

SGEA/AGM/jsa/2007P014

RESOLUCIÓN CONJUNTA DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO Y DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE FOMENTO POR LA QUE SE FORMULA LA MEMORIA AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE VALENCIA

En cumplimiento del artículo 22 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, la Secretaría de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y la Secretaría de Transportes del Ministerio de Fomento formulan la memoria ambiental del Plan Director del aeropuerto de Valencia

1. INTRODUCCIÓN

1.1. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DE LA MEMORIA AMBIENTAL

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 de un 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.

La Ley 9/2006, en su artículo 2 define la evaluación ambiental como "*el proceso que permite la integración de los aspectos ambientales en los planes y programas*". En este sentido, la **Memoria Ambiental** valora los siguientes aspectos:

- La integración de los aspectos ambientales realizada durante el proceso de evaluación.
- La calidad del informe de sostenibilidad ambiental y la incorporación en el mismo de los aspectos destacados en el Documento de Referencia previamente elaborado. .
- La integración del resultado de las consultas y cómo éstas se han tomado en consideración.
- La previsión sobre los efectos ambientales significativos de la aplicación del plan.

Por tanto, la Memoria Ambiental es un documento preceptivo, que contiene las determinaciones finales que deben tenerse en cuenta en el plan antes de su aprobación definitiva.

El presente documento responde a la elaboración de la Memoria Ambiental de la Revisión del Plan Director del aeropuerto de Valencia, definida en el citado artículo 2 y establecida en el artículo 22 de la Ley 9/2006.

1.2. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR

El **objeto de los planes directores** aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, tal y como marca el Real Decreto 2591/1998, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

Bajo esta perspectiva, los planes directores constituyen una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del Aeropuerto son:

- Subsistema de movimiento de aeronaves
 - Zona de maniobras: pista de vuelo y calles de rodaje.
 - Zona de estacionamiento: plataforma comercial y de aviación general de aeronaves.
- Subsistema de actividades aeroportuarias
 - Zona de pasajeros
 - ✓ Área de accesos: integrada por los viarios que comunican el aeropuerto con la red de carreteras de interés general del Estado.
 - ✓ Área de aparcamiento
 - ✓ Edificio terminal de pasajeros
 - ✓ Área de servicios al pasajero
 - Zona de carga
 - Zona de apoyo a la aeronave (o industrial aeronáutica)
 - Zona de servicio
 - Zona de aviación general
 - Zona de abastecimiento
 - Otras instalaciones
 - Viales interiores

- Zona de reserva aeroportuaria: espacio que garantiza el desarrollo y expansión del aeropuerto, permitiendo dentro de la zona la inclusión de nuevas actividades o la ampliación de las existentes de modo tanto puntual como integral.

A su vez, el R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio 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.

Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y ambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deben tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinan las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en su entorno, y asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

Según el R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, para la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, el Plan Director incluirá:

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

Adicionalmente, según el artículo 4 del citado R.D. 2591/98, el Plan Director reflejará igualmente el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas, así como la huella acústica.

2. PROCESO DE EVALUACIÓN

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente es de aplicación a aquellos planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que cumplan los dos requisitos siguientes:

- a) Que se elaboren o aprueben por una Administración pública.

b) Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma.

En este sentido, en su artículo 3, se indica que se entenderá que tienen efectos significativos sobre el medio ambiente aquellos planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental en materia de transporte.

Por tanto, la revisión del Plan Director de una infraestructura aeroportuaria está sometida al procedimiento de evaluación ambiental estratégica descrito por la citada Ley 9/2006. En este sentido, el objeto de la presente Memoria Ambiental es sintetizar el proceso de evaluación ambiental de la Revisión del Plan Director del aeropuerto de Valencia, elaborado por Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), en su calidad de **Órgano Promotor**.

El **Órgano Ambiental** del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) es el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, tal y como se establece en el artículo 16 de la Ley 9/2006: *"El Ministerio de Medio Ambiente actuará como órgano ambiental de los planes y programas promovidos por la Administración General del Estado y sus organismos públicos"*.

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 28 de diciembre de 2007, Aena remitió al Órgano Ambiental el Informe de Evaluación Preliminar de Evaluación Ambiental de la propuesta de revisión del aeropuerto de Valencia, al objeto de iniciar el trámite de Evaluación Ambiental Estratégica.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, 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 que se relacionan en la tabla 2-1, con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Tabla 2-1. Relación de Instituciones Consultadas

INSTITUCIÓN	RESPUESTAS RECIBIDAS
Ayuntamiento de Aldaia	
Ayuntamiento de Manises	
Ayuntamiento de Quart de Poblet	
Ayuntamiento de Valencia	
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Consejería de Sanidad Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Generalitat Valenciana	
Dirección General de Industria e Innovación. Consejería de Industria, Comercio e Innovación. Generalitat Valenciana.	X
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	

INSTITUCIÓN	RESPUESTAS RECIBIDAS
Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Generalitat Valenciana	
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano. Consejería de Cultura y Deporte. Generalitat Valenciana.	X
Dirección General del Agua. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda Generalitat Valenciana	X
Dirección General del Paisaje. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Generalitat Valenciana	X
Dirección General para el Cambio Climático. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Generalitat Valenciana	X
Delegación del Gobierno de Valencia	X
Diputación Provincial de Valenciana	
Ecologistas en Acción- Grup Ecologista Sanuruc	
Greenpeace	
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
SEO-Birdlife	
WWF/ADENA	

Con fecha 6 de marzo de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental traslada al Promotor el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Revisión 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 (www.marm.es)

Acorde a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, entre el 29 de mayo y el 5 de agosto de 2009, se sometió a consultas a las administraciones públicas afectadas y público interesado, y se puso a disposición del Público la siguiente documentación:

- Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Valencia.
- Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Valencia.

Como resultado de esta fase de Consultas e Información Pública se han recibido observaciones y alegaciones que han sido consideradas en la elaboración de esta Memoria Ambiental.

Tabla 2-2. Relación de observaciones y alegaciones recibidas del proceso de Información Pública

ALEGANTE
Servicio de Ordenación Sostenible del Medio. Área de Espacios Naturales. Direcció General de Territori i Paisatge. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana
Área de Planificación de Infraestructuras Hidráulicas. Dirección General del Agua. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana.
Ajuntament de L'Eliana. Alcaldía.
Ajuntament de Paterna. Área de Sostenibilidad y Política Territorial. Sección de Planeamiento Urbanístico.
Ajuntament de Xirivella. Área d'Urbanisme i Medi Ambient. Servei de Medi Ambient.
Ajuntament D'Aldaia. Alcaldía.
Confederación Hidrográfica del Júcar.
Dirección General de Patrimonio Cultural. Conselleria de Cultura i Esport. Generalitat Valenciana.
Dirección General para el Cambio Climático. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana.
Direcció General de Salut Publica. Generalitat Valenciana
Direcció General de Gestió del Medi Natural. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana.
Servicio de Apoyo Técnico. Direcció General de Territori i Paisatge. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana.
Servicio de Ordenación del Territorio. Direcció General de Territori i Paisatge. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana.
Plataforma No Aviones fuera de Ruta (formada por: la Asociación de Vecinos de Colinas de San Antonio, Asociación Ciudadana de la Urbanización entre Naranjos de Ribaraja de Turia, Junta de Barrio de La Canyada, Asociación de Vecinos Montesol y Adyacentes (L'Eliana); Asociación de Vecinos Els Pous de Riba-roja; Asociación de Vecinos Amics de Entrepins de L'Eliana; Coordinadora en Defensa de los Bosques del Turia).
Servicio de Contaminación Acústica. Ajuntament de Valencia.
Dirección General de Urbanismo. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana.

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, que responde motivadamente a las observaciones y alegaciones que se han formulado, tal y como marca el artículo 21 de la Ley 9/2006, donde se exponga cómo se han tomado en consideración las observaciones y alegaciones en la propuesta del Plan Director, incluyendo el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Por último, finalizada la fase de consultas y la respuesta motivada de las observaciones y alegaciones, tal y como marca el artículo 12 y 22 de la Ley 9/2006, el Órgano Promotor y el Órgano Ambiental han elaborado conjuntamente la presente 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 recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la revisión del Plan Director del aeropuerto, el cual se encuentra situado a unos 7km al oeste de la ciudad de Valencia, en los términos municipales de Manises y Quart de Poblet. El punto de referencia del aeropuerto (ARP) se encuentra en el centro de la pista de vuelos y sus coordenadas son: latitud 39°29'21" Norte y longitud 00°02'53" Oeste. Su superficie es de 495 ha y está situado a 308 metros de altitud.

3.1.1. Clima y cambio climático

Según Rivas-Martínez, el territorio analizado se sitúa en un bioclima cálido de estíos secos, con termotipo termomediterráneo subárido y ombroclima seco, condicionado por la cercanía del mar y la orografía de la zona, con una temperatura media anual de 17,2°C, y una media anual de precipitaciones de 459mm.

La estimación del futuro clima regional procede de las proyecciones realizadas con diferentes modelos climáticos globales y el escenario de emisión denominado A2 (emisiones medias-altas) de los gases de efecto invernadero (AEMET, 2008). La variación y estimación de los datos climatológicos se realizan respecto a los valores actuales (periodo 1961-1990), deduciéndose un incremento progresivo de las temperaturas medias máximas y mínimas durante el siglo XXI. En el caso de la precipitación anual se prevé un mantenimiento o leve aumento en los dos primeros periodos (2011-2040 y 2041-2070), mientras que disminuye levemente en el tercero (2071-2100). La precipitación mensual y la nubosidad aumentan en el mes de diciembre y disminuyen durante el resto del año. La evaporación disminuiría a lo largo de todo el año. La velocidad del viento presenta una ligera tendencia a aumentar, con valores máximos en verano, aunque su comportamiento presenta gran incertidumbre.

3.1.2. Calidad del aire. Ruido

La caracterización acústica debida a la operativa de las aeronaves ha sido estimada empleando el programa de simulación INM ("Integrated Noise Model"), versión 7.0. En esta simulación, para el horizonte de cálculo considerado, se emplean los datos referentes a la configuración física del aeropuerto y su entorno, la información relativa a las operaciones de aterrizaje y despegue, los modelos de aeronaves que realizan cada operación, y las rutas de vuelo seguidas en despegue y aproximación al aeropuerto, así como la dispersión sobre las mismas. Los resultados estiman el grado de exposición acústica, cuyo análisis se ha realizado conforme a las áreas acústicas que establece el RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, los objetivos de calidad y las emisiones acústicas.

Como resultado de este proceso, se han obtenido las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 60, 65, 70, 73, 75 y 80 dB(A) para los periodos día (7-19 horas) y tarde (19-23 horas), y Leq 50, 55, 60, 63, 65 y 70 dB(A) para el periodo noche (23-7 horas). El ISA incluye en su Apéndice 2. Calidad del Aire. Ruido, una descripción de la metodología de cálculo empleada, así como un mayor detalle de los resultados obtenidos.

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 26,91 ha 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.

3.1.3. Calidad del aire. Contaminación atmosférica

Para caracterizar la calidad química del aire en el aeropuerto de Valencia en la situación actual, el ISA realiza dos tipos de análisis:

- A. Cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes de origen aeroportuario para el último año completo. Los contaminantes considerados son NO_x, CO, SO_x, HC y PM₁₀.
- B. Simulación del transporte y dispersión de dichos contaminantes en la atmósfera. De este análisis se obtienen las curvas de isoconcentración medias anuales para NO_x, HC y PM₁₀, las máximas diarias de SO_x y PM₁₀, la máximas octohorarias de CO y las máximas horarias de NO_x y SO_x en las zonas urbanas del entorno aeroportuario.

El análisis es detallado en el Apéndice 1 del ISA, y se basa en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes anteriormente citados, empleando para ello el programa EDMS 4.5, para el que se han tenido en cuenta las diferentes fuentes de emisión (aeronaves, vehículos de apoyo en tierra y unidades auxiliares de energía y vehículos de acceso al aeropuerto), el número de operaciones anuales para cada combinación aeronave-motor, los datos meteorológicos y las características superficiales.

Con los resultados obtenidos, y teniendo en cuenta los valores límites legales correspondientes al RD 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono, se concluye 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.

