

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

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 VALENCIA.

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.....	9
3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA.....	11
3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	13
3.5.1. Medidas de Integración Ambiental.....	13
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.....	18
5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL.....	21
5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	21
5.1.1. Medidas ambientales estratégicas.....	22
5.1.2. Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director	24
5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR.....	26
5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	28

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 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.

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 28 de diciembre de 2007, el Órgano Promotor, Aena remitió al Órgano Ambiental el Informe de Evaluación Preliminar de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Valencia, al objeto de iniciar el procedimiento 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 las Administraciones Públicas afectadas y público

interesado, con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental, recibándose nueve respuestas:

- Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.
- Consejería de Sanidad Generalitat Valenciana.
- Dirección General de Industria e Innovación. Consejería de Industria, Comercio e Innovación. Generalitat Valenciana.
- Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano. Consejería de Cultura y Deporte. Generalitat Valenciana.
- Dirección General del Agua. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda Generalitat Valenciana.
- Dirección General del Paisaje. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Generalitat Valenciana.
- Dirección General para el Cambio Climático. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Generalitat Valenciana.
- Delegación del Gobierno de Valencia.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Con fecha 6 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 Valencia.

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 el artículo 9 y 19.4 se publicó a través de la página web del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

De acuerdo con 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 dieciséis escritos de alegación.

Con fecha 30 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.

Por último, 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.

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 7 km al oeste de la ciudad de Valencia, en los términos municipales de Manises y Quart de Poblet.

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. Tras la valoración de los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas, el área acústica tipo “a”, de uso residencial, incluida dentro de la envolvente de las isófonas definidas por L_d 65 dB(A), L_e 65 dB(A) y L_n 50 dB(A), abarca una superficie de 26,91ha de suelo urbano residencial afectado. Estos terrenos se encuentran al sureste y al norte de la cabecera 30, y corresponden a núcleos urbanos residenciales del entorno del aeropuerto, localizados en los municipios de Quart de Poblet y de Manises.

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, señalan, teniendo en cuenta los valores límites legales correspondientes al RD 1073/2002, que tanto en el recinto aeroportuario como en algunas poblaciones cercanas a éste, fundamentalmente las situadas al este del aeropuerto, se producen superaciones de los límites establecidos por la normativa vigente relativos al contaminante NO_x.

El único cauce importante en las proximidades es el río Turia, que se encuentra a poco menos de 1 km del límite norte del recinto aeroportuario, y presenta un caudal muy variable a lo largo del año. El aeropuerto se sitúa sobre los terrenos de origen del “Barranco del Salto del Agua” por lo que éste se encuentra encauzado a su paso por él, aflora en el cruce con la carretera N-220, y después de un recorrido de 1,8 km desemboca en el río Turia.

El recinto aeroportuario se sitúa sobre una gran planicie que se eleva desde el mar hacia el interior, con curvas de nivel paralelas a la costa. Se encuentra delimitado por su extremo norte por una serie de infraestructuras viarias. Al noroeste hay un campo de golf. Hacia el oeste se extiende un mosaico de campos de cultivo, y hacia el sur en primer término más vías de comunicación, y tras ellas las zonas industriales de los términos municipales sobre

los que se asienta el aeropuerto. La calidad de las vistas es muy baja, y el paisaje presenta una fragilidad muy baja.

En el área de estudio no existen espacios protegidos por ninguna normativa internacional, nacional o autonómica, siendo los dos más próximos La Albufera, situada a 11 km, y la Sierra Calderona, a 17 km. En las inmediaciones del aeropuerto tampoco se encuentra ningún Área de Importancia para las Aves (IBA, Import Bird Area).

Con relación al medio socioeconómico, los municipios donde se sitúa el aeropuerto, Quart de Poblet y Manises, forman parte del área metropolitana de Valencia, y en ellos se localizan numerosos polígonos industriales, entre los que destacan seis en Manises, con predominio del sector servicios, y nueve en Quart de Poblet, con predominio de la actividad industrial.

