Órgano Ambiental el Informe Preliminar de Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el trámite de Evaluación Ambiental Estratégica.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en noviembre de 2008, 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 (ISA). Se realizaron diecinueve consultas, recibándose seis respuestas:

- Aguas de Galicia-Servicios Centrales. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Xunta de Galicia.
- Ayuntamiento de Mos.
- Ayuntamiento de Vigo.
- Dirección General de Patrimonio Cultural Consejería de Cultura y Deporte. Xunta de Galicia.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.
- Dirección General de Aguas de Galicia. Consellería de Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible. Xunta de Galicia.

Con fecha 5 de marzo de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental traslada al Órgano Promotor el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Vigo.

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 de esta ley, se hizo publico a través de la página Web del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, entre el 29 de mayo y el 5 de agosto de 2009, el Órgano Promotor sometió a consultas, a las administraciones públicas afectadas y público interesado, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la propuesta de revisión del Plan Director, publicando adicionalmente dicha información en su página web (<http://www.aena.es>). Se recibieron cuatro escritos de alegación.

Con fecha 28 de septiembre de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino recibió el informe redactado por el Órgano Promotor, donde se responde motivadamente a las observaciones y alegaciones formuladas.

Finalizada la fase de consultas y la respuesta motivada de las observaciones y alegaciones, tal y como marca los artículos 12 y 22 de la Ley 9/2006, el Órgano Promotor y el Órgano Ambiental elaboraron conjuntamente la Memoria Ambiental.

Por otra parte, indicar que con posterioridad a esta Memoria Ambiental, con fecha 3 de diciembre de 2009, la Secretaría de Estado de Cambio Climático ha formulado la Resolución sobre no sometimiento a evaluación de impacto ambiental del proyecto de Adecuación del

campo de vuelos, que comprende alguna de las actuaciones contempladas en este Plan Director evaluado.

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 CO₂, 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 se encuentra situado a unos 8 km al oeste de la ciudad de Vigo, en los términos municipales de Mos, Redondela y Vigo.

La caracterización acústica de la zona debida a la operativa actual de las aeronaves ha sido estimada empleando el programa de simulación INM (“Integrated Noise Model”), v.7.0. El ISA señala que existe un área afectada de 3,92 hectáreas de suelo clasificado como urbano residencial incluida dentro de la envolvente de las isófonas definidas por L_d 65 dB(A), L_e 65 dB(A) y L_n 55 dB(A). Se trata de terrenos situados al oeste de la cabecera 20, en el núcleo de A Pena. La zona expuesta está incluida en la actualidad dentro del límite del Sistema General Aeroportuario vigente.

Asimismo, con relación a la calidad química del medio atmosférico, las conclusiones del ISA, extraídas de las estimaciones realizadas mediante el programa EDMS v.4.5, en donde se señala que en la actualidad no se superan los límites establecidos en la normativa vigente fuera del subsistema de movimiento de aeronaves, y por tanto en las poblaciones cercanas al recinto aeroportuario.

El paisaje en las inmediaciones de la zona aeroportuaria se define por su marcado carácter antrópico. Una de las principales características del espacio agrícola en esta zona es la gran fragmentación de la propiedad de la tierra, con la peculiar estructura de mosaico que conforman los cultivos.

Al oeste del recinto aeroportuario, el principal curso fluvial es el río Lagares, con un curso aproximado de 18 km de longitud, desde su nacimiento en el alto de Peinador, a unos 320 metros de altitud.

Los espacios de red natura 2000 más próximos al área de estudio son: Ensenada de San Simón: LIC ES1140016, situado a unos 6 km; Gándaras de Budiño: LIC ES1400111, situado a unos 13 km al sur; Río Tea: LIC ES1400111, situado a unos 13 km al este. Estos mismos espacios están incluidos en la Red Gallega de Espacios Naturales Protegidos.

Con relación al medio socioeconómico, en 2008 los tres municipios afectados, Mos, Redondela y Vigo, contaban con una población total de unos 340.000 habitantes, lo que representa el 35,7% del total provincial. Además hay que mencionar la ciudad de Pontevedra, con cerca de 81.000 habitantes y a menos de 30 km de distancia. El entorno de ambas ciudades constituye el mayor espacio urbano de Galicia. En la estructura productiva, cabe destacar el fuerte peso específico de la industria, que ocupa como promedio al 20% de los trabajadores afiliados a la Seguridad Social en el año 2007 (40% en el caso de Redondela). En Vigo se pone de manifiesto en el importante peso específico del sector servicios, con un 71% de las afiliaciones y de la agricultura en Redondela, con un 12% de éstas.