Tabla 3-1. Concentraciones máximas obtenidas de la simulación para los distintos contaminantes atmosféricos en los receptores puntuales

Receptor	Máx valor horario de NO _x (µg/m ³)	Máx valor octohorario de CO (µg/m ³)	Máx valor diario de SO _x (µg/m ³)	Máx valor horario de SO _x (µg/m ³)	Máx valor horario de PM10 (µg/m ³)
Alaquás	43,15	17,73	0,41	3,75	0,18
Aldaia	46,21	17,94	0,40	3,36	0,18
Bº del Cristo Porta	114,24	49,47	1,10	19,40	0,49
El Pla de Quart	24,30	7,32	0,08	0,97	0,03
Manises	719,23 (17) ¹	404,60	6,99	123,02	2,95
Masia la Cova	75,51	5,76	0,19	3,22	0,06
Paterna	253,31 (1)	79,55	1,60	41,61	0,69
Quart de Poblet	449,12 (4)	100,47	4,37	77,50	1,79
Valor límite	220 µg/m ³ (hasta 18 sup /año)	10.000 µg/m ³	125 µg/m ³ (hasta 3 sup /año)	350 µg/m ³ (hasta 24 sup /año)	50 µg/m ³ (hasta 35 sup /año)

3.1.4. Consumo de energía y emisiones de CO₂

En el año 2007, el consumo eléctrico general en las instalaciones del aeropuerto de Valencia, fue de 27.843 MWh, que representa la emisión de 8.380t de CO₂ anuales.

El consumo de combustibles esta referido a gasolinas, gasoil y querosenos, y procede tanto de fuentes estacionarias (grupos electrógenos o prácticas SEI), como de fuentes móviles (aeronaves, unidades auxiliares de energía, vehículos de apoyo a las aeronaves y vehículos de acceso al aeropuerto). Estimada a partir del programa de simulación EDMS 4.5, la emisión de CO₂ equivalente resultante es de 75.321 t/año.

3.1.5. Geología y suelos

Desde el punto de vista geológico, el aeropuerto de Valencia se emplaza, en su mitad occidental, sobre terrenos del cuaternario inferior, caracterizado por las formaciones calizas. El resto, a excepción de la vega del río Turia, pertenece al cuaternario superior, caracterizado por una litología de origen sedimentario, de limos y arcillas arenosas rojas, pertenecientes al terciario superior.

¹ () Número de superaciones anuales

Desde el punto de vista estructural, el entorno en el que se asienta el aeropuerto se caracteriza por ser una depresión hundida desde el Mioceno, que ha sido colmatada por aluviones del cuaternario que forman un relleno de lechos horizontales y discontinuos de arcillas, margas, cantos rodados, gravas, arenas y légamos. El aeropuerto se asienta sobre una gran planicie que se eleva desde el mar hacia el interior, con curvas de nivel paralelas a la costa. El terreno del ámbito es llano, con una ligera pendiente hacia el este, con excepción de la vega del Turia, donde la pendiente se orienta al norte y alcanza valores de hasta el 20%.

Los suelos tienen un origen predominantemente antrópico. En general, son aluviales y coluviales, transformados por el riego; sin origen génico. Asentados sobre antiguos valles de inundación, sobre ellos el hombre ha realizado importantes obras hidráulicas para su transformación en regadío. Se trata siempre de suelos jóvenes; en general, sin desarrollo de horizontes edáficos, con perfil A/C, y horizonte superficial antrópico.

3.1.6. Residuos

En la gestión de los residuos no peligrosos se incluyen asimilables a urbanos, inertes y voluminosos. Son almacenados en diferentes puntos para facilitar su segregación y potenciar la recogida selectiva de papel, cartón y vidrio y luego trasladarlos al punto limpio.

Los residuos urbanos son recogidos por una empresa gestora autorizada contratada por el aeropuerto. Los residuos inertes que puedan generarse en tareas de mantenimiento son entregados a un gestor autorizado. Los residuos voluminosos también se almacenan en el punto de almacenamiento de residuos. En 2007 se gestionaron 1.802t de residuos no peligrosos.

El aeropuerto está inscrito en el registro de pequeños productores de Residuos Peligrosos (RPs) de la Consejería de Medio Ambiente, y se mantiene un contrato con un gestor autorizado para su retirada. El aeropuerto dispone de los documentos de aceptación de los RPs que genera y, además del Libro-Registro, se archivan los documentos de control y seguimiento y justificantes de entrega asociados a las retiradas realizadas, normalmente cada seis meses. En el punto de almacenamiento de RPs, estos se encuentran correctamente envasados y etiquetados conforme a la legislación vigente. La cantidad total de residuos peligrosos generados durante el año 2007 fue de 34,27t, de las que el 95% son aguas con hidrocarburos derivadas de la limpieza de los separadores.

3.1.7. Aguas y medio hidrológico

El único cauce importante en las proximidades es el río Turia, que se encuentra a menos de 1km 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 este 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.

El aeropuerto se asienta sobre el acuífero denominado Plana de Valencia, situado entre la zona litoral de la provincia, entre el sur de Sagunto y Cullera. El agua subterránea se encuentra en toda la superficie ocupada por La Plana y a profundidades variables. Dentro del aeropuerto se encuentra a una media de 17 metros. La dinámica del acuífero es compleja y variable. Presenta contaminación por nitratos y metales pesados, aunque existen dos pozos en los terrenos de la base aérea cuyas aguas son potables y no presentan ningún tipo de contaminación.

El abastecimiento de agua del aeropuerto se realiza a través de la red general de la Compañía de Aguas Potables y Mejoras de Valencia, a través de un único punto de conexión situado al noreste del aeropuerto. El consumo en 2007 fue de 167.938m³

El aeropuerto tiene una red de saneamiento soterrada que recorre las instalaciones aeroportuarias, de carácter separativo, de funcionamiento mixto y trazado ramificado, hasta su llegada a la depuradora biológica del aeropuerto. Tras la depuración, parte de esta agua se reutiliza para riego, y el resto se envía al colector municipal de Manises. Las aguas pluviales del campo de vuelos, tras su paso por los correspondientes separadores, pasan a la red de aguas pluviales del aeropuerto, que vierten a un punto situado en el barranco del Salto del Agua.

3.1.8. Espacios protegidos y biodiversidad

En el área de estudio no existen espacios protegidos por ninguna normativa internacional, nacional o autonómica. Los dos más próximos son La Albufera, 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 (IBAS).

La vegetación potencial de la zona se incluye dentro de la Región Mediterránea, piso termomediterráneo; series termo mediterráneas de los lentiscales y sabinares balearico-valencianos y serie termo mediterránea setabense y valenciano-tarraconense, seca *Pistacia lentiscus* o lentisco (*Quercus cocciferae-Pistacieta lentisci signetum*); Coscojares.

La cubierta vegetal actual está muy alterada debido a la presión humana, y la única presencia de vegetación natural son unas pequeñas manchas de pinos. La vegetación presente en el entorno inmediato del aeropuerto son pinares, eriales y matorrales, vegetación de ribera de los márgenes del Turia (bastante degradada), cultivos herbáceos y arbóreos, y zonas ajardinadas. Aunque el estado de conservación del río Turia no es bueno, existen enclaves que albergan vegetación riparia de interés.

Respecto de la fauna, dentro del grupo de aves presentes en algún momento de su ciclo de vida, en las instalaciones del aeropuerto pueden citarse: gaviota patiamarilla (*Larus cachinnans*), estornino negro (*Sturnus unicolor*), garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*), paloma torcaz (*Columba palumbusque*) y avefría (*Vanellus vanellus*). Por su extensión y conservación, el Campo de Golf 'Manises' es el enclave de mayor interés faunístico del ámbito de estudio, con diversas especies de aves estacionales o invernantes, anfibios, reptiles y mamíferos.

3.1.9. Usos del suelo y ordenación territorial

Además de los usos del suelo ligados a las actividades del aeropuerto, el entorno aeroportuario es predominantemente antrópico, con diversas vías de comunicación que circundan el aeropuerto, polígonos industriales y diversos núcleos de población concentrados en sus inmediaciones. Al noroeste se encuentra un campo de golf y al oeste algunos campos de cultivo.

El ISA analiza diversos instrumentos de ordenación territorial que afectan al ámbito de estudio, tales como la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, el Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana, el Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) y el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia (PAT).

El aeropuerto de Valencia se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Quart de Poblet y Manises. El planeamiento vigente en ambos municipios se encuentra recogido en los respectivos Planes Generales de Ordenación Urbana. En el primero de ellos se clasifican los terrenos destinados a instalaciones aeroportuarias de titularidad supramunicipal como Suelo No Urbanizable perteneciente a la red primaria de dotaciones públicas, y en el segundo, como Suelo No Urbanizable, con la clasificación de Sistema General de Comunicaciones Urbanas e Interurbanas Aeropuerto.

3.1.10. Patrimonio cultural

En el entorno aeroportuario sólo existen dos inmuebles declarados como Bien de Interés Cultural (BIC). Se trata de sendas cisternas árabes localizadas en los cascos urbanos de Quart de Poblet y Aldaia, a unos 2 kilómetros aproximadamente del recinto. Respecto al patrimonio arqueológico, en la parte septentrional del municipio de Manises discurren dos acequias, la de Mislata y la de Quart que, ya desde la Edad Media, permitían el trasvase del agua del río hacia la ciudad y sus tierras de cultivo.

Por el entorno del aeropuerto discurren varias vías pecuarias. Se trata de cordeles, veredas y coladas que no están catalogadas y que no llegan a cruzar el recinto aeroportuario. La más cercana al ámbito es la colada de Castilla, en el municipio de Quart de Poblet, que discurre por un área muy antropizada y coincide con la carretera A-3, en el límite sur del aeropuerto.

3.1.11. Paisaje

El entorno en el que se encuadra el recinto aeroportuario es una gran planicie que se eleva desde el mar hacia el interior, con curvas de nivel paralelas a la costa. Aquél está 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.

3.1.12. Infraestructuras, transporte y movilidad

El acceso al aeropuerto, localizado a 8 kilómetros de la capital, se realiza por las carreteras N-220, que conecta con la A-3 y por la N-335. Por transporte público, es posible acceder al aeropuerto tanto en la línea 150 de autobús, como en las líneas 3 y 5 del metro.

El ISA analiza el Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010 (PIE), una de cuyas actuaciones, sobre la línea 5 de metro, supone la construcción de los tramos Ayora-Estación de Renfe del Cabanyal, Mislata-Aeropuerto y Manises-Riba-Roja-Vilamarxant.

3.1.13. Medio socioeconómico

Los municipios donde se sitúa el aeropuerto, Quart de Poblet y Manises, forman parte del área metropolitana de Valencia. En el entorno existen además varios núcleos que superan los 50.000 habitantes: Gandía con aproximadamente 80.000 habitantes y a unos 80 km; Torrent, con cerca de 77.000 habitantes y a algo más de 11 km; Sagunto con unos 66.000 y a 45 km; y Paterna, con 62.000 habitantes y a unos 5 km.

En Quart de Poblet y Manises se sitúan numerosos polígonos industriales, entre los que destacan seis en Manises (entre ellos el denominado Polígono del aeropuerto, con casi 500.000 m² de suelo industrial) y nueve en Quart de Poblet, citando en este caso los de La Pata del Cid (1.100.000 m²), INVA (700.000 m²) o el polígono Nueve de Octubre, con unos 340.000 m².

De acuerdo con las cifras oficiales de población del INE, en 2008 los dos municipios objeto de estudio agrupan a cerca de 60.000 habitantes. Pertenecen al Área Metropolitana de Valencia y las densidades demográficas registradas 1.550 hab/km² en el caso de Manises y cerca de 1.300 hab/km² en el de Quart, densidades que multiplican por seis la media valenciana y por más de quince la media nacional.

Respecto de la actividad económica, Manises aparece claramente especializado en el sector servicios, con el 74% de los trabajadores afiliados a la Seguridad Social en el año 2007, cifra que supera en casi 10 puntos a los promedios provincial y nacional. Quart de Poblet por su parte es netamente un municipio industrial, ya que en él prácticamente un tercio de las afiliaciones corresponden al sector secundario.

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 (horizontes 1, 2 y 3), definidos según el tráfico previsto.