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 principales incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Valencia

ZONA DE SERVICIO PROPUESTA	ACTUACIÓN
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Campo de Vuelos	Nuevo tramo de rodadura unión semicalles N1 y N2 frente a plataforma
	Actuaciones para sistema de aproximación por instrumentos Categoría I en pista 12
	Calles de salida rápida en pistas 30 y 12 para aeronaves de Aviación General
	Calle de salida rápida en pista 12 a 1.950 m para aeronaves comerciales
	Calle de salida rápida a 1.700 m umbral 12 para aeronaves regionales.
	Nuevo acceso cabecera 30 a 90º
	Acondicionamiento de calle de rodaje T-0 para puesto estacionamiento aislado en calle SOUTH
	Adecuación a las NTAC
Plataforma de Aviación Comercial	Ampliación de plataforma aviación comercial
Plataforma de Aviación General	Ampliación de plataforma aviación general y urbanización de lado tierra

ZONA DE SERVICIO PROPUESTA	ACTUACIÓN
Plataforma de Aviación Ejecutiva	Ampliación de plataforma Aviación ejecutiva
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de Pasajeros	Ampliación y remodelación del edificio terminal
	Aparcamiento P1-Bis en altura
	Nuevo P4 en altura
	Remodelación P7
	Bolsa de Taxis, buses y depósito vehículos grúa
Zona de Servicios	Nuevo TACC y TWR
	Nuevo Centro de Emisores alternativo para TACC y TWR e Instalación de radares primarios
	Sustitución VOR de Calles y VOR/DME de Valencia
	Sistema MSSR y Sistemas de comunicaciones
Zona de Aviación General	Traslado de instalaciones de Av. General a zona sur. Derribo instalaciones antigua base militar y construcción nuevos aparcamientos Av. General
Zona de Abastecimiento	Traslado depósitos de combustible a parcela aeroclub
	Nuevo surtidor de combustibles para Aviación General
Zona de Actividades Complementarias	Urbanización zona actividades complementarias zona sur
	Urbanización zona actividades complementarias zona norte
VIALES	
Viales de servicio	Nuevo acceso desde N-III para TACC
	Nuevo acceso al área terminal y nuevos viales y aparcamiento asociado (P3) asociados a ampliación plataforma Aviación Ejecutiva
ADQUISICIÓN DE TERRENOS	
Necesidades de Terreno	Expropiaciones

Por Resolución de 17 de noviembre de 2004 (BOE nº 285, de 26 de noviembre de 2004) se formuló la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de "Ampliación del aeropuerto de Valencia", que contiene las actuaciones de ampliación de la pista de vuelo y desplazamiento de umbral 30 hacia el sur, extensión de la calle de rodadura hasta la nueva cabecera 12, ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, construcción de una calle de salida rápida, construcción de un edificio terminal para aviación regional, ampliación del aparcamiento y la construcción de un helipuerto.

Igualmente, por Resolución de 9 de febrero de 2009 (BOE nº47, de 24 de febrero de 2009) se adoptó la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de "Actuaciones en el aeropuerto de Valencia", en el que se incluyen la ampliación de la

plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona de servicio, la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en la zona de aviación general 2, la ampliación de la terminal T2, la ampliación del aparcamiento público y la adecuación de viales de comunicación con la autovía V-11 y perimetrales.

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 opciones 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 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 condicionado por la configuración actual del aeropuerto, por lo que las alternativas parciales que el Plan Director puede proponer son: tres alternativas de campo de vuelos, tres alternativas de aparcamiento y dos alternativas de aparcamientos para autobuses, bolsa de taxis y depósito para vehículos retirados por la grúa.

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

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
	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
	Afecciones al suelo	Volumen de préstamos
	Generación de residuos	Superficie de suelo ocupada
		Volumen de excedentes de excavación
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 territorial y planeamiento	Compatibilidad con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico	Grado de compatibilidad con los usos 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 realizado, 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:

- La alternativa 3 prevista para la Rodadura frente a la plataforma estacionamiento de aeronaves y reconfiguración de la calle A 1, tiene efectos ambientales similares a las otras alternativas, si bien esta implicaría menos residuos de demolición. Por tanto, considerando también los aspectos de seguridad, operatividad y funcionalidad, se consideran la más adecuada.
- La alternativa 3 para las calles de salida rápida, tiene efectos ambientales similares a las otras alternativas, si bien esta implicaría menos residuos de demolición. Por tanto, considerando también los aspectos de seguridad, operatividad y funcionalidad, se consideran la más adecuada.