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 temporales 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 3-1. Actuaciones previstas en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Vigo

	ACTUACIÓN
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Campo de Vuelos	Ampliación de la pista por cabecera 20 en 307 m y construcción RESA por esa cabecera
	Construcción de una calle de salida ortogonal a 470m de la cabecera 02
	Construcción de una calle de salida rápida y una salida ortogonal a 1.200 m de la cabecera 20
	Construcción de calle de rodaje paralela a la pista desde la plataforma a cabecera 20
	Regularización de la franja de pista. Eliminación / traslado de objetos
Plataforma de Aviación Comercial	Ampliación plataforma aviación comercial (53.400 m ²) y reorganización de estacionamientos
	Construcción de una nueva plataforma (48.000 m ²) y de un puesto aislado al este de la pista
Plataforma de Aviación General	Reubicación de la plataforma para aviación general (18.000 m ²)
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de Pasajeros	Ampliación y remodelación del edificio terminal
	Construcción de un edificio de aparcamiento
	Nuevo aparcamiento de autobuses en superficie
	Construcción de un aparcamiento para coches de alquiler
	Construcción aparcamiento junto al edificio de aviación general
	Bolsa de taxis
	Nuevo aparcamiento de empleados y depósito de grúas

	ACTUACIÓN
Zona de carga	Remodelación de la zona de carga
Zona de apoyo a la aeronave	Nuevos hangares para los helicópteros de salvamento y de los cuerpos de seguridad del Estado
Zona de Servicios	Nuevo bloque técnico
	Reposición trazado camino perimetral
	Reposición vallado
	Viales de servicio
	Reposición de camino de acceso a parcelas al oeste de la nueva calle de rodadura paralela a la pista
	Reposición SEI y edificio de servicios
Zona de Aviación General	Construcción de edificio terminal de aviación general
	Adecuación de accesos
Zona de Abastecimiento	Nueva parcela de combustibles
	Nuevos depósitos de agua
	Nueva central eléctrica
Zona Actividades Complementarias	Parcela depósito vehículos de alquiler
Viales	
Soterramiento de la N-555 y enlace entre la N-555 y la PO-2602	
Desvío de la carretera PO-2602	
ADQUISICIÓN DE TERRENOS	
	Adquisición de terrenos

Algunas de las actuaciones citadas ya han sido tramitadas de acuerdo con el Real Decreto Legislativo 1/2008, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos. Éste es el caso de la Resolución de 22 de diciembre de 2005 (BOE número 32 de 7 de febrero de 2006) que incluye la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, la creación del edificio de aparcamientos de varios niveles y la construcción del bloque técnico.

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” o de “no actuación”, es decir la evolución probable del entorno definida a partir de la situación actual del aeropuerto, junto a aquellas actuaciones que, en base a la legislación vigente, ya han sido evaluadas ambientalmente.

El diseño y ubicación de algunas de las actuaciones necesarias está condicionada por la configuración actual del aeropuerto, por lo que las alternativas parciales que el Plan Director puede proponer son: tres alternativas a la plataforma de aviación general, dos alternativas al edificio terminal de pasajeros, dos alternativas a la torre de control y dos alternativas al bloque técnico.

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

Tabla 3-2 Criterios e indicadores seleccionados para la valoración de alternativas

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
Ruido	Afección a la población por niveles de ruido inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados:
Calidad del Aire	Emisiones de contaminantes atmosféricos (excepto Gases de Efecto Invernadero, GEI)	Emisiones totales anuales de contaminantes: NO _x , PM ₁₀ , HC.
	Afección a la población por niveles de inmisión inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados
Cambio climático	Emisiones de GEI / Consumo de energía	Emisiones totales de GEI
	Adaptación al cambio climático	Grado de adaptación a escenarios climáticos futuros
Biodiversidad	Afección a Espacios Naturales protegidos (ENNPP)	Nº y Superficie de EENNPP alterados
	Afección a hábitat de interés	Nº y Superficie de hábitat de interés alterados
	Afección a especies de avifauna	Nº y Superficie de hábitat de aves de interés afectadas
	Afección a corredores biológicos	Nº de corredores y tipo de afección
	Afección a EENNPP y hábitats por fragmentación	Grado de fragmentación de espacios y hábitat afectados
Relieve, Suelos y Residuos	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
	Generación de residuos	Volumen de excedentes de excavación
		Volumen de residuos de demolición
Aguas medio hidrológico	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Nº de ríos y arroyos interceptados
	Afección a riberas	Superficie de riberas afectadas
	Afección al dominio público hidráulico (DPH) y costero (DPMC)	Superficie de DPH y DPMC ocupada
	Riesgos de inundación	Superficie de zonas de inundación afectadas
	Recarga de acuíferos	Superficie de zona de recarga de acuíferos pavimentada
Patrimonio cultural	Afección a elementos del patrimonio cultural	Nº de elementos culturales afectados y grado de afección
Paisaje	Afección al paisaje	Superficie de áreas de interés paisajístico afectadas
Ordenación	Compatibilidad con la	Grado de compatibilidad con los usos

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
territorial y planeamiento	ordenación territorial y el planeamiento urbanístico	actuales y futuros del suelo
Incidencia social y económica	Contribución al crecimiento económico	Empleo generado
Viabilidad y funcionalidad técnica	Eficacia funcional	Grado de satisfacción de necesidades
	Eficiencia económica	Inversión necesaria

Derivado del análisis técnico, la “alternativa seleccionada para el Plan Director” está constituida por el diseño previsto para aquellas actuaciones que por sus características no disponen de otras opciones, así como la suma de las siguientes alternativas parciales:

- La alternativa 3a prevista para el campo de vuelos, por su menor afección a carreteras próximas, su no afección al regato de Lagares y su laguna, incluyendo la vegetación de ribera asociada y el dominio público hidráulico, asegurando la operatividad, capacidad, implicaciones administrativas y compatibilidad con otras actuaciones.
- La alternativa 1 prevista para la construcción del edificio terminal de pasajeros, ya que no supone, como principal servicio afectado, el traslado de la torre de control, implicando por tanto un menor uso de los recursos.
- La alternativa 1 prevista para la plataforma de estacionamiento para aviación comercial y aviación general, teniendo en consideración aspectos como la circulación de las aeronaves, la ocupación de terrenos y otros efectos ambientales, los servicios afectados, el posible desarrollo futuro y la compatibilidad con otras actuaciones
- La alternativa 1 prevista para los aparcamientos, considerando el aprovechamiento de infraestructuras existentes, la capacidad de los aparcamientos, la compatibilidad con futuras actuaciones, la adaptación al entorno y la necesidad de inversiones.

3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 202 hectáreas (136,96 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 17,24 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias y 47,80 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria), es decir, aproximadamente 16,31 hectáreas menos que la delimitada por el Plan Director anterior (O.M. de 5 de julio de 2001).

A continuación se describen de forma sintética los principales efectos ambientales de la alternativa seleccionada.

➤ Contaminación atmosférica

Los resultados obtenidos derivados de la modelización mediante el programa EDMS 4.5., permiten concluir que, para el horizonte de Desarrollo Previsible (horizonte 3), en las poblaciones cercanas al aeropuerto no se superan los límites permitidos por la normativa

vigente, siendo bajo el riesgo de alcanzar valores elevados de concentración de contaminantes.

➤ Ruido

Los resultados obtenidos del análisis efectuado utilizando el programa de simulación INM v.7.0, aplicados a las áreas acústicas establecidas por el Real Decreto 1367/2007, permiten concluir que en el Horizonte 3 la superficie de suelo urbano residencial expuesta se reduce respecto a la situación actual, ya que con la alternativa seleccionada se produce un desplazamiento de la isófona en sentido norte, afectando a menor superficie del núcleo residencial de A Pena, de modo que se pasa de 3,92 ha de la situación actual a 2,9 ha en el Horizonte 3, no quedando suelo urbanizable afectado, según los vigentes instrumentos territoriales.

➤ Cambio climático

Con relación a la adaptación al cambio climático, no se prevén impactos significativos, habiéndose estimado unas emisiones totales de CO₂ de 33.312 toneladas en el horizonte 3, frente a 19.158 toneladas emitidas en 2008. No se estima necesario plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.

➤ Agua y medio hidrológico

El desarrollo de las actuaciones sobre el campo de vuelos que propone la revisión del Plan Director supondrá la afección directa de 780 metros del dominio público hidráulico del río Lagares y de su laguna (con una superficie de 10.900 m²). Cabe señalar que dicha laguna se creó de manera artificial, recreciendo el río Lagares, como elemento ornamental del campo de golf.

➤ 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, con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo que se estima en 30 ha.

➤ Residuos

El incremento de los residuos generados en la fase de operación, será proporcional a las unidades de tráfico previstas para dicho horizonte, si bien se estima una tasa de reciclaje del 22%.

➤ Biodiversidad, fauna y flora

No se ha identificado ningún espacio, cercano al ámbito aeroportuario, incluido en la Red Natura 2000, ni otros espacios naturales protegidos por la legislación autonómica o los convenios internacionales, por lo que no existe afección alguna en este sentido. Del mismo modo, no se ha identificado ni flora protegida, ni vegetación natural de interés que

puedan verse afectada, directa o indirectamente. En lo que respecta a la fauna, el ISA sólo destaca algunas especies de avifauna asociadas a la laguna del campo de golf, si bien considera que no existen afecciones significativas.

➤ Patrimonio Cultural

El ISA no ha identificado ningún elemento incluido en el Catálogo de Elementos de Interés Cultural ni ninguna vía pecuaria que pueda verse afectada por la propuesta del Plan Director, ni por la ejecución de las actuaciones incluidas en la revisión.

➤ Paisaje

El paisaje donde se ubica la infraestructura aeroportuaria se caracteriza como terrenos con pendientes moderadas, con marcado carácter rural que está evolucionando hacia un desarrollo industrial y residencial, con infraestructuras de transporte, puerto y polígonos industriales. Los efectos previsibles de la alternativa a desarrollar se pueden calificar globalmente como poco importantes.

➤ Infraestructuras de transporte y movilidad

El ISA señala algunas infraestructuras que, por el coste económico de su reposición o su desvío, como por las alteraciones urbanísticas y sociales producidas, pueden producir efectos significativos sobre la operatividad del transporte y la movilidad: soterramiento de la N-555 y enlace entre la N-555 y la PO-2602, desvío de la carretera PO-2602 y desvío del trazado del oleoducto que transcurre al sur-suroeste de la cabecera 02, rodeando el vallado del aeropuerto.

➤ Efectos territoriales

No se prevén grandes afecciones en los desarrollos urbanísticos en el entorno aeroportuario, dada la baja densidad y dispersión de los núcleos urbanos existente, si bien el incremento de Zona de Servicio provocará un cambio de clasificación urbanística en alrededor de 16 hectáreas.