Tabla 3-2. Previsiones de demanda esperada para los tres horizontes de estudio

CONCEPTO	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3
Pasajeros comerciales	7.139.000	8.664.000	9.802.000
Pasajeros totales	7.160.000	8.690.000	9.830.000
Aeronaves comerciales	86.000	96.300	108.600
Aeronaves totales	103.400	115.700	130.500
Mercancías totales (kg)	14.000.000	15.400.000	16.900.000
Pasajeros día tipo	25.250	28.450	30.650
Aeronaves día tipo	274	332	405

Según las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la revisión del Plan Director del aeropuerto quedan reflejadas en el siguiente cuadro, en el cual se recoge igualmente si presentan alternativas y si ya han sido objeto de un análisis ambiental previo a este procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

Tabla 3-3. Actuaciones principales incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Valencia

ZONA DE SERVICIO PROPUESTA	ACTUACIÓN	Nº ACTUACIÓN EN FIGURA
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES		
Campo de Vuelos	Nuevo tramo de rodadura unión semicalles N1 y N2 frente a plataforma	2
	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	5 y 6
	Calle de salida rápida en pista 12 a 1.950 m para aeronaves comerciales	3
	Calle de salida rápida a 1.700 m umbral 12 para aeronaves regionales.	4
	Nuevo acceso cabecera 30 a 90°	1
	Acondicionamiento de calle de rodaje T-0 para puesto estacionamiento aislado en calle SOUTH	7
	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	-
Plataforma de Aviación Ejecutiva	Ampliación de plataforma Aviación ejecutiva	10 y 16
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS		
Zona de Pasajeros	Ampliación y remodelación del edificio terminal	-
	Aparcamiento P1-Bis en altura	-
	Nuevo P4 en altura	14, 18 y 19
	Remodelación P7	15
	Bolsa de Taxis, buses y depósito vehículos grúa	13
Zona de Servicios	Nuevo TACC y TWR	8
	Nuevo Centro de Emisores alternativo para TACC y TWR e Instalación de radares primarios	-
	Sustitución VOR de Calles y VOR/DME de Valencia	-

ZONA DE SERVICIO PROPUESTA	ACTUACIÓN	Nº ACTUACIÓN EN FIGURA
	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	11 y 17
Zona de Abastecimiento	Traslado depósitos de combustible a parcela aeroclub	12
Zona de Actividades Complementarias	Urbanización zona actividades complementarias zona sur	21
	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 asociados a ampliación plataforma Av. Ejecutiva	-
ADQUISICIÓN DE TERRENOS		
Necesidades de Terreno	Expropiaciones	-

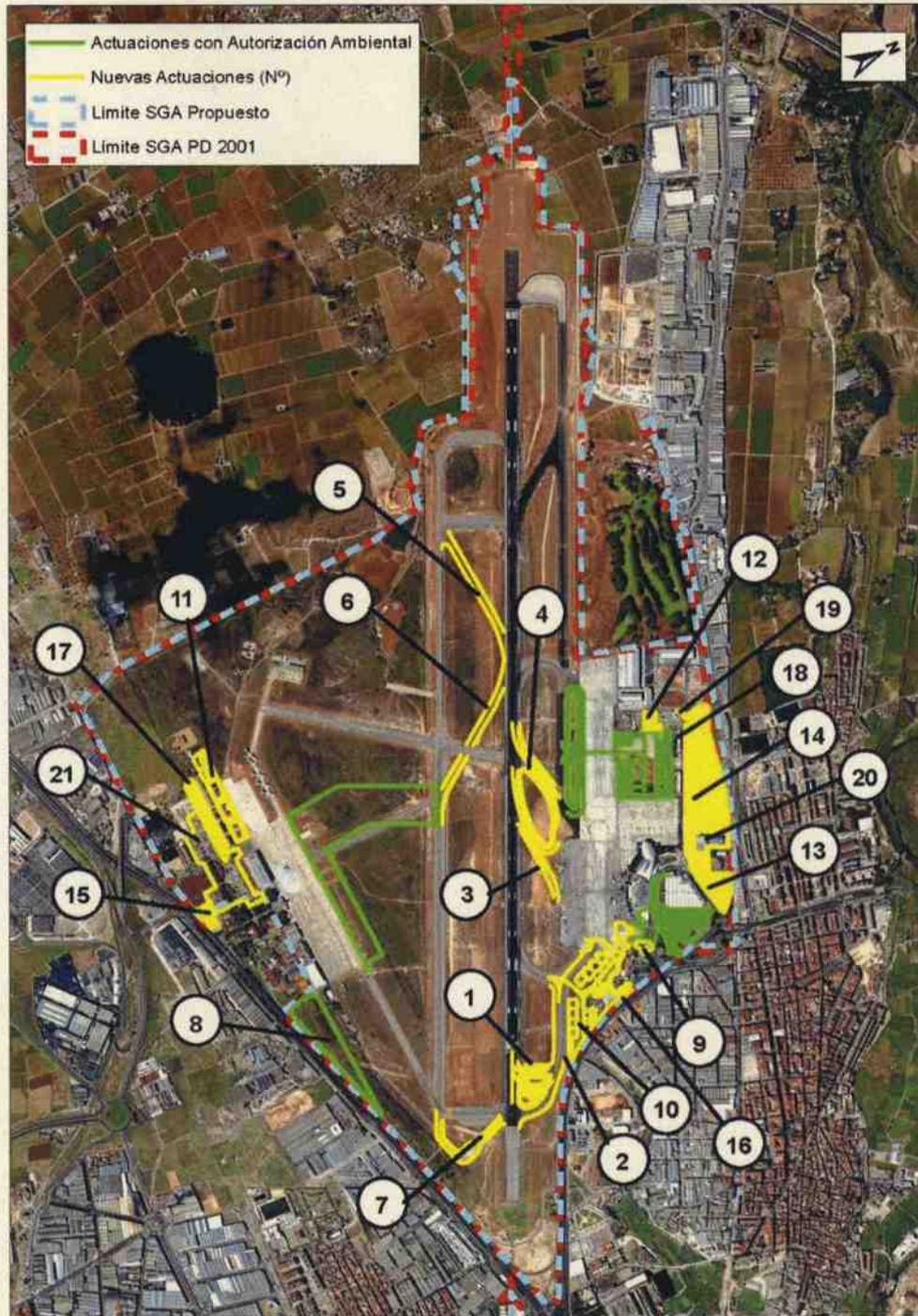
En este sentido, por Resolución de 17 de noviembre de 2004 (BOE nº 285, de 26 de noviembre de 2004) se formuló la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de "Ampliación del aeropuerto de Valencia", que contiene las actuaciones de ampliación de la pista de vuelo en 500 metros y desplazamiento de 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 adopta 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 135.000m² en zona de servicio, la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en una superficie de 50.000m² en la zona de aviación general 2, la ampliación de la terminal

T2 de tráfico doméstico en 6.000 m², la ampliación del aparcamiento público en 4.999 plazas y la adecuación de viales de comunicación con la autovía V-11 y perimetrales.

Seguidamente, se incluye una figura con la ubicación de las principales actuaciones previstas que pudieran tener incidencia ambiental, correspondiendo el número que aparece en esta figura con el recogido en el cuadro citado.

Figura 3.1. Localización general de actuaciones planteadas en la revisión del Plan Director de Valencia



3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL

La zona de servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 503,95ha, de las cuales 341,27ha corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 70,73ha al subsistema de actividades aeroportuarias y 91,95ha a la

zona de reserva aeroportuaria, es decir una superficie neta de 8,95ha más que la delimitada por el Plan Director anterior (O.M. de 19 de julio de 2001).

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, por lo que pueden estar sujetas a modificaciones siempre que, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, no se consideren sustanciales.

La ley 9/2006, en su artículo 8, recoge que el informe de sostenibilidad ambiental debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero.

Al estar el Plan Director constituido por diversas actuaciones, son las diferentes alternativas para la ejecución de estas actuaciones las que determinan una u otra opción de desarrollo del Plan Director. Por tanto, son estas alternativas parciales, para cada una de las actuaciones, las que inicialmente deben ser evaluadas ambientalmente entre sí, y las diferentes opciones parciales seleccionadas, en su conjunto, constituyen la alternativa seleccionada, o global, propuesta para el Plan Director, y que posteriormente es comparada con la alternativa 0.

En este sentido, la alternativa 0, es decir, la evolución probable en caso de no actuación, queda definida por la situación actual del aeropuerto, junto a aquellas actuaciones que, en base a la legislación vigente, ya han sido evaluadas ambientalmente. En concreto, estas actuaciones son: Adecuación del aeropuerto a las Normas Técnicas de Aviación Civil (NTAC); Nuevo Centro de Control de Tráfico Aéreo (TACC); Accesos y acometidas a nuevo TACC y zona comercial; Ampliación de plataforma de aviación comercial; Ampliación de la plataforma de aviación general; Ampliación y remodelación del edificio terminal de pasajeros; y Adecuación de viales.

Por otra parte, dado que el diseño y ubicación de algunas de las actuaciones necesarias está condicionada por la configuración actual del aeropuerto, las únicas alternativas que el Plan Director propone son:

- Tres alternativas de campo de vuelos.
- Tres alternativas de aparcamiento.
- Dos alternativas de aparcamientos para autobuses, bolsa de taxis y depósito para vehículos retirados por grúa.

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

Tabla 3-4. 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	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 ecológicos	Nº de corredores y tipo de afección
	Afección a Espacios Naturales Protegidos y a 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 y medio Hidrológico	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Número 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

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
Viabilidad y funcionalidad técnica	Eficacia funcional	Grado de satisfacción de necesidades
	Eficiencia económica	Inversión necesaria

Alternativas parciales de actuaciones

- Alternativas al campo de vuelos

El campo de vuelos actual proporciona una capacidad suficiente para la demanda prevista, pero posee un diseño funcional inadecuado, lo que justifica las actuaciones previstas.

Rodadura frente a la plataforma estacionamiento de aeronaves y reconfiguración de la calle A-1 para adecuación a normas (alineación de semicalles N1 y N2).

- Alternativa 1: Dota a la infraestructura de una rodadura paralela a 200 metros del eje de pista, con lo que se garantizaría una categoría 4E. Implicaría prescindir de los puestos tipo V de la plataforma.
- Alternativa 2: Dota a la pista de una rodadura paralela adecuada para las aeronaves tipo C que estacionasen en los sobres tipo V existentes y de los que se descarta prescindir o modificar su configuración. Ello implica que la calle de rodadura se ubique a 176 metros del eje de pista, lo que dotaría a la infraestructura de una categoría 4D. En este caso, si en alguna ocasión operase una aeronave tipo E, debería utilizar la rodadura paralela S.
- Alternativa 3: Proporciona una rodadura paralela a la pista a 182,7 metros para aeronaves tipo E. Ello implica que la configuración de estacionamientos de las aeronaves tipo V de la plataforma debe modificarse. Esta configuración permite mantener la condición de operaciones autónomas tal como ocurre en la actualidad, pero requiere maniobras más sencillas y cortas (entrada y salida en línea recta) debido a la unión de calle y plataforma. Con estas características, se dispondría de capacidad para que operen aeronaves de categoría 4E.

Calles de salida rápida (contempladas en el Plan Director aprobado en 19 de julio de 2001).

- Alternativa 1: Construcción de una calle de salida rápida desplazada 400 metros respecto de la actual, a 2.350 metros de la cabecera 30, con el fin de que las aeronaves tipo D puedan abandonar la pista sin tener que ocuparla hasta el final.
- Alternativa 2: Construcción de una calle de salida rápida a 30° a 2.350 metros de la cabecera 12, para que puedan abandonar la pista las aeronaves tipo D e inferiores. Implica dotar de una rodadura frente a la plataforma.
- Alternativa 3: Construcción de una calle de salida rápida a 30° a 1.950 metros de la cabecera 12, para que puedan abandonar la pista las aeronaves tipo C e inferiores. Requiere una solución a la rodadura frente a la plataforma.

Los efectos ambientales de todas las alternativas son similares, si bien la alternativa 1 implicaría más residuos de demolición. Por tanto, considerando también los aspectos de seguridad, operatividad y funcionalidad, se consideran más adecuadas **para ambas actuaciones** las denominadas como **alternativa 3**.

• Alternativas de aparcamiento

- Alternativa 1: Construir un edificio de tres plantas en la superficie que actualmente ocupan el P4 y los edificios adjuntos al antiguo terminal de carga de Iberia. Se conseguirían aproximadamente 4.430 plazas. El área ocupada por dicho terminal de carga y el de catering se reservaría para instalaciones relacionadas con actividades complementarias. Los viales aledaños se reformarían para conseguir hasta dos carriles por sentido. Se conseguirían alrededor de 10.000 plazas totales, 1.000 plazas más de las necesarias para el horizonte 3.
- Alternativa 2: Construir un edificio o una serie de ellos en altura ocupando el área del P4, catering, el antiguo terminal de carga de Iberia y los edificios contiguos a éste. Con dos plantas se alcanzaría una capacidad aproximada de 3.660 plazas. Los viales aledaños y la mediana inmediatamente al sur de los cuatro carriles se reformarían. Se conseguirían más de 9.300 plazas.
- Alternativa 3: Construir edificios de 2 y 3 plantas en la superficie ocupada por el P4 y los edificios aledaños al antiguo terminal de carga de Iberia, para conseguir en torno a 3.386 plazas. Los viales aledaños se reformarían. Se conseguirían más de 9.000 plazas.