- La alternativa 3 prevista para la construcción del aparcamiento es la que menos movimientos de tierras genera y es también la idónea por motivos funcionales y de inversión.

3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la revisión del Plan Director tiene una superficie de 503,95 ha, de las cuales 341,27 ha corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 70,73 ha al subsistema de actividades aeroportuarias, y 91,95 ha a la zona de reserva aeroportuaria, lo que supone una superficie neta de 8,95 ha más que la delimitada por el Plan Director anterior (O.M. de 19 de julio de 2001). En síntesis, se genera tanto la incorporación de nueva superficie, como la desafección de terrenos que se localizan en el término municipal de Manises, en el extremo noroccidental del aeropuerto, en los alrededores de la cabecera 12.

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), existe riesgo de alcanzar valores de concentración de NOx que superen el límite legal en el entorno habitado del aeropuerto de Valencia, fundamentalmente en Manises, Paterna y Quart de Poblet.
- 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 aproximadamente en 24,85 ha, con predominio de suelo de uso residencial, se superan los objetivos de calidad acústica (en la situación actual se afecta a una superficie de 26,91 ha de suelo urbano residencial). Estos terrenos se encuentran al sureste y al norte de la cabecera 30, y corresponden a pequeñas zonas de núcleos urbanos residenciales del entorno del aeropuerto, pertenecientes a los municipios de Quart de Poblet y de Manises.

Con relación a la superficie de suelo urbanizable afectado en el desarrollo previsible, se han identificado 10ha que se encuentran fundamentalmente en el término municipal de Mislata, y pequeñas zonas en Quart de Poblet y Xirivella.

- Cambio climático: Con relación a la adaptación al cambio climático, se prevén unas emisiones totales de CO₂ (ton) de 129.372 en el horizonte 3, frente a las 83.702 emitidas en 2008. No se prevé la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.
- Agua y medio hidrológico: El cauce permanente más relevante en las inmediaciones del aeropuerto es el río Turia, que discurre aproximadamente a un kilómetro del límite norte del aeropuerto. Al suroeste del aeropuerto se localiza un punto calificado como de inundación media, aunque no existen zonas de interferencia con el dominio público

hidráulico ni susceptibles de alteración directa por el desarrollo de las actuaciones que propone la revisión del Plan Director.

- 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 una pérdida de suelo productivo estimada en 7,82 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 38%.
- 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 nacional, 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, ni especies de fauna, que pueda verse afectada directa o indirectamente.
- 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 afectado por la propuesta del Plan Director, ni por la ejecución de las actuaciones incluidas en la revisión.
- Paisaje: Dada la existencia previa de las infraestructuras aeroportuarias, el ISA establece que los efectos previsibles de la alternativa a desarrollar se pueden calificar globalmente como poco importantes, dado el limitado valor del paisaje de la zona (muy baja calidad) donde se ubica la infraestructura aeroportuaria y la escasa fragilidad paisajística (muy baja) del área.
- Infraestructuras de transporte y movilidad: Las actuaciones planteadas en el marco de la revisión del Plan Director no implican afecciones significativas a las infraestructuras existentes, sin embargo, con motivo de la ampliación del área terminal y los aparcamientos, el previsible incremento de movimientos en la zona de pasajeros obliga a proponer la mejora de las vías de salida para que sean capaces de absorber un mayor caudal de vehículos que salgan de la instalación y se incorporen a la N-220. Es por ello, que se deberá hacer un estudio pormenorizado y establecer las pertinentes áreas de coordinación entre las instituciones involucradas (Aena y la Dirección General de Carreteras).
- Efectos territoriales: El ISA no prevé grandes afecciones en los desarrollos urbanísticos en el entorno aeroportuario. En este sentido, tanto la incorporación de nueva superficie al aeropuerto, como la desafección de terrenos se localiza en el término municipal de Manises, en el extremo noroccidental del aeropuerto, en los alrededores de la cabecera 12.
- 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, el ISA realiza una estimación