➤ Incidencia social y económica

La propuesta de revisión del Plan Director permite la atracción de una mayor actividad económica, por lo que serán necesarios mayores servicios para atender a toda la demanda. En este sentido, en base a varias valoraciones, el ISA realiza una estimación del empleo que directa e indirectamente puede suponer la revisión del Plan Director, que se estima en 9.712 puestos en el horizonte de Desarrollo Previsible, frente a los 5.723 puestos de trabajo existentes en 2008.

3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL

3.5.1. Medidas de Integración Ambiental

A continuación se sintetizan las principales medidas que se han incluido en el ISA para la integración ambiental de la propuesta de Revisión del Plan Director.

➤ Planeamiento urbanístico y territorial

La propuesta de Plan Director incluye una serie de normas y criterios con relación a las condiciones de uso de los predios que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, lo que supone que éstas se tendrán que incorporar a los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la disposición adicional única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea.

➤ Contaminación acústica

- Medidas Generales: Adopción del denominado «Enfoque equilibrado», adoptado en la Directiva 2002/30/CE sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios.
- Servidumbre acústicas: En base a los criterios recogidos en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de Desarrollo Previsible (horizonte 3) definida por la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A).

➤ Contaminación atmosférica

El ISA propone una serie de medidas complementarias a las citadas para la prevención de las afecciones acústicas para el desarrollo de las actuaciones.

➤ Generación y Gestión de residuos

Gestión de residuos acorde a la normativa vigente, estableciendo objetivos de reducción a los diferentes horizontes estudiados.

➤ Vegetación y fauna

Se requiere una batida de fauna antes del inicio de las obras y distintas medidas generales en las fases de obra de los proyectos (delimitaciones de perímetro, restauración ambiental, programación de trabajo, formación a los trabajadores, etc.), o específicas relacionadas con la avifauna (con el objetivo de evitar generar elementos atraentes en el interior del aeropuerto).

➤ Consumo energético

Se propone la aplicación general de las recomendaciones propuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA) para la reducir la emisión de GEI, así como medidas relativas a procedimientos de operación de aeronaves y medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra.

➤ Medio hídrico

Se revisarán las estrategias y medidas de control y gestión de aguas de escorrentía y residuales, y se fijarán objetivos de mejora para los diferentes horizontes del Plan Director. De manera específica se propone la delimitación del cauce del regato Lagares para su posterior desvío y encauzamiento del tramo ocupado por la calle de rodaje paralela a la pista y plataforma de aviación general, y se instalaran también barreras de sedimentos en el cauce.

➤ Patrimonio Cultural

Antes del inicio de las actuaciones se realizará un estudio arqueológico del entorno aeroportuario y, durante las obras se vigilará la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos no inventariados. En todo caso se cumplirá la ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, el Real Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de dicha Ley y la Ley 8/1995, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia y el Decreto 232/2008, de 2 de octubre, sobre el Inventario General de Patrimonio Cultural de Galicia.

3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental

Para la realización del seguimiento ambiental de la Revisión del Plan Director, el ISA ha establecido los siguientes objetivos: *“Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos para esta evaluación ambiental, seguir los efectos ambientales del Plan Director, evaluar el grado de cumplimiento y ejecución de las diferentes actuaciones ambientales incluidas en el Plan Director, así como de las determinaciones y medidas preventivas y correctoras, e Identificar la existencia de efectos adversos no previstos, para permitir al órgano promotor adoptar las nuevas medidas correctoras apropiadas.”*

3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El ISA cumple 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 29 de mayo de 2009 y el 5 de agosto de 2009, se sometió a consultas e información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto de Vigo. Tras este periodo, se recibieron un total de diez escritos.

- Concello de Redondela: Muestra su preocupación por la afección al río Lagares, y señala que debería estudiarse con mayor profundidad en el ISA la completa invasión del tramo de este río.

- Xunta de Galicia. Consellería de Cultura e Turismo. Dirección Xeral do Patrimonio Cultural: Señala que es necesaria la realización de un estudio específico, incluyendo los resultados de una prospección arqueológica que debe ser llevado a cabo de acuerdo con la *Ley 8/95*, de Patrimonio Cultural de Galicia y el *Decreto 199/97*, por el que se regula las actividades arqueológicas en la Comunidad Autónoma de Galicia.

- Comunidad de Montes Vecinales en Mano Común de Torrosos; Comunidad de Montes Vecinales en Mano Común de Guizán; Comunidad de Montes Vecinales en Mano común de Cabral

Los documentos presentados, de manera independiente, por estas comunidades vecinales, señalan la controversia existente en la titularidad de los terrenos ocupados por las instalaciones aeroportuarias, indicando que Aena no goza de la disponibilidad de dichos terrenos, ya que se encuentran “*pendientes de depuración jurídica*”.

Señalan que las actuaciones contempladas suponen un elevado coste y que en el ISA no se recoge el informe sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del Plan o programa.

Por último, se alude a los irreparables perjuicios que se ocasionarán a la calidad de vida de los vecinos de las parroquias afectadas.