Desde un punto de vista ambiental, las diferencias de las alternativas estarán basadas fundamentalmente en el movimiento de tierras, siendo la alternativa que menos movimientos de tierras genera la 3. Esta **alternativa 3** es también la seleccionada por motivos funcionales y de inversión.

• Alternativas de aparcamientos para autobuses, bolsa de taxis y depósito para vehículos retirados por grúa.

- Alternativa 1: Se reubica el emplazamiento de la bolsa de taxis hacia la zona de la rotonda, con un acceso desde la misma, y se aprovecha el espacio anexo a la central eléctrica para los estacionamientos de autobuses y depósito de grúas. Se dotaría a éstos últimos de una entrada por el norte de la central eléctrica para evitar la concentración de vehículos en el acceso principal.
- Alternativa 2: Se respeta la ubicación actual de la bolsa de taxis, aunque ampliada, en virtud de las necesidades detectadas. Al sur de la central eléctrica se localizarían los estacionamientos de autobuses y depósito de grúas.

Desde el punto de vista ambiental ambas alternativas son muy similares, siendo preferible la **alternativa 2** por ajustarse más a la configuración actual.

➤ Plan Director propuesto

La "alternativa propuesta para el Plan Director" está constituida por el diseño previsto para aquellas actuaciones que por sus características no disponen de otras opciones, así como por las alternativa 3 previstas para el campo de vuelos, la alternativa 3 prevista para la construcción del aparcamiento y la alternativa 2 prevista para la ejecución de los aparcamientos para autobuses, bolsas de taxis y depósito de vehículos retirados por la grúa.

Esta "alternativa propuesta para el Plan Director" es comparada en el ISA, siguiendo los criterios e indicadores expuestos en el apartado anterior, con la "Alternativa 0" del Plan Director, es decir, la no ejecución del mismo.

3.4. EFECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

La propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Valencia adapta esta infraestructura a la demanda de tráfico aéreo prevista, lo cual podría suponer nuevos impactos ambientales derivados de este aumento de actividad.

Asimismo, la propuesta de revisión del Plan Director supone un aumento de la zona de servicio del aeropuerto, de aproximadamente 495ha delimitadas en el Plan Director de 2001, a 504ha aproximadamente que propone la propuesta de revisión Plan Director. En este sentido, se genera tanto la incorporación de nueva superficie al aeropuerto 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.

En las figuras siguientes, se muestra de forma comparativa la zona de servicio del aeropuerto según el Plan Director de 2001 respecto a la propuesta de revisión, objeto de la presente Memoria Ambiental.

Figura 3.2. Zona de servicio Plan Director 2001

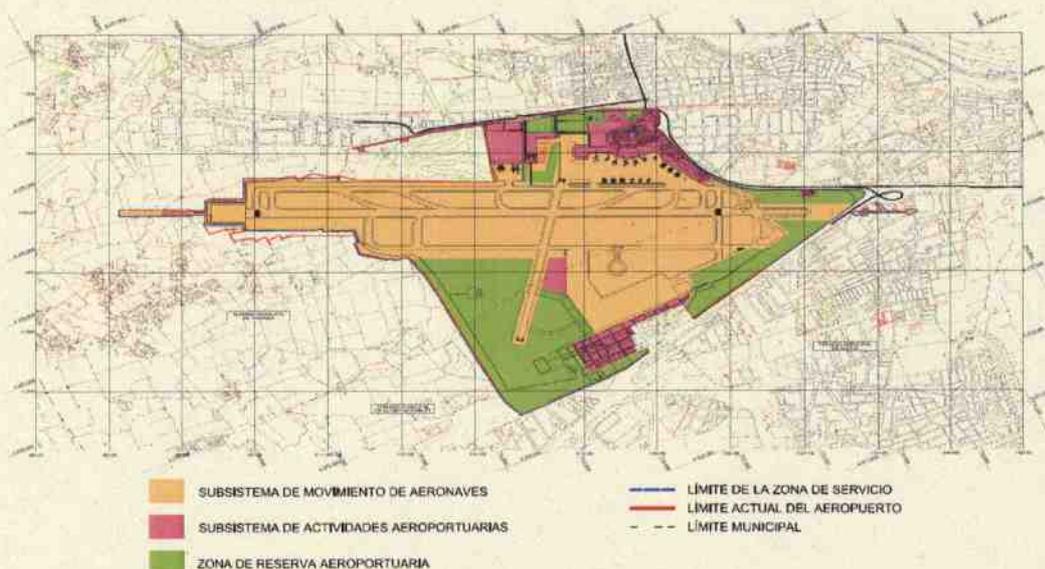
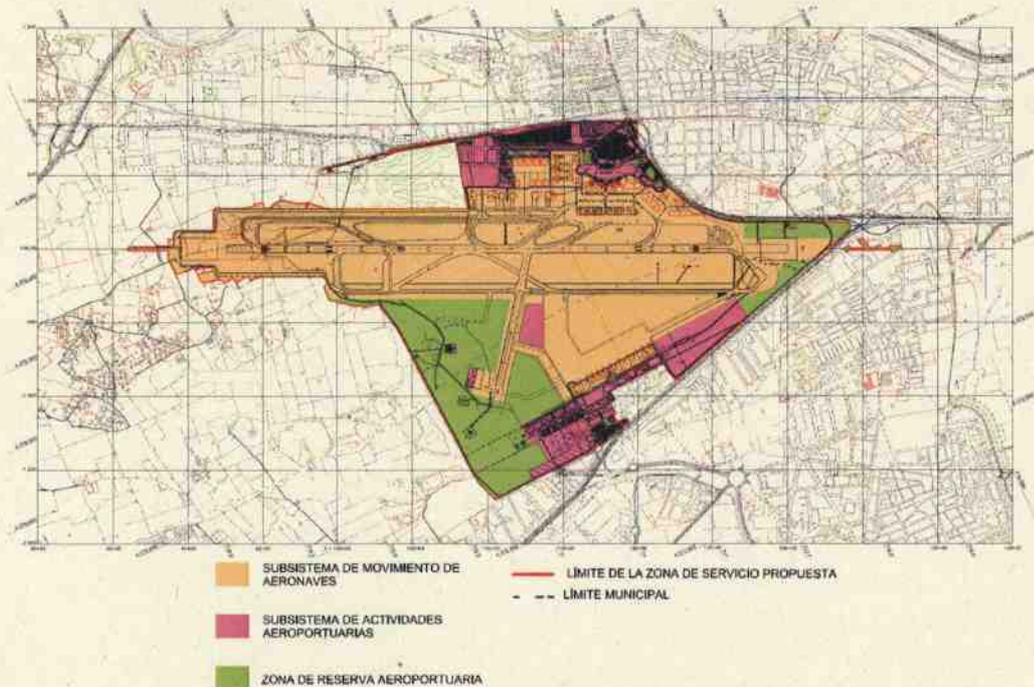


Figura 3-3. Delimitación de la zona de servicio del aeropuerto de Valencia según la propuesta de revisión del Plan Director



A continuación se describe de forma sintética cuales son los principales efectos ambientales sobre la alternativa global seleccionada.

➤ Contaminación atmosférica

El ISA ha realizado un estudio específico de emisiones e inmisiones de contaminantes atmosféricos, tanto en la situación actual como en la alternativa correspondiente al escenario de desarrollo previsible (horizonte 3) que plantea la propuesta de revisión del Plan Director. En este sentido, el análisis, detallado en el apéndice 1 del ISA, se ha basado en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes citados para la descripción de la situación actual, empleando para ello el programa EDMS 4.5.

Los resultados obtenidos derivados de la modelización citada permiten al ISA concluir que, para el 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.

Tabla 3-5. Concentraciones máximas obtenidas de la simulación para los distintos contaminantes atmosféricos en los receptores puntuales

Receptor		Máx valor horario de NOx ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Máx valor octohorario de CO ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Máx valor diario de SOx ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Máx valor horario de SOx ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Máx valor horario de PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Alaquás	Actual	43,15	17,73	0,41	3,75	0,18
	Horiz 3	64,18	12,50	0,50	8,61	0,28
Aldaia	Actual	46,21	17,94	0,40	3,36	0,18
	Horiz 3	55,38	13,68	0,49	8,27	0,27
B° del Cristo Port	Actual	114,24	49,47	1,10	19,40	0,49
	Horiz 3	163,69	46,57	1,98	28,91	1,12
El Pla de Quart	Actual	24,30	7,32	0,08	0,97	0,03
	Horiz 3	30,61	6,11	0,30	1,16	0,15
Manises	Actual	719,23 (17) ²	404,60	6,99	123,02	2,95
	Horiz 3	536,99 (17)	273,92	8,15	135,16	5,07
Masia la Cova	Actual	75,51	5,76	0,19	3,22	0,06
	Horiz 3	32,97	3,45	0,18	2,19	0,08
Paterna	Actual	253,31 (1)	79,55	1,60	41,61	0,69
	Horiz 3	190,76	60,81	1,79	42,60	0,76
Quart de Poblet	Actual	449,12 (4)	100,47	4,37	77,50	1,79
	Horiz 3	367,73 (4)	67,03	5,70	95,07	3,44
Valor límite	Actual	220 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	10.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	Horiz 3	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
	Superaciones	(hasta 18 sup /año)		(hasta 3 sup /año)	(hasta 24 sup /año)	(hasta 35 sup /año)

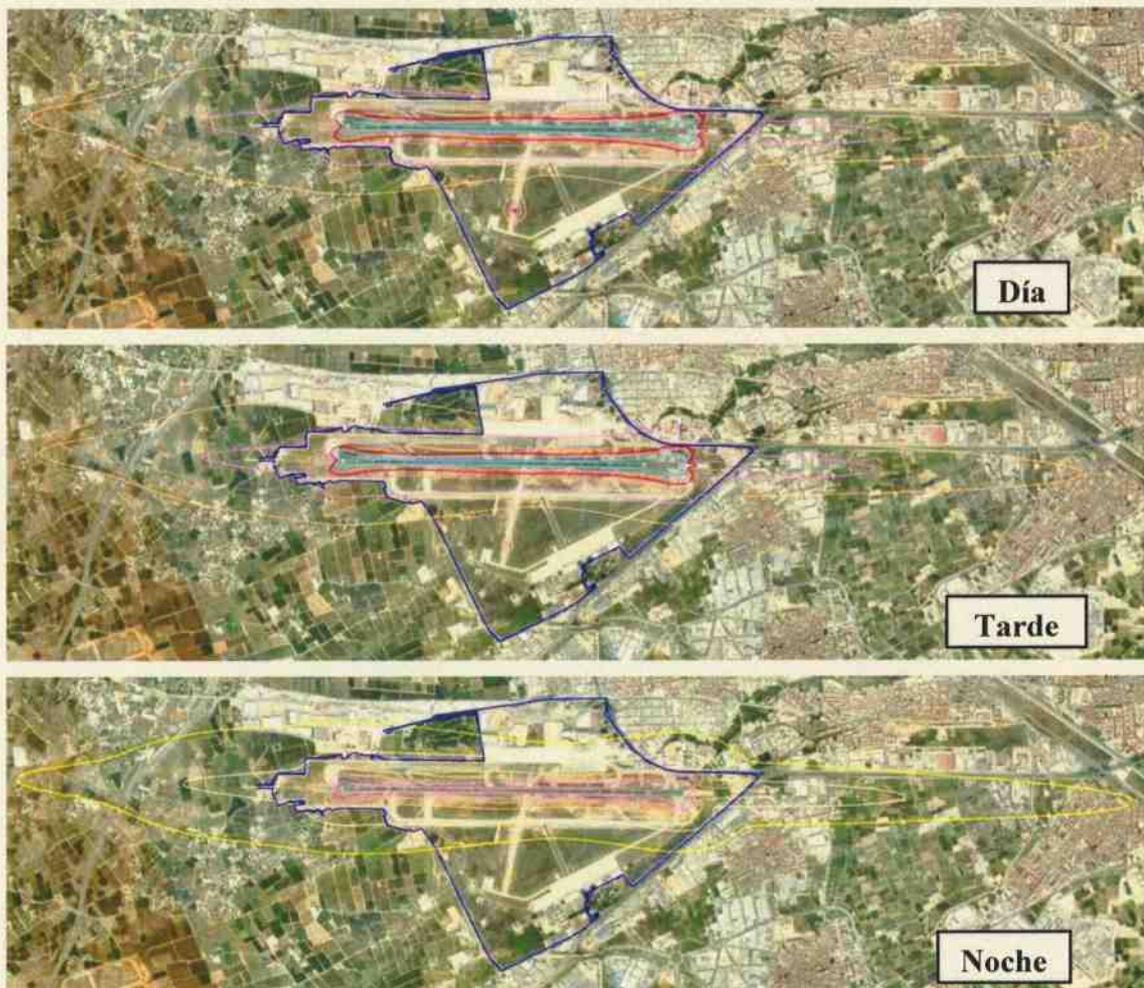
² () Número de superaciones anuales

Ruido

El impacto acústico de la alternativa seleccionada ha sido analizada en el ISA utilizando el programa de simulación INM ("Integrated Noise Model") en su versión 7.0, tanto en la situación actual como para el horizonte 3 (desarrollo previsible) de la revisión del Plan Director. En el Apéndice 2 del ISA se detallan los datos y cálculos utilizados así como los resultados pormenorizados.