del empleo que directa e indirectamente puede suponer la revisión del Plan Director cifrada en 43.909 puestos en el horizonte de Desarrollo Previsible, frente a los 25.881 puestos 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 revisión del 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.
 - Zona de Servidumbre acústica: Propuesta según los criterios recogidos en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de Desarrollo Previsible (horizonte 3) y 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 establecen distintas medidas en las fases de obras de los proyectos (delimitaciones de perímetro, restauración ambiental, programación de trabajo, formación a los trabajadores, etc.), así como medidas específicas relacionadas con la avifauna (con el objetivo de evitar generar elementos atrayentes en el interior del aeropuerto).
- Consumo energético: Se propone la aplicación general de las recomendaciones propuestas por la OACI y la 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.
- **Patrimonio Cultural:** Antes del inicio de las actuaciones se realizará una prospección arqueológica superficial 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, comunicando cualquier hallazgo a la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Comunidad Valenciana.

3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental

Para la realización del seguimiento ambiental de la Revisión del Plan Director, el ISA ha establecido como objetivo: *“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 Valencia. Tras este periodo, se recibieron un total de dieciséis escritos de alegación, de los que seguidamente se recogen sus principales aspectos.

- **Servicio de Ordenación Sostenible del Medio. Área de Espacios Naturales. Generalitat Valenciana:** Considera necesario que el ISA contemple el Parque Natural del Turia, con el fin de minimizar los posibles impactos que el incremento del tráfico aéreo puede ocasionar, e informa que la única zona de vuelo restringida oficialmente declarada por la

Administración competente se encuentra dentro del ámbito territorial del parque natural de l'Albufera.

- Área de Planificación de Infraestructuras Hidráulicas. Generalitat Valenciana: Aporta datos hidrológicos relativos a los barrancos de Salt de l'Aigua y de la Saleta, en el entorno del aeropuerto, para que sirvan de referencia en el estudio de drenaje del mismo y que se tomen las medidas de protección que se estimen oportunas.
- Ajuntament de L'Eliana. Alcaldía: Indica que las sucesivas ampliaciones del aeropuerto de Valencia son responsables indiscutibles del incremento de su tráfico aéreo, y que el ISA no debería desentenderse de tal circunstancia, debiendo estudiar los efectos y sus medidas correctoras, especialmente en lo que se refiere a la contaminación acústica.

Advierte que los modelos de simulación realizados se han realizado a partir de trayectorias teóricas que distan, incluidas posibles dispersiones, de las que realmente se están produciendo. Se indica que la inspección auditiva y visual delata que existen sobrevuelos, y además a baja altura, sobre el término municipal de L'Eliana.

- Ajuntament de Paterna. Sección de Planeamiento Urbanístico. No hace alegaciones.
- Ajuntament de Xirivella. Servei de Medi Ambient: Señala que debería haber sido informado en la fase preliminar, dado que parte de su término municipal queda dentro de la huella acústica.

Señala que el cálculo de niveles sonoros para el horizonte 3 obtiene una huella acústica que está por debajo de la que ahora se esgrime cuando se intentan viabilizar cambios en las trayectorias de salida sobrevolando áreas residenciales; estas contradicciones deberían clarificarse en el ISA incorporando los estudios convenientes, pero bajo hipótesis de cálculo representativas del impacto acústico real.

Señala que el ISA debería contener previsiones económicamente proporcionadas, tendentes a la consecución de los objetivos ambientales del plan de acción contra el ruido del aeropuerto y que enumera medidas antirruído (mejoras técnicas en aeronaves, medidas de ordenación y gestión del territorio, procedimientos operativos de reducción de ruido, introducción de restricciones operativas) sin particularizar cómo se aplicarán en el aeropuerto de Valencia.

- Ajuntament D'Aldaia. Alcaldía: Debería restituirse la función del barranco del Salt, cegado probablemente en las primeras fases de construcción del aeropuerto o de alguna de sus ampliaciones. Indica que ha quedado demostrado que hubo un cauce que conducía las aguas provenientes del oeste del aeropuerto que se drenaban al Turia por el Salt y que hoy se derivan al barranco de la Saleta

Considera que la delimitación del Área de Cautela propuesta es inviable y que debe rectificarse por afectar a zonas urbanas e infraestructuras de importancia estratégica, concluyendo que no es viable la construcción de una segunda pista de dimensiones

adecuadas en el aeropuerto y que debe estudiarse un emplazamiento alternativo que tenga la capacidad suficiente para el futuro.