- Concello de Vigo. Xerencia Municipal de Urbanismo: Las aguas de escorrentía superficial se conducirán al cauce público más próximo, exentas de contaminación, por lo que deberán ser previamente tratadas.

- Centro de Estudios Martín Códax, S.A: Parte de las instalaciones del “Colegio Martín Códax” quedarían incluidas dentro de la nueva zona de reserva aeroportuaria, con la limitación que de ello se deriva a su derecho de propiedad y afectando a las expectativas de ampliación de dicho centro educativo.

Señala que en el ISA no se recoge el informe sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del Plan o programa.

Considera el elevado ruido que tendrán que soportar alumnos y profesores, y que en el ISA no reflexiona acerca de la contaminación acústica que se originará.

- Confederación Hidrográfica del Miño-Sil: Solicita la siguiente información y/o documentación: Justificación de la disponibilidad de los recursos hídricos. Coordenadas, flujos de agua residual y parámetros de contaminación en el vertido final y sus concentraciones. Situación del espacio reservado para el mantenimiento y cambios de aceite de maquinaria durante la obra, especificando las medidas correctoras adoptadas. Proyecto de las instalaciones de depuración previstas (en la fase de obra) y flujos de agua residual que se generarán. Remisión del ISA a Aguas de Galicia.

- Concello de Poio: No presenta observaciones.

- Real Aeroclub de Vigo: Expresa su disconformidad por los graves perjuicios derivados de la inclusión del citado aeroclub en la Zona de Servicio del aeropuerto, debido fundamentalmente a la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Asimismo, señala la escasez de la información aportada para la tramitación de la revisión del Plan Director.

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 agrupan y se sintetizan éstas.

La metodología del estudio de la evolución previsible de la demanda se basa en el Manual de Previsión del Tráfico Aéreo en los aeropuertos de la Red de Aena, desarrollado de acuerdo con el Manual de Planificación de aeropuertos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Doc. 9184-AN/902, y con el Manual de Previsión de Tráfico Aéreo de OACI (Doc. 8991-AT 722/2). Se Plantean actuaciones sólo en función de que se alcancen unos determinados niveles de tráfico aéreo.

Las afecciones concretas, como al río Lagares, a los manantiales cercanos, efectos a las aguas de escorrentía, al patrimonio, al paisaje, etc. serán analizadas y evaluadas de forma pormenorizada en los procedimientos de evaluación ambiental de las actuaciones que desarrollen el Plan Director, dada la escala más detallada de trabajo en dicho procedimiento.

En relación a las medidas sobre aguas de escorrentía superficial, el ISA describe que el aeropuerto ya dispone de una red separativa de aguas pluviales y fecales. Asimismo, todas las aguas con riesgo de contener sustancias oleosas son tratadas mediante un separador de hidrocarburos, con carácter previo a su vertido al río Lagares.

Los trabajos arqueológicos se llevarán a cabo de acuerdo a la Ley 8/95 y el Decreto 199/97, y que en caso de aparición de restos de interés se comunicará a la administración competente para que establezca las medidas oportunas en cada momento.

La delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto, una vez aprobada, lleva implícita la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios, de los bienes afectados. Algunos terrenos ya fueron incluidos en la Zona de Servicio según el Plan Director aprobado en el 2001, si bien aún no habían sido expropiados.

Los terrenos del Real Aeroclub no se ven incorporados a la Zona de Servicio de la propuesta de revisión, por lo que no se produce ninguna afección, sino que se incluyen de manera parcial en el Área de Cautela Aeroportuaria que delimita el Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto que no establece determinaciones vinculantes, sino que es una recomendación al planeamiento urbanístico con el ánimo de preservar la visión estratégica del aeropuerto a largo plazo.

En la evaluación y selección de alternativas, se ha utilizado el criterio de “inversión necesaria”, donde se valora de manera cualitativa el coste de las alternativas, a partir de los datos del apartado 5.2. del ISA y del Documento V de la propuesta de revisión del Plan

Director, donde se realiza una estimación económica detallada del Horizonte de Desarrollo Previsible.

Según las estimaciones realizadas en el ISA, representadas en los Planos nº11, 12, 13 y 14 incluidos en el apéndice 3, se observa que el “Colegio Martín Códax” no se encuentra dentro de la envolvente definida por $L_d \geq 60$ dB(A), $L_e \geq 60$ dB(A) y $L_n \geq 50$ dB(A).

El promotor informa de las coordenadas de los pozos actualmente existentes en el interior del recinto aeroportuario, así como del consumo previsto, obligará a ampliar la concesión otorgada. Asimismo, se describen las redes de drenaje, aportando las coordenadas de los puntos de vertido, a la vez que se informa que para enero del 2010 está prevista la instalación de un separador de hidrocarburos en la red que actualmente carecía del mismo.

Indica que a Aguas de Galicia se les consultó en la información pública del ISA, el 27 de mayo de 2009, sin haberse recibido consideración alguna por parte de este organismo.

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, señalando las determinaciones finales que deben incorporarse a éste.

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, además de las medidas incluidas en el ISA, se ha considerado adecuado incorporar una serie de medidas de integración ambiental que contribuyan a la sostenibilidad ambiental de las actuaciones incluidas en el Plan Director.