El resultado global de dicho análisis se muestra en la figura siguiente, que corresponden a las huellas sonoras a los niveles Leq 60, 65, 70, 73, 75 y 80 dB(A) para los periodos día (7-19 horas) y tarde (19-23 horas), y Leq 50, 55, 60, 63, 65 y 70 dB(A) para el periodo noche (23-7 horas).

Figura 3-4. Huella acústica del aeropuerto de Valencia.
Horizonte 3 (Desarrollo Previsible)



Leyenda isófonas período día	Leyenda isófonas período tarde	Leyenda isófonas período noche
<p>LEYENDA</p> <p>Isófona L_{d} 60 dB(A)</p> <p>Isófona L_{d} 65 dB(A)</p> <p>Isófona L_{d} 70 dB(A)</p> <p>Isófona L_{d} 73 dB(A)</p> <p>Isófona L_{d} 75 dB(A)</p> <p>Isófona L_{d} 80 dB(A)</p>	<p>LEYENDA</p> <p>Isófona L_{e} 60 dB(A)</p> <p>Isófona L_{e} 65 dB(A)</p> <p>Isófona L_{e} 70 dB(A)</p> <p>Isófona L_{e} 73 dB(A)</p> <p>Isófona L_{e} 75 dB(A)</p> <p>Isófona L_{e} 80 dB(A)</p>	<p>LEYENDA</p> <p>Isófona L_n 50 dB(A)</p> <p>Isófona L_n 55 dB(A)</p> <p>Isófona L_n 60 dB(A)</p> <p>Isófona L_n 63 dB(A)</p> <p>Isófona L_n 65 dB(A)</p> <p>Isófona L_n 70 dB(A)</p>
<p>Zona de servicio propuesta</p>		

Los resultados obtenidos del análisis efectuado, aplicados a las áreas acústicas establecidas por el RD 1367/2007, permiten concluir que aproximadamente en 24,85ha, con predominio de suelo de uso residencial, se superan los objetivos de calidad acústica (en la situación actual se afecta a una superficie de 26,91ha 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

En el ISA se realiza un análisis de los consumos energéticos que se generan en el entorno aeroportuario, tanto de consumo eléctrico como de combustibles (aeronaves, vehículos de tierra, grupos electrógenos, etc.), así como los previstos para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3). A partir de los resultados obtenidos, se ha realizado un análisis de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) que el aeropuerto puede generar, cuyos resultados se muestran en la tabla siguiente.

Tabla 3-6. Valoración de los indicadores relacionados con las emisiones de GEI

INDICADOR	Año 2008	Alternativa Desarrollo Previsible (Horizonte 3)
Emisiones totales de CO ₂ en el aeropuerto (ton)	83.702	129.372
Emisiones de GEI derivadas del consumo eléctrico (ton)	8.380	18.389
Emisiones de GEI derivadas del consumo de combustible (ton):	75.321	110.983
1. Fuentes estacionarias (ton)	17	45
2. Fuentes móviles (ton)	75.304	110.938
Pasajeros embarc./desembar.	5.779.336	9.802.000
kg CO ₂ /pasajero embarc./desembar.	14,48	13,20

INDICADOR	Año 2008	Alternativa Desarrollo Previsible (Horizonte 3)
Nº de operaciones	96.782	130.500
CO ₂ (ton/operación)	0,86	0,99

Con relación con la adaptación al cambio climático, el ISA determina que no se prevén impactos significativos, ni la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.

➤ Agua y medio hidrológico

En el ISA se describe que 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.

Por otro lado, el consumo de agua previsto para el horizonte de desarrollo previsible se estima que aumente en 103.842m³, sobre los 167.938m³ de 2007.

➤ Suelos

El ISA identifica afecciones sobre las características geológicas, geomorfológicas y las propiedades físicas y químicas del suelo, derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y de la ocupación física de los suelos por parte de las nuevas superficies pavimentadas con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo. En este sentido, se estima que la pérdida de suelo productivo asciende a 7,82ha, debido sobre todo a la ampliación de la plataforma, edificios, aparcamientos y actuaciones en el campo de vuelos.

➤ Residuos

El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para el horizonte 3, si bien se estima una tasa de reciclaje del 38%.

➤ Biodiversidad, fauna y flora

No se ha identificado en el ISA ningún espacio, cercano al ámbito aeroportuario, incluido en la Red Natura 2000, ni 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 pueda verse afectada, directa o indirectamente.

En lo que respecta a la fauna, el ISA hace referencia a la información incluida en el Documento Ambiental del proyecto "Actuaciones en el aeropuerto de Valencia", donde se incluye un análisis de las posibles afecciones producidas por el aeropuerto, tanto por incremento en los niveles de ruido, como por interferencias con las rutas de vuelo actuales, sobre las aves que en algún momento de su ciclo vital utilizan la Albufera (ubicada a 11 kilómetros aproximadamente). Dicho estudio concluía que con motivo de las actuaciones

incluidas en el mencionado proyecto, no se producía una afección significativa para la avifauna de la zona, ni un incremento del riesgo para la seguridad de las operaciones del aeropuerto.

Asimismo, establece que ni el río Turia, que se encuentra en un bajo estado de conservación, ni el embalse de Vallesa anteriormente mencionado situado a unos 4,5 kilómetros del área de estudio, se verán afectados por las obras de ampliación del aeropuerto. Por todo ello, se concluye que el aeropuerto se encuentra en un entorno antropizado, no previéndose afecciones significativas sobre la fauna con las obras de ampliación.

➤ Patrimonio Cultural

El ISA no ha identificado en el interior del aeropuerto ningún yacimiento arqueológico, etnográfico o paleontológico inventariado, con lo que se estima que no existirá afección alguna al patrimonio cultural por la ejecución de las actuaciones incluidas en la revisión del Plan Director.

➤ 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. En este sentido, el ISA estima que las afecciones son reducidas, dado que el entorno aeroportuario es predominantemente antrópico, con diversas vías de comunicación que circundan el aeropuerto, polígonos industriales y diversos núcleos de población concentrados en sus inmediaciones, aunque en la zona afectada por las necesidades de terrenos está formada fundamentalmente por eriales y parcelas de cultivo de frutales de regadío (cítricos) y frutales de secano (algarrobo y olivo).

➤ Incidencia social y económica

La propuesta de revisión del Plan Director permite la atracción de una mayor actividad económica, dado el aumento de operaciones previsto, 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, cuyos resultados globales se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 3-7 Estimación del empleo generado en la situación actual y en el desarrollo previsible del aeropuerto de Valencia

CONCEPTO	Año 2008	Desarrollo Previsible Horizonte 3
Empleos directos	5.482	9.311
Empleos directos compañías convencionales	2.441	4.146
Empleos directos compañías de bajo coste	3.041	5.165
Empleos indirectos inducidos por pasajeros	20.283	34.451
Empleo por carga	116	147
TOTAL EMPLEO	25.881	43.909

3.5. MEDIDAS INCLUIDAS EN EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR Y SU SEGUIMIENTO

3.5.1. Medidas de Integración Ambiental

A continuación se sintetizan el conjunto de medidas que se ha 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 48/60 sobre Navegación Aérea.

➤ Contaminación acústica

- **Medidas Generales:** Adopción del denominado «Enfoque equilibrado», adoptado en la Resolución A33/7 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que la Unión Europea incorporó, en su ordenamiento jurídico, mediante la aprobación de 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) de la propuesta de revisión del Plan Director, se propone una zona de servidumbre acústica definida por la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A).

Figura 3-5. Propuesta de delimitación de zona de servidumbre acústica



- **Prevención del ruido:** se establecen distintas medidas generales para incorporar en los futuros proyectos como:
 - Utilizar maquinaria que tenga un nivel de potencia acústica dentro de los límites establecidos por el Real Decreto 212/2002 de 22 febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.
 - Se definirán los viales de acceso para minimizar las molestias a la población cercana.
 - Se verificarán los horarios de obra, con especial atención durante el período nocturno (23:00 a 07:00 horas).
 - Se minimizaran los movimientos de maquinaria
 - Suministro de información detallada de los plazos de ejecución de obra a la población previsiblemente afectada.
 - Se promoverá el empleo de pavimento antirruído.

➤ **Contaminación atmosférica**

Como medidas complementarias a las citadas para la prevención de las afecciones acústicas, el ISA propone, para el desarrollo de las actuaciones, las siguientes:

- Cubrición de las cajas de los camiones de transporte.
- Riego periódico de los caminos de obra y las zonas en las que se realicen movimientos de tierra.

- Revegetación de zonas denudadas una vez que las superficies queden terminadas.
- Instalación de plataformas de lavado de ruedas.
- Limitación de la velocidad de los vehículos de la obra a 30 Km/h.
- Revisión de maquinaria y vehículos según los programas especificados por el fabricante de los equipos así como control de la inspección técnica de vehículos.
- Verificar que la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna de las máquinas móviles no de carretera se adaptan a la normativa vigente.

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

➤ Medidas relativas al control de la contaminación química del aire

- Instalación de una estación fija de medición de la calidad del aire en el recinto aeroportuario.
- Realización de campañas de medición con equipos móviles en las inmediaciones del aeropuerto.

En el ISA se informa que en la actualidad el aeropuerto de Valencia ya ha iniciado los trámites necesarios para la instalación de una estación fija de medición dentro del aeropuerto. Los registros que se obtengan de la estación de medición en continuo permitirán realizar la evaluación de la calidad del aire ambiente de forma más detallada.

➤ 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

- Delimitación del perímetro de las obras.
- Restauración ambiental: Trasplantes, pantallas visuales, empleo de especies autóctonas.
- Programación de los trabajos adaptados a la fenología de las especies de fauna presentes.
- El ISA señala que el aeropuerto ya cuenta con un servicio de control de fauna mediante halconeros especializados, siendo recomendable incrementar el seguimiento de los movimientos migratorios, zonas de nidificación y de tránsito de las aves que habitan en el campo de golf de Manises y sus inmediaciones, ya que es el área que más especies de avifauna acoge. Como medida secundaria se debería disminuir el tiempo entre la cosecha y la siembra para reducir la disponibilidad de semillas, o roturar la tierra con frecuencia.

➤ Consumo energético

Se propone la aplicación de las siguientes medidas:

- Aplicación general de las recomendaciones propuestas por la OACI y la FAA para la reducir la emisión de GEI.
- Medidas relativas a procedimientos de operación de aeronaves:
 - Rodaje de aviones en tierra sin necesidad de utilizar todos los motores.
 - Minimización del tiempo de espera de las aeronaves en sus movimientos en el campo de vuelos.
 - Regulación de la potencia en el despegue.
 - Retraso del despliegue del tren de aterrizaje.
 - Restricción del uso de la reserva.
 - Regulación del peso máximo de las aeronaves.
- Medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra
 - Minimizar sus movimientos.
 - Progresiva sustitución de equipos por sistemas más eficientes o por sistemas que minimicen las emisiones de GEIs.
 - Gestión eficiente de los sistemas de iluminación.
 - Regulación de la climatización
- Estudio para la posible implantación de una instalación fotovoltaica en el aeropuerto de Valencia.

➤ Sistema de Gestión Ambiental

El aeropuerto de Valencia está certificado, además de en calidad según la norma ISO 9.001, en la norma ISO 14.001 sobre Gestión Ambiental desde diciembre de 2001.

➤ 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.