- Confederación Hidrográfica del Júcar: Considera que el nuevo Plan Director del aeropuerto debería tener en cuenta las actuaciones previstas en el "Proyecto de adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo vertiente a la Albufera".
- Dirección General de Patrimonio Cultural. Conselleria de Cultura i Esport. Generalitat Valenciana: Los elementos a considerar deberán ser todos los integrados en el concepto del artículo 1 de la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano
- Dirección General para el Cambio Climático. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana: Según el artículo 10 del RD 1367/2007, cuando se delimite una zona de servidumbre acústica en un área urbanizada existente, se elaborará simultáneamente el correspondiente plan de acción en materia de contaminación acústica.

La Comunidad Valenciana dispone de normativa autonómica en materia de contaminación acústica, por lo que deberá ser tenida en cuenta a la hora de realizar el estudio del impacto acústico del aeropuerto.

De acuerdo con el artículo 37 de la Ley 7/2002, los titulares de actividades sujetas a evaluación de impacto, susceptibles de generar ruidos, deberán realizar un autocontrol de las emisiones acústicas al menos cada cinco años. El Plan de Vigilancia debería prever la monitorización en continuo.

- Direcció General de Salut Publica. Generalitat Valenciana: Reitera la importancia de centrar las actuaciones de prevención de la contaminación acústica y atmosférica en la protección de los grupos más vulnerables.
- Direcció General de Gestió del Medi Natural. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana: Requiere que no se incremente el riesgo de inundación en la zona del Barranco de la Saleta, que vierte aguas en la zona del Plà de Quart. Las obras que se realicen en zona de riesgo de inundación deberán tener en cuenta lo señalado en el PATRICOVA.

Los nuevos accesos al aeropuerto o la modificación de los actuales se deberán realizar minimizando la ocupación de terrenos y las afecciones al tráfico. En relación a la calidad química y física del aire, se adoptarán las medidas protectoras y correctoras adecuadas, tanto durante la ejecución de las obras como en la fase de explotación.

Se deberá evitar el impacto que sobre el Parque Natural del Turia se pudiera producir en lo referente a vertidos y modificación de la red de drenaje actual.

- Servicio de Apoyo Técnico. Direcció General de Territori i Paisatge. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana: Estudiar la afección, paisajística y visual, que pueda generar cada una de las actuaciones, estableciendo

medidas para su integración paisajística y para la mejora del paisaje y la calidad visual del entorno. Plantear medidas para la mejora de los ámbitos degradados existentes en el interior de la zona de servicio del aeropuerto y para los espacios libres en general.

➤ Servicio de Ordenación del Territorio. Direcció General de Territori i Paisatge. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana: No realiza alegaciones.

➤ Plataforma No Aviones fuera de Ruta (formada por diversas Asociaciones Ciudadanas): Indica que en el ISA no se hace ninguna mención a los problemas ocasionados por el desvío sistemático de aviones, que se achaca a la falta de control en el aeropuerto en las pistas o rutas establecidas en los diferentes AIP.

Indica que el ISA no ha valorado los efectos del “vertido” o “expulsión continua” de queroseno. Se exige que se realice un estudio sobre los efectos nocivos de este material en el medio y la salud.

➤ Servicio de Contaminación Acústica. Ajuntament de València: Indica que no consta en el ISA la necesaria confirmación técnica de los resultados obtenidos por simulación mediante mediciones experimentales. Indica que la situación que se muestra en el ISA no coincide con la constatada por el Ayuntamiento de Valencia, sobre la repercusión del tránsito aéreo sobre su término municipal, habida cuenta del número de quejas y de su localización espacial.

Indica que el estudio del índice de ruido L_{Amax} , o bien no se ha llevado a cabo en el ISA, o bien se han omitido sus resultados, con lo que la aplicación del artículo 23 del R.D. 1367/2007 ha sido incompleta.

Considera que para poder evaluar con mayor objetividad la repercusión acústica sobre la población, se han de emplear técnicas de análisis de eventos, tal y como se establece en el Decreto 104/2006.