El aeropuerto de Vigo tiene implantado y certificado desde noviembre de 2006 un Sistema de Gestión Ambiental, de acuerdo con la norma UNE-EN-ISO 14001:2006. Dado el alcance y carácter de esta norma, las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental, en la medida de lo posible, se integrarán y/o compatibilizarán con este Sistema de Gestión

5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

La Memoria Ambiental establece dos tipos de medidas de integración ambiental, según se considere su aplicación estratégica o de aplicación en la evaluación de los proyectos.

5.1.1. Medidas ambientales estratégicas

Estas medidas, no asociadas a ninguna actuación en particular, se integrarían en la planificación estratégica del aeropuerto, en el plazo máximo de 2 años contados a partir del día de publicación en el Boletín Oficial del Estado de la Orden Ministerial por la que se aprueba el Plan Director. Para ello, se elaborarán una serie de Planes y/o Programas, que desarrollen las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental. Las actuaciones contempladas en estos Planes se programarán en función del desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Director. Estos Planes y Programas serán objeto de revisión y, en

su caso, actualización, cuando la ejecución de cualquiera de las actuaciones previstas en el Plan Director así lo recomiende.

➤ Energía

- Elaboración de un **Plan de ahorro y eficiencia energética**: Se realizará para el aeropuerto en su conjunto, priorizando las posibles medidas en las actuaciones concretas contempladas en el Plan Director, en las que se considerarán criterios de eficiencia en la climatización y el alumbrado, así como criterios bioclimáticos y de eficiencia en el diseño las instalaciones.
- Elaboración de un **Plan integral del uso de energías renovables** en el recinto aeroportuario, analizando la viabilidad de la aplicación de medidas para el fomento de uso de combustibles limpios o energías renovables en las instalaciones y vehículos implicados en la operación del aeropuerto en su conjunto.
- Se establecerán procedimientos de operación de las aeronaves para reducir sus emisiones.
- En consonancia con los objetivos de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, Aena elaborará un diagnóstico y propuestas sobre la movilidad sostenible de los usuarios del aeropuerto, y promoverá acciones para su aplicación en colaboración con las administraciones competentes.

➤ Ciclo Integral del Agua

Elaboración de un **Plan de Gestión Integral del Agua**, que se desarrolle a través de un Programa de depuración y reutilización de aguas; un Programa de Minimización del Consumo de Agua en el Aeropuerto; un Programa de seguimiento de vertidos; un Programa de seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas y un Procedimiento de actuación ante posibles vertidos accidentales que pudieran afectar a aguas y/o suelo.

➤ Fauna

El aeropuerto elaborará un **Plan de Gestión de la Avifauna** que comprenderá criterios de gestión de las obras del aeropuerto para evitar la creación de focos de atracción para la fauna, criterios de gestión y mantenimiento de los terrenos del aeropuerto para no fomentar la presencia de fauna en el campo de vuelos, y el mantenimiento del actual Sistema de Control de la Fauna del aeropuerto. En este sentido, se vigilará con especial relevancia la avifauna asociada a la Laguna del río Lagares.

➤ Residuos

Como continuidad a la actual gestión de residuos que se está realizando, se considera adecuado establecer un **Plan integral de minimización y gestión de residuos** aeroportuarios, que coordine todas las acciones de gestión con todos los agentes

presentes en la actividad aeroportuaria (suministradores, proveedores, clientes, contratistas, operadores, etc.), y que establezca objetivos de reducción.

➤ Ruido

La propuesta de zonas de servidumbre acústica definida en el ISA, toma fuerza legal vinculante por aplicación de lo señalado en la Disposición Transitoria Tercera de la ley 37/2003, del ruido, y en la Disposición Transitoria Primera del RD 1367/2007, que la desarrolla, por lo que de la aprobación del Plan Director, resulta de aplicación inmediata el mandato del apartado 4 de la Disposición Adicional Única de la ley 48/1960 y lo señalado en el artículo 11 del RD 1367/2007, relativo a la obligación para el planeamiento urbanístico de incorporar las limitaciones de estas servidumbres en sus determinaciones propias, como limitaciones de uso o aprovechamiento de los terrenos afectados, elaborando un plan de acción, cuyos objetivos ambientales, de acuerdo con lo especificado en la disposición adicional tercera, apartado 4, del RD 1367/2007 citado, se alcanzarán antes del 31 de diciembre de 2020.

La revisión de la huella de ruido del aeropuerto se realizará, en su caso, de acuerdo con el procedimiento establecido en la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general, así como en la Ley 37/2003, del ruido, y sus reglamentos de desarrollo.

➤ Paisaje

Se considera conveniente la elaboración de un **Plan de Integración Paisajística** del aeropuerto que permitirá planificar las actuaciones paisajísticas de manera estratégica y global para toda la infraestructura, con especial consideración a la conservación del entorno de la laguna del río Lagares, fijando los criterios generales para la restauración y adecuación de todos los espacios aeroportuarios, evitando el empleo de especies exóticas en las labores de restauración ambiental o jardinería y la creación de hábitats que fomenten la presencia de avifauna.