Por otro lado, el ISA plantea la necesidad de hacer un estudio pormenorizado de las condiciones actuales de drenaje de la instalación aeroportuaria y de establecer las pertinentes áreas de coordinación entre las instituciones involucradas. Las conclusiones y medidas resultantes de este estudio deberán llevarse a cabo para optimizar el sistema de drenaje del aeropuerto. En este sentido, el aeropuerto ya tiene previsto llevar a cabo un proyecto de "Acondicionamiento drenaje general fase II" que tiene por objeto adecuar el drenaje del aeropuerto, y que irá acompañado de los correspondientes estudios hidrológicos de detalle.

➤ Patrimonio Cultural

Se considera necesaria una prospección de la zona en el momento previo a la ejecución del proyecto. Posteriormente, y aún en el caso de que los resultados de ésta fueran negativos, se realizaría un seguimiento de las obras de ampliación, con el fin de localizar cualquier indicio de la existencia de estas manifestaciones, y en caso de que las hubiera tomar las medidas oportunas, 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 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.*
- *Identificar la existencia de efectos adversos no previstos, para permitir al órgano promotor adoptar las nuevas medidas correctoras apropiadas.”*

Asimismo, el ISA establece la elaboración de un primer informe inicial, seguidos de informes periódicos quinquenales a lo largo de los diferentes horizontes de desarrollo del plan, en los que se recogerá la evolución de una serie de indicadores establecidos, en parte, en el contenido del Documento de Referencia.

3.6. ADECUACIÓN Y ANÁLISIS DE CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

3.6.1. Preceptos de la Ley 9/2006

El artículo 12 de la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, establece entre otros aspectos, que la Memoria Ambiental analizará el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) y su calidad. En este sentido, el artículo 8 de la mencionada Ley establece que el ISA debe contener como mínimo la información relacionada en el Anexo I, el cual se analiza a continuación:

a) Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas conexos.

El ISA aborda las cuestiones señaladas. En el apartado 2 del ISA se realiza una descripción de la situación actual del aeropuerto que detalla los antecedentes, la localización, la situación actual del tráfico y la evolución previsible de la demanda, así como una descripción del subsistema de movimiento de aeronaves y del subsistema de actividades aeroportuarias. En este mismo apartado se detallan los objetivos de la revisión del Plan Director, los criterios de diseño, las actuaciones que se han considerado necesarias llevar a cabo derivado de los resultados del diagnóstico de la situación actual, así como una descripción de las alternativas que se han contemplado.

Por otro lado, en el apartado 3 del ISA, se describen los planes de transporte, planes estatales de carácter ambiental, planes de ordenación territorial y urbanística, y otros instrumentos de planificación.

En el caso de los planes de transporte, se ha analizado el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020, el Plan Sectorial de Transporte Aéreo 2005-2015, otros planes sectoriales derivados del PEIT, planes de transporte autonómicos y municipales. Entre los planes estatales de carácter ambiental, especialmente se han recogido el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático, el Plan de Acción 2008-2012 (PAE4) de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética, Plan Nacional de asignación de Derechos de Emisión (si bien se hace referencia al II Programa Nacional de Reducción de Emisiones, aprobado por la Resolución de 14 de enero de 2008), así como la normativa estatal donde se hace referencia a los planes de acción contra el ruido.

En los planes de ordenación territorial se han considerado el PGOU de Quart de Poblet y el PGOU de Manises. Finalmente, también se han tenido en cuenta otros instrumentos de planificación como son el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural del Turia, el Parque Fluvial del Turia, La Estrategia para el Desarrollo Sostenible de la Comunidad Valenciana, y la Agenda Local 21 de Quart de Poblet.

b) Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicar el plan o programa.

Estos aspectos están tratados en el apartado 4 del ISA, donde se analiza el estado actual del medio y su previsible evolución, describiendo el marco general de distintos factores ambientales. Los factores que se han tenido en cuenta en este apartado en el ISA son: Clima y cambio climático, calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), consumo de energía (consumo eléctrico y de combustibles), emisiones de CO₂, espacios protegidos y biodiversidad, geología, suelos, residuos, agua y medio hidrológico (red hidrológica, hidrogeología, acuíferos, recursos y abastecimiento, drenaje, saneamiento y depuración), usos del suelo, ordenación territorial, patrimonio cultural, paisaje, infraestructuras, transporte y movilidad y descripción del medio socioeconómico en general.

Igualmente, en el apartado 5 del ISA se define la "alternativa 0", cuya probable evolución se evalúa en el apartado 6 del ISA.

c) Las características ambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa.

Tal y como se ha expresado anteriormente, en el apartado 4 del ISA se ha realizado una descripción general de distintos factores ambientales que permite conocer las características ambientales más significativas del entorno. Posteriormente, en el apartado 6 del ISA, se realiza una descripción de las afecciones previstas para las alternativas seleccionadas.

d) Cualquier problema ambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en concreto los relacionados con cualquier zona de particular importancia ambiental designada de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas.

En el apartado 4 del ISA se ha realizado una descripción de los elementos ambientales más significativos, y, en concreto, el apartado 4.5 del ISA, cita los espacios protegidos y otras figuras de protección que pueden identificarse en el entorno territorial del aeropuerto.

e) Los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto ambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

El ISA, en el apartado 1.5, cita los criterios ambientales y principios de sostenibilidad que regirán la revisión del Plan Director.

f) Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, los bienes materiales, el patrimonio cultural, incluido el patrimonio histórico, el paisaje y la interrelación entre estos factores.

En el apartado 6 del ISA se realiza un análisis de las potenciales afecciones y efectos principales que las alternativas seleccionadas pueden provocar en el medio. En este sentido, los efectos sobre la población y salud humana se han asociado a la contaminación atmosférica y acústica, relatándose igualmente el consumo de energía, las emisiones de CO₂, las circunstancias que surgen de la adaptación al cambio climático, los efectos sobre la biodiversidad, agua, medio hidrológico, suelo, residuos, patrimonio cultural, paisaje, infraestructuras, el transporte, la movilidad, los efectos territoriales, y la incidencia social y económica de las actuaciones previstas que generaría la propuesta de revisión del Plan Director.

Finalmente en un apartado final 6.15 del ISA, se resumen los efectos identificados y se realiza una comparativa con la situación que se genera en la Alternativa 0.

g) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente por la aplicación del plan o programa.

Las medidas preventivas y correctoras que se han propuesto para realizar una integración ambiental del Plan se han citado en el apartado 7 del ISA. En este sentido, se incluyen tanto medidas a incorporar a los instrumentos de anificación territorial y urbanística, como medidas para incorporar en los futuros proyectos que desarrollen el Plan Director. Asimismo, se ha hecho un especial hincapié en establecer medidas para la minimización de la contaminación acústica y atmosférica así como otras medidas y recomendaciones adicionales relacionadas con distintas materias como la minimización del consumo energético, la gestión ambiental de la actividad aeroportuaria, la protección y gestión de la fauna, la reducción de efectos sobre el agua y el dominio público hidráulico, las afecciones al patrimonio cultural, así como la adecuada gestión de residuos.

Finalmente, el ISA incluye un resumen de las medidas propuestas.

h) Un resumen de las razones de la selección de las alternativas previstas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades (como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia) que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida. La selección de las alternativas en caso de propuestas tecnológicas, incluirá un resumen del estado del arte de cada una y justificará los motivos de la elección respecto a las mejores técnicas disponibles en cada caso.

En el apartado 5 del ISA se realiza una descripción de las alternativas planteadas, así como una evaluación comparativa entre ellas, y una justificación de la alternativa más adecuada, la cual se compara, en el apartado 6 del ISA, con la "alternativa 0". En este sentido, los

indicadores empleados quizás están limitados por la información disponible y la información que aporta un Plan Director.

En el ISA se han empleado las mejores técnicas disponibles, como son los programas de modelizaciones acústicas (INM V7.0) y atmosféricas (EDMS V4.5).

i) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento, de conformidad con el artículo 15.

La descripción de medidas previstas para el seguimiento y supervisión del Plan Director, se han incluido en el apartado 8 del ISA presentado. En el mismo se realiza una descripción del alcance y contenido de las actuaciones de seguimiento, una descripción de los aspectos objeto de seguimiento, del sistema de indicadores y del sistema de gestión y supervisión implantadas.

j) Un resumen no técnico de la información facilitada en virtud de los párrafos precedentes.

El apartado 9 del ISA contiene una síntesis del contenido principal del Informe. En este sentido, en el resumen se incluye una introducción, la revisión del Plan Director (situación del aeropuerto, objeto y alcance de la revisión, alternativas planteadas, principales determinaciones y actuaciones), se mencionan los efectos ambientales previsibles, las medidas para su integración ambiental, las medidas para el seguimiento ambiental del Plan y las conclusiones.

k) Un 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.

El apartado 7.5 del ISA está referido a la viabilidad económica. En éste, para cada una de las medidas propuestas se asigna un instrumento u organismo responsable de su aplicación, si bien no se incluyen presupuestos estimativos de estas medidas. En el apartado 5 del ISA se incluye un presupuesto estimativo de aquellas instalaciones que tienen alternativas, no poniéndose en duda su viabilidad económica.

3.6.2. Adaptación al Documento de Referencia

Con fecha 6 de marzo de 2009 se traslada al Promotor el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Valencia. En este sentido, el Documento de Referencia se basa en lo dictaminado en la Ley 9/2006. A continuación, se analiza el ajuste del ISA al contenido requerido por el Documento de Referencia.

- **Características del Plan:** En este apartado se realiza una descripción de los objetivos del Plan Director, de los horizontes de tráfico previstos, de las actuaciones contempladas en el Plan Director y de las alternativas contempladas. Es tratado principalmente en los apartados 2 y 6 del ISA.
- **Marco de Evaluación, Criterios Ambientales y Principios de Sostenibilidad:** En este apartado se hace referencia a los planes de transporte que se consideran marco de la propuesta de revisión del Plan Director, las principales normas legislativas y planes de carácter ambiental que puedan tener relación con el Plan Director. Es tratado preferentemente en el apartado 3 del ISA.

Finalmente, en este apartado, se establecen los criterios y principios de sostenibilidad que el ISA de la propuesta de revisión del Plan Director debe considerar y dejar reflejado

suficientemente, sin menoscabo de poder añadir principios adicionales. En el apartado 1.5. del ISA se hace referencia a estos conceptos.

- Síntesis de las Respuestas a las Consultas Efectuadas: En este apartado el Documento de Referencia resume cada una de las respuestas a las consultas efectuadas para que sus elementos sean tenidos en cuenta en el ISA.

El ISA, en su anexo II, da respuesta de manera específica a las nueve consultas previas surgidas durante la fase de consultas a las administraciones y el público interesado.

- Contenido, Amplitud y Nivel de Detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental: Este apartado se subdivide en los siguientes aspectos:

- **Objetivos y principios del Plan Director**

En el apartado 2 del ISA se realiza una descripción de los objetivos y contenidos del Plan Director, teniendo en cuenta especialmente aquellos que posean una especial y potencial incidencia ambiental.

- **Normativa y planes ambientales relacionados**

En el apartado 2 del ISA, se aborda esta temática de forma específica, identificando los instrumentos de planificación más importantes y que pueden tener una relación directa o indirecta con el Plan Director del aeropuerto.

- **Descripción de la situación ambiental actual y su evolución sin el desarrollo del plan director (alternativa cero).**

En el ISA, estos aspectos son tratados en el apartado 4, donde se realiza una descripción del medio y la evolución previsible de todos los vectores demandados por el Documento de Referencia. En la tabla siguiente, se especifica en que apartado se analiza cada uno de los vectores o aspectos determinados por el Documento de Referencia.

Tabla 3-8. Factores de Análisis Ambiental del Plan Director

Vector o factor determinado por el Documento de Referencia	Apartado ISA
Análisis de la situación actual de la calidad del aire, derivada tanto del ruido como de la contaminación atmosférica	4.2 y 4.3
Estudio del actual estado de la biodiversidad en el ámbito de estudio, que incluya la presencia de espacios naturales protegidos y el estudio, tanto de flora y fauna especialmente protegida, como la identificación de posibles corredores ecológicos	4.5
Análisis de los actuales patrones de consumo energético y por tanto de emisiones de CO2 equivalente	4.4
Análisis de estado actual de medio hidrológico (ríos, riberas, zonas húmedas, etc.) colindantes o afectadas por el la Zona de Servicio (SGA)	4.7
Estudio y caracterización de la calidad de los suelos	4.6
Evaluación del actual sistema de gestión de residuos y de manipulación de productos química y biológicamente peligrosos	4.6
Situación actual de la ordenación territorial del entorno aeroportuario.	4.8

Vector o factor determinado por el Documento de Referencia	Apartado ISA
Análisis de la contribución económica a nivel local y regional de la infraestructura aeroportuaria	4.12
Identificación del patrimonio cultural e histórico presente	4.9
Análisis de los principales componentes y calidad del paisaje en el entorno del aeropuerto	4.10

- Descripción y evaluación comparativa de las alternativas seleccionadas.