El término municipal de Valencia no se ha considerado como receptor puntual para los estudios de simulación de contaminación atmosférica, de los que no se tiene conocimiento de confirmación experimental. En los resultados obtenidos por el modelo de simulación utilizado por AENA, se consideran de muy baja magnitud los valores máximos diarios que se obtienen para el contaminante PM_{10} , a tenor de los resultados que se obtienen para el resto de contaminantes evaluados. No se entiende que para las poblaciones más afectadas, unos contaminantes experimentarán disminuciones desde la situación actual al horizonte 3 y otros aumentarán, a pesar de que todos ellos, en principio, provienen de las mismas fuentes emisoras, y, más aún, cuando en otros receptores se observan tendencias diferentes.

➤ Dirección General de Urbanismo. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana: Respecto de la posibilidad de reservar el suelo incluido en el área denominada “Área de Cautela Aeroportuaria” como protegido, se considera

necesario valorar la viabilidad y compatibilidad de dicha reserva de suelo con el planeamiento urbanístico vigente y en tramitación y considerar las posibles incidencias sobre la planificación sectorial.

Se considera conveniente ampliar la información urbanística a todos los municipios afectados por las zonas propuestas de servidumbre aeronáutica y que como tal les afecta el Plan Director.

4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES

En respuesta a los escritos recibidos, el Órgano Promotor informó lo siguiente:

➤ Biodiversidad

Tanto el Parque Natural del Turia como su instrumento de ordenación (PORN), se han contemplado en el capítulo 3 del ISA. Con el fin de proteger los hábitats faunísticos del Parque Natural de l'Albufera de las posibles perturbaciones a consecuencia del tráfico, este espacio protegido fue declarado Zona con Fauna Sensible (identificada como «zona F15») por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA)

➤ Drenaje de aguas pluviales

En relación a las alegaciones referidas a la necesidad de estudio del drenaje de aguas pluviales de la zona del aeropuerto, se indica que este aspecto requiere estudios específicos y soluciones de ingeniería que superan el alcance del ISA; En el ISA, entre las medidas para evitar y reducir los efectos sobre el agua y el dominio público hidrológico, se plantea la necesidad de hacer un estudio pormenorizado de las condiciones de drenaje de la instalación aeroportuaria y de establecer las pertinentes áreas de coordinación entre las instituciones involucradas.

Adicionalmente, el aeropuerto ya tiene previsto (año 2014) llevar a cabo un proyecto de "Acondicionamiento drenaje general fase II" para adecuar el drenaje del aeropuerto, el cual irá acompañado de los correspondientes estudios hidrológicos de detalle. Las obras que se realicen en zona de riesgo de inundación tendrán en cuenta lo señalado en el PATRICOVA, si así le fueran de aplicación.

➤ Contaminación acústica

Tal como se resume en el apartado 6.3 del ISA y se detalla en el Apéndice 2. Contaminación acústica, ésta se ha determinado para el horizonte 3, teniéndose en cuenta para ello el incremento en el número de operaciones, así como los correspondientes cambios en la flota. De entre los modelos de cálculo que cumplen con las especificaciones del Documento nº 29 de la ECAC.CEAC, se ha empleado el Integrated Noise Model (INM), de probada reputación a nivel internacional.

Las alternativas de ampliación del campo de vuelos se centran en calles de rodaje y calles de salida rápida, actuaciones en las que el impacto acústico no es un criterio significativo

de evaluación por la baja influencia de estas infraestructuras en los niveles acústicos considerados.

La composición de la flota empleada para la evaluación acústica del escenario de desarrollo previsible se ha elaborado en base a hipótesis teniendo en cuenta las tendencias previsibles del mercado y las políticas de renovación de flota de las compañías más importantes que operan en el aeropuerto.

Las aeronaves acceden y despegan de un aeropuerto siguiendo unos procedimientos normalizados. En el estudio de afección acústica, las dispersiones se calculan siguiendo los criterios recomendados por la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. Así mismo, en la propuesta de revisión del Plan Director no se plantean cambios de rutas para el escenario del desarrollo previsible.

Entre las actuaciones que Aena está realizando para controlar el cumplimiento de los procedimientos recogidos en el AIP, se encuentra la instalación de un sistema de seguimiento de trayectorias y monitorizado de ruido.