➤ Patrimonio Cultural

En base al principio de cautela, se realizará una **Prospección Arqueológica** superficial del aeropuerto en los límites de propiedad de Aena, así como en aquellos terrenos de la nueva Zona de Servicio propuesta en el que fuera posible la realización de las tareas de dicha prospección. En función de los resultados de la prospección arqueológica superficial, así como de las actuaciones previstas en el Plan Director, se coordinarán con la Administración autonómica competente las acciones a llevar a cabo para la conservación del Patrimonio.

➤ Ordenación del Territorio

El Plan Especial del aeropuerto tendrá coherencia con las determinaciones incluidas en la Memoria Ambiental, con especial atención a las infraestructuras de conexión necesarias del aeropuerto con los Sistemas Generales municipales y comarcales.

5.1.2. Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director

La Memoria Ambiental no exime a ninguna de las actuaciones previstas en el Plan Director de someterse a evaluación ambiental si así es requerido por la normativa vigente.

Cualquier proyecto que inicie su tramitación ambiental detallará su conformidad con las actuaciones incluidas en el Plan Director y, en caso contrario, justificará la necesidad de su ejecución.

➤ Medidas de integración ambiental a incorporar en los proyectos

Con objeto de facilitar la toma de decisiones en los procedimientos de evaluación ambiental, los proyectos que inicien su tramitación ambiental con posterioridad a la aprobación del Plan Director, incluirán un capítulo de medidas de integración ambiental que recojan, al menos, las medidas minimizadoras especificadas en el ISA y las determinaciones incluidas en la Memoria Ambiental, así como el control y seguimiento de las mismas. Cuando sea de aplicación, los proyectos considerarán igualmente las medidas que se citan a continuación:

- **Calidad del medio ambiente interior de los edificios:** Se adoptarán medidas para mantener una adecuada calidad del ambiente interior, con especial atención a la calidad física y química del aire, para lo que seguirán las determinaciones del Código Técnico de la Edificación y la aplicación del RD 865/2003 de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.
- **Ruido:** Se priorizará la programación de las obras en periodo diurno, salvo condicionantes técnicos que lo impidan y que serán justificados. El diseño del trazado de los desvíos de la carretera PO-2602, del enlace entre N-555 y PO-2602, la adecuación de los accesos y los viales de servicio minimizará la afección acústica a la población y fauna que habita en su entorno. En su ejecución se estudiará el empleo de técnicas que mitiguen las emisiones sonoras.
- **Agua:** Se analizará la ocupación del dominio público hidráulico, solicitando las autorizaciones correspondientes. Dada la potencial afección al río Lagares, se estudiará la instalación de barreras de sedimentos que protejan el cauce del arrastre de éstos, y que serán desmanteladas tras la finalización de las obras.

Se contemplará, en el diseño de los proyectos, la aplicación de dispositivos ahorradores de agua y otras medidas de minimización de consumo de agua en todas las instalaciones y edificaciones.

Los proyectos de desarrollo establecerán medidas de minimización y control de las potenciales escorrentías contaminantes, mientras las actuaciones incorporarán en el proyecto, cuando sea necesario, los sistemas de tratamiento de aguas residuales o pluviales correspondientes. Cuando previamente ya existan estos sistemas de tratamiento, se justificará su plena validez acorde a los nuevos requerimientos a causa de la ejecución del proyecto.

El diseño y ubicación de los parques de maquinaria evitará la contaminación potencial por grasas e hidrocarburos de las aguas superficiales y subterráneas.

- **Energía:** Aplicación de criterios bioclimáticos y de eficiencia energética en las instalaciones y edificaciones que impliquen cada uno de los proyectos. Cumplimiento del RD 47/2007 sobre certificación energética de los edificios de nueva construcción. Análisis de la instalación de energías renovables en las nuevas edificaciones previstas.

Siempre y cuando lo permitan las condiciones de seguridad, se favorecerá el ahorro y el uso adecuado de los sistemas de iluminación no aeronáuticos del aeropuerto distribuyendo los haces de luz conforme a las características de los usos y de la zona iluminada.

- **Movimientos de tierras:** Los proyectos especificarán el balance de tierras de la actuación, priorizándose la reutilización de tierras dentro del aeropuerto o en otras obras de los alrededores. Los proyectos especificarán la necesidad de préstamos, así como su ubicación. El análisis de los efectos ambientales de estos préstamos deberá quedar recogido en la evaluación ambiental del proyecto.

Las canteras de suministro de material deberán estar autorizadas por el organismo competente, debiéndose especificar las posibles opciones existentes en la evaluación ambiental del proyecto. Los excedentes de tierras tendrán como destino vertederos autorizados, especificándose la existencia de los mismos en la evaluación ambiental del proyecto.

- **Residuos:** Los residuos de obra serán separados según su clase, y gestionados mediante gestores autorizados por la Comunidad Autónoma.
- **Medio Hídrico:** Dada la potencial afección del río Lagares y de la laguna por la construcción de una calle de rodaje paralela a la pista y la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, la tramitación ambiental de estos proyectos incluirá los resultados de un estudio hidrogeológico del entorno aeroportuario.
- **Biodiversidad:** Previo al inicio de cualquier obra, se realizará un reconocimiento de campo que identifique fauna de interés, aplicándose las medidas preventivas y correctoras necesarias para la preservación de especies protegidas.