El ISA dedica el apartado 5 a abordar esta cuestión, definiendo la alternativa 0, así como las distintas alternativas que se van a considerar, estableciendo los criterios de evaluación, según lo marcado por el Documento de Referencia y justificando la selección de la alternativa global considerada como más apropiada.

En términos generales, los indicadores propuestos por el Documento de Referencia han sido utilizados por el ISA para la evaluación de las alternativas, salvo algunas modificaciones que han permitido adaptar el indicador a la realidad de una revisión de Plan Director. No obstante, parte de estos indicadores no han sido aplicados de manera efectiva, dado que o bien no se disponía de datos, o bien los mismos no eran significativos para la comparación de alternativas.

Finalmente, citar que el Plan Director no incorpora alternativas a la zona de reserva aeroportuaria propuesta.

- Análisis de los efectos significativos de la alternativa seleccionada del Plan Director del aeropuerto.

El ISA, en su apartado 6, realiza una descripción de los efectos del conjunto de alternativas seleccionadas describiendo los distintos aspectos y siguiendo, básicamente, los criterios señalados por el documento de referencia. En este sentido, en general, las principales discrepancias detectadas, ya sea en el detalle de la caracterización de los efectos, o en la no determinación de alguno de ellos, pueden solventarse en las fases posteriores de procedimientos de evaluación, en particular la ausencia de identificación de los efectos que implica la definición de la zona de reserva aeroportuaria, dado que dicha zona, de acuerdo con lo especificado en el RD 2591/1988, es un espacio que garantiza el desarrollo y expansión del aeropuerto, permitiendo dentro de la misma la inclusión de nuevas actividades o la ampliación de las existentes de modo tanto puntual como integral, sin que dichas actuaciones tengan que ser definidas en el momento de elaboración del Plan Director.

- Propuestas de Medidas de Integración Ambiental.

El apartado 7 del ISA se dedica especialmente a la mención de las principales medidas para la integración ambiental de los aspectos que son más relevantes para los objetivos y circunstancias de la Revisión del Plan Director. Asimismo, en el último subapartado se realiza un resumen de las medidas propuestas y una propuesta de competencias o responsabilidades para su ejecución, sin incluir un presupuesto estimativo de las mismas.

- Medidas previstas para el seguimiento y supervisión del Plan.

El ISA, en su apartado 8, realiza una descripción del alcance y contenido del seguimiento y supervisión ambiental que se prevé realizar en la propuesta de revisión del Plan Director, para posteriormente citar los aspectos objeto de seguimiento y el establecimiento de indicadores para la ejecución de la supervisión del Plan Director. Finalmente se describe el sistema de gestión y supervisión que se ha establecido.

- Dificultades en el recabado de información requerida

A lo largo del ISA se deducen algunas dificultades que han surgido, referentes principalmente a la ausencia de datos o que el Plan Director no aporte determinada información por no ser requerida obligatoriamente en su normativa sectorial.

- Documento de Síntesis. Resumen no técnico.

El ISA dedica el apartado 9 a realizar un resumen de los aspectos más relevantes de todo el Informe, comprendiendo los aspectos más importantes que se desprenden del análisis efectuado.

3.6.3. Valoración global de la calidad del ISA

El Informe de Sostenibilidad Ambiental 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.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental aporta la información adecuada y suficiente para permitir 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. EVALUACIÓN DE RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

4.1. SÍNTESIS DE LAS 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 de la propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto de Valencia. Tras este periodo, se recibieron un total de dieciséis alegaciones, de las que a continuación se realiza una síntesis de los aspectos más relevantes.

➤ Servicio de Ordenación Sostenible del Medio. Área de Espacios Naturales. Generalitat Valenciana.

1. Afirma que no se produce afección directa sobre el Parque Natural del Turia, ni en el supuesto de máximo desarrollo posible previsto; No obstante, se considera necesario que el ISA contemple el espacio citado, con el fin de minimizar los posibles impactos que el incremento del tráfico aéreo puede ocasionar.

2. Informa de que la única zona de vuelo restringida oficialmente declarada por la Administración se encuentra dentro del ámbito territorial del parque natural de l'Albufera.

➤ Área de Planificación de Infraestructuras Hidráulicas. Generalitat Valenciana.

1. Aporta datos hidrológicos relativos al barranco de Salt de l'Aigua en el entorno del aeropuerto que sirvan de referencia para el estudio de drenaje del mismo.

2. Así mismo, aporta datos hidrológicos relativos al barranco de la Saleta en el entorno del aeropuerto que sirvan de referencia para que en el ámbito de sus competencias tomen las medidas de protección que estimen oportunas.

➤ Ajuntament de L'Eliana. Alcaldía.

1. 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 del incremento del tráfico aéreo y sus medidas correctoras, especialmente en lo que se refiere a la contaminación acústica.

2. 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.

3. Considera que en el ISA se han de establecer las medidas de vigilancia adecuadas que garanticen que las cartas de navegación de AIP se cumplen y que por tanto el ámbito de estudio es el correcto.

4. Considera que el ISA debería recoger el Mapa Estratégico de ruido del Aeropuerto de Valencia. Su publicación antes de que dicho documento pueda recoger las alegaciones que haya estimado resulta inadecuada.

5. Con el fin de poder participar más activamente en el control de las afecciones de aeronaves se reitera la solicitud del Ayuntamiento de formar parte del Grupo de Trabajo Técnico de ruido.

➤ Ajuntament de Paterna. Sección de Planeamiento Urbanístico.

No hay observaciones contrarias al informe presentado.

➤ Ajuntament de Xirivella. Servei de Medi Ambient.

1. El Ayuntamiento de Xirivella debería haber sido informado en la fase preliminar, dado que parte de su término municipal queda dentro de la huella acústica.

2. El plan de acción contra el ruido debería coordinarse con otros planes acústicos de infraestructuras de transporte que pueden producir efectos acumulativos (V-30, N-111, etc).

3. Señala que el ISA incluye el cálculo de los niveles de inmisión acústica para el horizonte-3, y que sus resultados resultan poco verosímiles por excesivamente optimistas respecto de la idoneidad ambiental de las emisiones acústicas de las aeronaves en el futuro.

4. Señala que esta huella acústica 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.

5. Entiende que el ISA debería prever provisiones económicamente proporcionadas, tendentes a la consecución de los objetivos ambientales del plan de acción contra el ruido del aeropuerto.

6. Señala que el ISA 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.

7. Indica que la zona de mayor afección acústica debería ser la contemplada para la aplicación de medidas para la contaminación acústica, pero sin esperar a escenarios futuros donde existe el imperativo legal ineludible de la Disp. Adicional 3ª del RD 1367/07, sino que deberían tenerse en cuenta las isófonas de 2020 para la actualización del Plan de Aislamiento Acústico exigido por la DIA dictada en el año 2004

8. Aludiendo a la Resolución de 9 de febrero de 2009, referente algunas actuaciones en el aeropuerto, que desestimaba que fuera necesaria una nueva evaluación de impacto ambiental, señala que sin embargo las medidas correctoras deberían haberse adaptado a las innovaciones aportadas por el progreso científico y técnico, ya consolidadas jurídicamente mediante el RD 1367/07, en cuanto a la aplicación de las isófonas Ld 60 y Ln 50.

➤ Ajuntament D'Aldaia. Alcaldía.

1. La base cartográfica empleada no está actualizada. Se planifica sobre zonas urbanas desarrolladas y edificadas.

2. 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.

3. La opción de máximo desarrollo posible (consistente en una segunda pista) no está realmente incluida en el ISA. Debería repetirse el informe y su trámite, o bien suprimir del documento dicha segunda pista.

4. Se 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.

5. Concluye 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.

1. El ISA deberá prever en qué momento y de qué manera por el Ayuntamiento se cumplimentarán los pertinentes estudios patrimoniales con el fin de evaluar el patrimonio cultural del municipio y sus incidencias por el proyecto pretendido.

2. 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.

1. 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.

2. 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.

3. Según el artículo 53 de la Ley 7/2002, en los proyectos de las nuevas infraestructuras a ejecutar se deben adoptar las mejores tecnologías disponibles de protección contra ruidos con el fin de cumplir los objetivos de calidad establecidos.

4 y 5. Los proyectos de nuevas infraestructuras, según el artículo 27 del Decreto 104/2006, deben contener un estudio acústico que evalúe el impacto de la infraestructura sobre su entorno, y justifique la utilización de la mejor tecnología disponible de protección contra ruidos y vibraciones. Todo ello de acuerdo con lo señalado en su Anexo VI.

6. 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.

7. Dada la superación en más de 10 dB(A) de los objetivos especificado en la ley 7/2002, la administración pública competente en la ordenación del sector deberá adoptar un Plan de Mejora de la Calidad Acústica, que contenga las medidas correctoras a adoptar para la reducción de los niveles sonoros.

➤ 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.

1. Requiere que no se incremente el riesgo de inundación en la zona del Barranco de la Saleta, que vierte aguas en la zona del Pla de Quart.

2. Las obras que se realicen en zona de riesgo de inundación deberán tener en cuenta lo señalado en el PATRICOVA.

3. Los nuevos accesos al aeropuerto o la modificación de los actuales se deberán realizar minimizando la ocupación de terrenos y las afecciones al tráfico.

4. Se adoptarán las medidas protectoras y correctoras adecuadas, tanto durante la ejecución de las obras como en la fase de explotación.

5. 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.

6. El máximo desarrollo planteado, cabe indicar que no son actuaciones vinculantes, sino que plantean la posible configuración a partir del Horizonte 3, tratando de detectar posibles interferencias urbanísticas con los alrededores.

➤ Servicio de Apoyo Técnico. Direcció General de Territori i Paisatge. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana.

1. 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.

2. 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.

1. Se considera que, respecto la nueva documentación aportada sobre el Plan Director del Aeropuerto de Valencia se ratifica el anterior informe, de fecha 8 de enero (Consultas Previas) siendo pues compatible con los planes de estrategia territorial.

➤ Plataforma No Aviones fuera de Ruta (formada por diversas Asociaciones Ciudadanas).

1 y 3. Se alega que no consta en el expediente, ni en el ISA (realizado con innecesaria prisa) referencia alguna al Mapa Estratégico de Ruido, lo que acarrearía su nulidad.

2. 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.

4. Indica que los efectos de las diferentes alternativas que se proponen al campo de vuelos, han sido valoradas desde el punto de vista del ruido como no significativos, lo que es contrario a la realidad, dado la mayor operatividad que permiten.

5. 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 Valencia.

1. Indica que no consta en el ISA la necesaria confirmación técnica de los resultados obtenidos por simulación mediante mediciones experimentales.

2. 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.

3 y 4. 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 se debe completar con el cálculo (o en su caso la medición experimental en condiciones análogas) de los parámetros Lden, utilizado en la realización del Mapa Estratégico y L_{Amax} , conforme se indica en el apartado 2 del artículo citado, que se deberían aplicar en la valoración de este último parámetro los límites correspondientes a sectores de territorio con predominio de suelo de uso docente.

5. 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.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

1. 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.

2. 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. SÍNTESIS DE LA CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES EN EL PLAN DIRECTOR

Una vez completada el proceso de consultas e información pública, el promotor ha realizado un informe de respuestas a las alegaciones. A continuación se realiza una síntesis de éstas:

➤ 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 presente documento; 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 (2014) llevar a cabo un proyecto de "Acondicionamiento drenaje general fase II" para adecuar el drenaje del aeropuerto e irá acompañado de los correspondientes estudios hidrológicos de detalle. Las obras que se realicen en zona de riesgo de inundación deberán tener 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 N°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) consensuen 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 estos es suficiente para cubrir la demanda prevista hasta el último horizonte (3).

➤ Patrimonio

El ISA plantea la necesidad de realizar una prospección arqueológica 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, con el fin de localizar cualquier indicio de la existencia de estas manifestaciones y tomar las medidas oportunas, comunicando cualquier hallazgo.

➤ 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.

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. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES

La Memoria Ambiental tiene por objeto, tal y como se recoge en el artículo 12 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director.

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

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

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

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

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, además de las medidas incluidas en el Informe de Sostenibilidad, 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.