Se va a proceder a establecer una disciplina para la gestión de las operaciones del aeropuerto de Valencia. Actualmente está en fase de propuesta y pendiente de que los integrantes del Grupo de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR) consensúen unos procedimientos de disciplina de maniobras de aproximación visual.

Aunque esté estrechamente relacionado, la elaboración del mapa estratégico y desarrollo del plan de acción contra el ruido se realiza en cumplimiento de la Ley 37/2003, y tiene un alcance y contenido específico; el ISA se realiza en cumplimiento de la Ley 9/2006 para la evaluación ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director, describe y analiza la situación actual y previsible para el horizonte 3 y realiza la propuesta de zona de servidumbre acústica.

En la 5ª reunión del Grupo de Trabajo Técnico de Ruido del aeropuerto de Valencia, celebrada con fecha 06/04/09, se decidió aplazar la decisión acerca de una posible incorporación de ayuntamientos no integrantes al grupo.

Para las infraestructuras aeroportuarias existentes de competencia estatal, los objetivos de calidad acústica son señalados en el artículo 14 del Real Decreto 1367/2007 y recogidos en la tabla A del Anexo II.

Acerca de las huellas actualizadas, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, informó, en marzo de 2009 que se ajustaban a lo exigido en la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto de Valencia de 26 de noviembre de 2004.

El artículo 23 del Real Decreto 1367/2007 se aplica a las nuevas infraestructuras aeroportuarias. La disposición adicional tercera de este Real Decreto define, en el caso de los aeropuertos como nueva infraestructura “cuando las obras de modificación del mismo permitan duplicar el número máximo de operaciones por hora de aeronaves”, lo que no es el caso en Valencia.

➤ Alternativas estratégicas

Algunas alegaciones hacen mención a zonas afectadas por el escenario del Máximo Desarrollo Posible, el cual tiene carácter meramente orientativo y no es objeto de esta tramitación ambiental. Se remite a la Resolución de aprobación definitiva del Plan Especial vigente para el aeropuerto. El área de cautela planteada en esta propuesta de revisión del Plan Director es muy similar (y en todo caso menor) a la que se aprobó en el Plan Director vigente.

De acuerdo con el Real Decreto 2591/1998, no se contempla la posibilidad de que un Plan Director proponga un aeropuerto alternativo. En él se fija el trámite de información según el cual los Planes Directores serán informados por las Administraciones Públicas afectadas que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo. La Generalitat ya se pronunció sobre la falta de alternativas de ubicación a Manises.

Entre las nuevas actuaciones planteadas no hay ninguna relativa a los accesos. La capacidad de éstos es suficiente para cubrir la demanda prevista hasta el horizonte de Desarrollo Previsible.

➤ Patrimonio

El ISA plantea la necesidad de realizar una prospección arqueológica superficial de las zonas afectadas en el momento previo a la ejecución de los proyectos. Posteriormente, y aún en el caso de que los resultados de ésta fueran negativos, se realizaría un seguimiento de las obras.

➤ Contaminación atmosférica

La regulación de los valores límite de emisión e inmisión y los objetivos de calidad acústica, en relación con los aeropuertos de interés general, corresponde únicamente al Estado, de acuerdo con lo señalado en la ley 37/2003 (artículo 4, D. Final 1ª, D. Adicional 3ª, etc) y en diversas sentencias del Tribunal Constitucional.

En los Apéndices 1 y 2 del ISA se detallan los estudios realizados en materia de contaminación atmosférica y acústica. La consideración de los grupos más vulnerables se realiza en los términos exigidos en la normativa de aplicación a cada caso.

El modelo EDMS (“Emissions and Dispersion Modeling System”) es una de las pocas herramientas de evaluación de la calidad del aire concebida específicamente para aeropuertos. Actualmente es utilizado por más de 400 aeropuertos en todo el mundo. Dispone de módulos de cálculo tanto de emisiones como de dispersiones, de una base de datos de factores de emisión de aeronaves, así como de una base de datos de equipos de apoyo en tierra y unidades auxiliares de energía. En su versión actual, el módulo de cálculo de inmisiones es AERMOD, un modelo gaussiano de última generación validado por la Environmental Protection Agency de EEUU para su utilización oficial.