Señalización de todas las zonas sensibles que deben quedar preservadas de las actuaciones constructivas. La programación de obras considerará el periodo de cría de la fauna protegida. La restauración vegetal de las zonas de obras empleará especies autóctonas, salvo requerimientos técnicos que deberán ser justificados.

- **Patrimonio cultural:** Se prospectará superficialmente la zona de actuación y su entorno, y se delimitarán los yacimientos arqueológicos y bienes culturales que fueran identificados.

- Medio socioeconómico: Cuando el proyecto implique expropiaciones, la evaluación ambiental analizará de forma detallada la afección de las mismas (superficie, usos, implicaciones económicas y sociales, etc.)
- Infraestructuras y servicios: Se informará con detalle y antelación suficiente sobre posibles cortes de suministros, accesos o cualquier otra circunstancia que altere cualquier servicio a la ciudadanía. Se tendrá especial atención las consecuencias que se deriven de las obras de soterramiento de la N-555, desvío de la carretera PO-262 y desvío del trazado del oleoducto que transcurre al sur-suroeste de la cabecera 02.

➤ Medidas de vigilancia ambiental en las obras de construcción de las actuaciones

Con carácter complementario a las determinaciones que establezca la evaluación ambiental que corresponda a cada uno de los distintos proyectos, se tomarán en consideración las siguientes medidas de vigilancia:

- Calidad atmosférica: establecimiento de medidas para el control de emisiones de gases de combustión de vehículos y maquinaria de obra, así como de emisiones de partículas en suspensión, especialmente en días ventosos y en zonas habitadas.
- Control de los vertidos de aguas y la detección de vertidos accidentales
- Evitar la creación de basureros o áreas incontroladas de residuos, que puedan atraer fauna y afectar a su vez a la avifauna.
- Verificar de forma periódica el estado de conservación de las zonas sensibles que hayan quedado preservadas de las actuaciones constructivas y que deben estar señalizadas.
- Control del sistema de gestión de residuos y de la aparición de vertidos de residuos no controlados.
- Seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras por un técnico competente en la materia. En caso que se detectasen restos de interés se informará a la administración competente para adoptar las medidas oportunas.
- Seguimiento del adecuado funcionamiento de infraestructuras y servicios que puedan potencialmente afectar a la ciudadanía por la realización de las obras.

5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR

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 establecidos en el ISA.

- Verificar la adecuada ejecución de cada una de las diferentes medidas ambientales contempladas tanto en el ISA como en la 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 Informes, bien de carácter anual, donde se seguirán los indicadores de la tabla 5.1., bien quinquenal donde se vigilarán los indicadores expresados en la tabla 5.2. Asimismo, se indicará en éstos el grado de evolución de los planes y programas establecidos y la evolución de los diversos parámetros contenidos en los mismos.

Tabla 5.1. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Anuales

Factor del Medio	Indicadores
Tráfico aéreo	Pasajeros totales.
	Número de operaciones totales.
	Número de Unidades de Tráfico.
Energía	Consumo anual total de energía del aeropuerto.
	Consumo anual total de energía del aeropuerto / Pasajero.
	Producción energía renovable.
Agua	Consumo anual total de agua.
	Consumo anual total de agua / Pasajero.
	Consumo anual total de agua para riego.
	Volumen anual total de agua depurada reutilizada (para riego, prácticas SEI,..)
Cambio climático	Emisiones de CO ₂ totales.
	Emisiones de CO ₂ totales / Pasajero.
	Ahorro de CO ₂ equivalente emitido a la atmósfera gracias a iniciativas de Aena
Residuos	Residuos anuales totales generados y gestionados.
	Residuos anuales totales generados y gestionados / Pasajero.
	Residuos no peligrosos generados y gestionados por tipología.
	Residuos no peligrosos generados y gestionados por tipología / Pasajero.
	Lodos de depuradora generados y gestionados.
	Lodos de separadores de hidrocarburo generados y gestionados.
Socioeconómico	Superficie expropiada
	Inversión anual realizada

Factor del Medio	Indicadores
Incidencias	Nº de denuncias, quejas, reclamaciones recibidas.

Tabla 5.2. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Quinquenales

Factor del Medio	Indicadores
Emisiones químicas	Emisiones totales anuales de los siguientes contaminantes: - NO _x . - SO _x . - HC. - PM ₁₀ . - CO
Ruido aeroportuario	Superficie incluida en la envolvente 60-60-50.
	Viviendas afectadas por la envolvente 60-60-50.
Patrimonio Cultural	Elementos y bienes afectados catalogados como bienes de interés cultural, históricos, arquitectónicos, etnográficos, arqueológicos, paleontológicos, puntos de interés geológico, vías pecuarias y caminos tradicionales
	Elementos patrimoniales identificados

5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Una vez aprobado el Plan Director, Aena pondrá a disposición de las administraciones públicas afectadas y del público, preferentemente en la página web de la entidad, la siguiente documentación:

- Memoria Ambiental.
- Plan Director aprobado.
- Informes periódicos de las mediciones de seguimiento