5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

Es preciso señalar que el aeropuerto de Valencia tiene implantado en la actualidad un Sistema de Gestión Ambiental, de acuerdo con la norma UNE-EN-ISO 14001:2006, certificado desde diciembre de 2001.

Dado el alcance y carácter de esta norma, así como el de las determinaciones recogidas en esta Memoria Ambiental, en la medida de lo posible éstas se integrarán y/o compatibilizarán con el Sistema de Gestión Ambiental implantado en el aeropuerto.

Las medidas de integración ambiental, pueden dividirse en dos grupos, dependiendo de la fase en la que está prevista su aplicación:

- Medidas Ambientales Estratégicas.
- Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director.

5.1.1. Medidas ambientales estratégicas

El Plan Director establece, por un lado, un marco territorial concreto (denominada Zona de Servicio o Sistema General Aeroportuario) en el cual está previsto su desarrollo, y, por otro, identifica una serie de actuaciones que es necesario ejecutar dentro de sus límites propuestos para adaptarse a la evolución de la demanda.

El ISA aporta información de las infraestructuras existentes, así como de los suministros, consumos y emisiones previstos, citando igualmente las principales afecciones.

La conservación de los principales valores ambientales, compatible con la actividad aeronáutica, así como la prevención y minimización de las potenciales afecciones, implica que en ocasiones, con independencia de las actuaciones previstas, sea más adecuada la consideración de la infraestructura en su globalidad, con objeto de poder adoptar medidas conjuntas más acordes con la sostenibilidad ambiental del aeropuerto.

Estas medidas, no asociadas a ninguna actuación en particular, se integrarían en la planificación estratégica del aeropuerto, y constituirían determinaciones que definen el marco básico para el posterior desarrollo de los proyectos, de modo que su consideración e integración en éstos permitirá prevenir impactos, y, en caso necesario, priorizar la adopción de medidas para su minimización.

Para ello, 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, se elaborarán una serie de Planes y / o Programas, que desarrollen las determinaciones aquí recogidas.

Las actuaciones contempladas en estos Planes se programarán en función del desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Director.

En todo caso, la presente Memoria Ambiental no exime a los respectivos proyectos que desarrollen las actuaciones previstas de someterse a los procedimientos de evaluación ambiental que sean pertinentes de acuerdo a la legislación vigente.

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

El ISA identifica un aumento de emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) para el Horizonte 3 del 54% con respecto a la situación actual. Por ello, teniendo en consideración las medidas aplicables al sector del transporte aprobadas por el Consejo de Ministros de 20 de julio de 2007 para modificar las emisiones de los contaminantes recogidos en la Directiva 2001/81/CE, e incluidas en el anexo 1.1. de la Resolución de 14 de enero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención y el Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo de 7 de diciembre de 2007, del Consejo de Ministros, por el que se aprueba el II Programa Nacional de Reducción de Emisiones, conforme a la Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos, se establecen las siguientes determinaciones:

– Elaboración de un **Plan de ahorro y eficiencia energética**.

Se realizará un Plan de ahorro y eficiencia energética para el aeropuerto en su conjunto priorizando las posibles medidas en las actuaciones concretas contempladas en el Plan Director.

Para las actuaciones ligadas al Plan Director se considerarán, al menos, los siguientes aspectos:

- Criterios de eficiencia en la climatización.
- Criterios de eficiencia en el alumbrado.
- Criterios bioclimáticos en el diseño las instalaciones.
- Criterios de eficiencia en otras instalaciones auxiliares (escaleras mecánicas, cintas transportadoras, etc.)

- 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, tal y como recoge el ISA, procedimientos de operación de las aeronaves para reducir sus emisiones.
- El aumento de operaciones previsto por el Plan Director, reflejado a su vez por el ISA, hace prever un aumento de tráfico de vehículos de usuarios del aeropuerto, aspecto que justifica la necesidad de actuaciones que se adecuen a esta demanda, como es la ampliación de los aparcamientos públicos.

Por ello, 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

La gestión integral del agua y la minimización en su consumo, es uno de los objetivos fundamentales establecidos en el Documento de Referencia, máxime cuando los escenarios de adaptación al cambio climático prevén una menor disponibilidad del recurso.

El ISA proporciona datos que muestran el consumo de agua del aeropuerto, con una estimación de un incremento de un 60% para el Horizonte 3 respecto al consumo actual, así como la generación de diferente tipología de aguas residuales y de aguas pluviales, que pueden requerir tratamientos diferenciados.

La relevancia de este recurso natural, justifica la necesidad de que el aeropuerto disponga de una gestión conjunta de todo el ciclo del agua de modo que, con independencia de las actuaciones previstas identificadas en el Plan Director, las soluciones y medidas a adoptar sean globales para toda la infraestructura.

Por este motivo, es adecuada la elaboración de un **Plan de Gestión Integral del Agua**, que se desarrolle a través de diferentes programas:

- Programa de depuración y reutilización de aguas. En consonancia con lo recogido en el ISA, se revisarán las estrategias y medidas de control y gestión de aguas de escorrentía y residuales, y se fijarán objetivos de mejora. Asimismo se considerará la posibilidad de reutilización de aguas dentro del aeropuerto.
- Programa de Minimización del Consumo de Agua en el Aeropuerto, contemplando la aplicación de dispositivos ahorradores, tanto en nuevas construcciones como las actualmente existentes, así como la detección de fugas en la red interna de conducción de agua potable de las instalaciones del aeropuerto.
- Programa de seguimiento de vertidos, garantizando que los parámetros de caudal y calidad se ajustan a lo marcado por las correspondientes autorizaciones.
- 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.
- Programa de prevención de inundaciones. Para un periodo de retorno de 500 años, y tanto para la situación actual como para el conjunto de actuaciones previstas, se analizará el aumento de la superficie impermeable y que pueda producir previsiblemente una mayor concentración de aguas de escorrentía, analizando las posibles contingencias que pudieran repercutir sobre la salud pública y el entorno. Sus conclusiones sobre necesidades infraestructurales y el análisis de riesgos, se integrarán, según su relevancia, en el Plan de Emergencia del aeropuerto y/o en el Sistema de Gestión Ambiental del mismo. Se analizará la relación de los resultados con las determinaciones del PATRICOVA

➤ 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 la Fauna del aeropuerto.

➤ Residuos

Como consecuencia del incremento previsto del tráfico aéreo y de pasajeros, y por tanto del aumento de la actividad aeroportuaria que permitirán las nuevas actuaciones una vez ejecutadas, se prevé la generación de una mayor cantidad de residuos de diferente clase con respecto a la situación actual.

En este sentido, las medidas minimizadoras a aplicar en la gestión de residuos, salvo las particularidades propias de cada proyecto, deben acometerse para la globalidad de las infraestructuras aeroportuarias.

Por ello, 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, en consonancia con los ya establecidos por el Sistema de Gestión Ambiental del aeropuerto.

➤ 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 3 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

El Documento de Referencia otorga una especial importancia al paisaje, requiriendo un estudio en detalle del mismo en el entorno aeroportuario.

Con la información básica de este análisis que aporta el ISA, 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.

Este plan determinará:

- Criterios generales para la restauración de zonas afectadas y jardinería, así como para la adecuación al paisaje de las actuaciones e instalaciones previstas en el Plan Director.
- Criterios para la restauración y adecuación de los espacios aeroportuarios existentes entre instalaciones, ya sea actuales o previstas, derivándose, en caso necesario, en proyecto de adecuación para la situación actual.

En este plan se evitará el empleo de especies exóticas en las labores de restauración ambiental o jardinería, y evitar la creación de hábitats que fomenten la presencia de avifauna.

➤ Patrimonio Cultural

El ISA aporta la información básica de la que se tiene constancia sobre el contenido patrimonial en la Zona de Servicio (SGA).

El interés general de la protección del patrimonio histórico y cultural queda reflejado en la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español. Por otra parte, la delimitación de la Zona de Servicio (SGA) y su zona de reserva, define un territorio concreto potencialmente a ocupar, bien por las actuaciones previstas en la propuesta de Plan Director, bien por necesidades futuras.

Por los anteriores motivos, y 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 esta 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 presente 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.

Cuando se produzca una modificación significativa de las rutas aéreas de entrada y salida de las aeronaves, deberá analizarse su potencial repercusión ambiental tanto sobre la población afectada como sobre los espacios naturales, en el entorno aeroportuario.

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.

En este sentido, el Plan Director asigna 91,95ha de la Zona de Servicio (SGA) a zona de reserva, en la que actualmente no está definida ninguna actuación. Por este motivo, cualquier actuación u ocupación de terreno que se desarrolle en zona de reserva aeroportuaria deberá ser analizada ambientalmente, incluyendo en este análisis la identificación de bienes a expropiar y la evaluación de su repercusión.

El Documento de Referencia hace un especial hincapié en la completa y adecuada consideración de la normativa vigente. En coherencia con ello, los estudios de evaluación ambiental de proyectos, que sean necesarios elaborar en cumplimiento de la normativa vigente, incorporarán un capítulo específico que cite la normativa considerada. Igualmente, estos estudios llevarán asociado una cartografía temática para cada uno de los factores ambientales analizados y susceptibles de ser representados gráficamente, a una escala adecuada para su correcta identificación y con una leyenda acorde a los requerimientos normativos si éstos existieran.

➤ 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 Informe de Sostenibilidad y las determinaciones incluidas en la presente 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 nuevos viales minimizará la afección acústica a su entorno. En su ejecución se estudiará el empleo de técnicas que mitiguen las emisiones sonoras.

- 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.
- 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, debiéndose especificar 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 estudiará 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.
- Patrimonio cultural

Se prospectará superficialmente la zona de actuación y su entorno, y se delimitarán los yacimientos arqueológicos y bienes culturales que fueran identificados a proteger con el fin de evitar su afección en el transcurso de las obras.
- 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
- 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.
- Se realizará un seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras por un técnico competente en la materia, que pueda identificar la aparición de posibles restos patrimoniales de interés. 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 presente 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 presente Memoria Ambiental, así como las medidas adicionales que se hayan tenido que adoptar para el cumplimiento de los objetivos ambientales.
- Vigilar la evolución del entorno aeroportuario.
- Identificar cualquier incidencia no prevista o accidental, que permita evaluar la necesidad de establecer medidas adicionales.

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

- a) Informes periódicos anuales (tabla 5.1).
- b) Informes periódicos quinquenales (tabla 5.2).

En estos informes se indicará el grado de evolución de los Planes y programas descritos en el apartado 5.1.1 Medidas ambientales estratégicas, los cuales podrán establecer sus propios indicadores de seguimiento, adecuados al ámbito y alcance de los mismos.

Así mismo, cada informe, ya sea anual o quinquenal, recogerá la evolución acumulada de los diversos parámetros contenidos en los mismos.

Además, para la vigilancia de la evolución del entorno aeroportuario, se establecen en los siguientes tablas una serie de indicadores de referencia.

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
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.

Factor del Medio	Indicadores
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

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

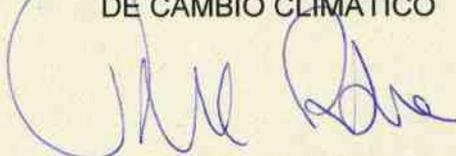
- Memoria Ambiental.
- Plan Director aprobado.
- Informes periódicos anuales de las mediciones de seguimiento recogidas en el tabla 5.1.
- Informes periódicos quinquenales de las mediciones de seguimiento recogidas en el tabla 5.2

Conclusión :En consecuencia , la **Secretaria de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y la Secretaria de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento**, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y de la Entidad Pública Empresarial AENA, formulan la presente Memoria Ambiental del Plan Director del Aeropuerto de Valencia teniendo en cuenta todos los elementos que se han deducido del proceso de la evaluación ambiental estratégica, para que queden integrados en la Propuesta del Plan Director del citado Aeropuerto.

La Memoria Ambiental, de conformidad con la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente se tendrá en cuenta por el órgano Promotor, según se establece en los arts. 12 y 13 de la citada Ley, para su incorporación a la propuesta del Plan Director del Aeropuerto de Valencia

Madrid, 30 de Dic. de 2009

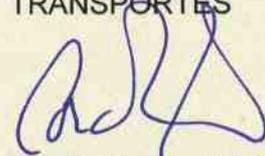
LA SECRETARIA DE ESTADO
DE CAMBIO CLIMATICO



Teresa Ribera Rodríguez

Madrid, 28 de mayo de 2009¹⁰

LA SECRETARIA DE ESTADO DE
TRANSPORTES



Concepción Gutiérrez del Castillo