Los valores de emisión e inmisión disminuyen de forma diferencial, debido a que la propia evolución tecnológica conlleva una renovación progresiva de la flota y una reducción de los niveles de contaminación derivados.

La pérdida de combustible en vuelo de una aeronave es un hecho muy improbable y síntoma de una avería importante que se detecta y repara antes de que la aeronave pueda ser autorizada para iniciar un nuevo vuelo.

No se ha incluido Valencia como población a analizar porque existen otras poblaciones también situadas al este del aeropuerto y más próximas a él, cuyos valores de inmisión obtenidos no superan los límites legales, por lo que resulta lógico pensar que cuanto más lejos se encuentren las poblaciones, menores serán las inmisiones cuyo origen sea la actividad aeroportuaria.

Está prevista la instalación de una estación de medición de la contaminación atmosférica en el interior del recinto aeroportuario. A partir de los datos recogidos por ella y realizando campañas periódicas con equipos móviles, tal y como se propone en el Apéndice 1 del ISA, se podrá controlar la calidad del aire de la zona y la contribución de la actividad aeroportuaria a la misma.

➤ Paisaje

El ISA propone que, en el marco de los proyectos de las actuaciones a desarrollar, se planteen actuaciones de mejora visual e integración en la escena y paisaje de los elementos que integran la infraestructura aeroportuaria, especialmente en los accesos y entorno de edificaciones.

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 Valencia tiene implantado y certificado desde diciembre de 2001 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.

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.

➤ Contaminación atmosférica

En el proceso de evaluación ambiental estratégica se ha puesto de manifiesto la necesidad de campañas para control de la calidad atmosférica con el uso de una estación fija y equipos móviles. Por este motivo, se elaborará un **Plan de Control y Seguimiento de la calidad del aire** del recinto aeroportuario y su entorno

➤ 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 de 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 de las instalaciones del aeropuerto en su conjunto.
- Se establecerán procedimientos de operación de las aeronaves para reducir sus emisiones.
- Se diagnosticará y se elaborarán 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

La relevancia de este recurso natural justifica la necesidad de elaboración de un **Plan de Gestión Integral del Agua**, que se desarrolle a través de diferentes programas: Programa de depuración y reutilización de aguas; Programa de Minimización del Consumo de Agua en el Aeropuerto; Programa de seguimiento de vertidos; Programa de seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas; Procedimiento de actuación ante

posibles vertidos accidentales que pudieran afectar a aguas y/o suelo y Programa de prevención de inundaciones.

➤ 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; mantenimiento del actual sistema de control de fauna del aeropuerto.

➤ Residuos

Como continuidad a la actual gestión de residuos que se está realizando, se establecerá 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.

La huella acústica estimada para el horizonte de Desarrollo Previsible del Plan Director constituirá una referencia para el Mapa estratégico de ruido existente y para las medidas minimizadoras asociadas a éste.

Asimismo, se instalará un sistema de seguimiento de trayectorias de aterrizaje y despegue de las aeronaves, así como del ruido en el entorno del recinto aeroportuario, estableciendo una Disciplina para la gestión de las Operaciones y la formulación de recomendaciones sobre la vigilancia de ésta.

➤ Paisaje

Se elaborará un **Plan de Integración Paisajística** del aeropuerto que permitirá planificar las actuaciones paisajísticas de manera estratégica y global para toda la infraestructura, 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.
- **Agua:** 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. Se analizará la ocupación del dominio público hidráulico, solicitando las autorizaciones correspondientes.

Los proyectos 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 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 con 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.
- **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.

- Paisaje: Se establecerán medidas para la integración paisajística y para la mejora del paisaje y la calidad visual del entorno.
- 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.

➤ 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
- Verificar la ausencia 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 en el ISA y 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 calculará el valor de los indicadores de la tabla 5.1., bien quinquenal donde se calculará los indicadores expresados en la tabla 5.2. Asimismo, se indicará en estos 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.

Factor del Medio	Indicadores
	Lodos de separadores de hidrocarburo generados y gestionados.
Socioeconómico	Superficie expropiada
	Inversión anual realizada
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