

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

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

En el ámbito definido por dicha ley 9/2006, la propuesta de revisión del Plan Director de este aeropuerto ha sido sometida a procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, actuando como Órgano Ambiental el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y como Órgano Promotor la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

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

En este sentido se DECLARA que, en cumplimiento de los artículos 12 y 22 de esta ley 9/2006, y una vez finalizada la fase de consultas, Aena y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino elaboraron conjuntamente la Memoria Ambiental, con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director. En esta Memoria Ambiental se analizaron el proceso de evaluación, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad, se evaluó el resultado de las consultas realizadas y cómo se tomaron en consideración y se analizó la previsión de los impactos significativos de la aplicación del Plan Director, incorporando, asimismo, las determinaciones finales que debían incorporarse a la propuesta del Plan Director.

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

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

- Principales hitos y fechas del proceso de evaluación, iniciado con el Informe Preliminar de Evaluación y culminado con la elaboración de la Memoria Ambiental.
- Contenido y alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA).
- Resultados de las consultas y de la información pública efectuada.

Contenido de las determinaciones de la Memoria Ambiental, recogiendo tanto las medidas de integración ambiental propuestas, clasificadas en medidas ambientales estratégicas y medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director, como las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan.

RESUMEN DE LA DOCUMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE PAMPLONA.

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. PROCESO DE EVALUACIÓN	4
3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	5
3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN	5
3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR	6
3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL.....	8
3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA	10
3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL	12
3.5.1. Medidas de Integración Ambiental	12
3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental	13
3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	13
4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA.....	14
4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS.....	14
4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES	14
5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL.....	14
5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL	15
5.1.1. Medidas ambientales estratégicas	15
5.1.2. Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director	17
5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR	19
5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	21

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del Aeropuerto son, por una parte, el de movimiento de aeronaves, que incluye zona de maniobras, con pista de vuelo y calles de rodaje y zona de estacionamiento, con plataforma comercial y de aviación general de aeronaves. Por otra parte, el subsistema de actividades aeroportuarias, que incluye zonas de pasajeros, de carga, de apoyo a la aeronave (o industrial aeronáutica), de servicios, de aviación general, de abastecimiento, zona de actividades complementarias, incluyendo todas ellas zonas de viales interiores y, por último, el subsistema de reserva aeroportuaria.

2. PROCESO DE EVALUACIÓN

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

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 28 de diciembre de 2007, el Órgano Promotor remitió al Órgano Ambiental el Informe de Evaluación Preliminar de Evaluación Ambiental de la propuesta de Plan Director del aeropuerto de Pamplona, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en noviembre de 2008, según lo establecido en el artículo 9, 10 y 19.1 de la Ley 9/2006, realizó consultas a veintidós órganos de las Administraciones Públicas

afectadas y público interesado, con objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental, habiéndose recibido dos escritos de sugerencias:

- Ayuntamiento de Pamplona/Iruña.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Con fecha 9 de marzo de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental traslada al Órgano Promotor el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Pamplona.

Este Documento de Referencia se elaboró conforme a lo establecido en el artículo 8 y el Anexo I de la ley 9/2006, de 28 de abril, y de acuerdo con el artículo 9 y 19.4 se publicó a través de la página web del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

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

Con fechas 23 de septiembre de 2009 y 9 de octubre de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino recibió dos informes redactados por el Órgano Promotor, donde se responde motivadamente a las observaciones y alegaciones que se han formulado, tal y como marca el artículo 21 de la Ley 9/2006, y en los que se expone cómo se han tomado en consideración estas observaciones y alegaciones formuladas.

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

3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto, analizando para ello el clima y cambio climático, la calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), el consumo de energía y emisiones de CO₂, la geología y los suelos, los residuos generados, el medio hidrológico, los espacios protegidos y la biodiversidad, los usos del suelo y la ordenación territorial, el patrimonio cultural, el paisaje, las infraestructuras, el transporte, la movilidad y el medio socioeconómico.

El aeropuerto se encuentra situado a 6km al sur de la capital navarra, en los términos municipales de Noáin (Valle de Elorz) y Cendea de Galar.

La caracterización acústica de la zona debida a la operativa actual de las aeronaves ha sido estimada empleando el programa de simulación INM ("Integrated Noise Model"), v.7.0, donde se concluye que en la situación actual no hay ninguna superficie afectada que supere los objetivos de calidad acústica establecidos.

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

Los tres cauces principales que se localizan en el entorno del aeropuerto de Pamplona son el Arga, el Elorz y el Sadar. Además, existen algunos barrancos, de caudal escaso o de aguas intermitentes, muchos de ellos parcialmente desaparecidos (otros ya inexistentes) tras la urbanización de sus trazados y de parte de sus cuencas. La vegetación actual en el entorno aeroportuario se caracteriza por la intensa actividad agrícola.

Los espacios naturales protegidos más cercanos son la Peña de Etxuri y la Peña de Izaga, situados a diez kilómetros hacia el noroeste y catorce kilómetros hacia el suroeste, respectivamente. Ambas zonas se encuentran catalogadas como Áreas de Protección de la Fauna Silvestre y Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA). Asimismo, la Peña Izaga también está incluida entre los Lugares de Importancia Comunitaria (ES0000127).

El paisaje del área de estudio se encuentra definido por una única unidad ambiental limitada por la Sierra de Tajonar por el oeste, la Sierra de Aláiz por el sur, la Sierra de Erreniega por el este y el núcleo urbano de Pamplona por el norte. Esta unidad se caracteriza, al igual que la mayoría del territorio, por una alta presión antrópica, lo que se traduce en un paisaje natural transformado en tierras de cultivo y pastoreo, con abundancia de infraestructuras de transporte y un alto porcentaje de suelo urbano.

Con relación al medio socioeconómico, en el año 2008 los dos municipios donde se sitúa el aeropuerto, Galar y Noáin-Valle de Elorz, que pertenecen a la comarca de Pamplona, contaban con una población total de 7.790 habitantes, lo que representa el 1,3% del total de la Comunidad Foral. Galar aparece claramente volcado en la actividad industrial, con el 40% de los afiliados a la Seguridad Social en 2007 en el sector secundario (frente al 26% del promedio foral y el 14% nacional). Pese a la fuerte implantación industrial existente en Noáin-Valle de Elorz, el grueso de las afiliaciones corresponde al sector servicios (64%), constituyendo su especialización funcional.

3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR

El Plan Director contempla las actuaciones a realizar en el aeropuerto para atender las necesidades que se estima puedan presentarse en un determinado horizonte de tráfico,

denominado Desarrollo Previsible. Las previsiones de tráfico y el Desarrollo Previsible se fundamentan en estudios socioeconómicos y de mercado, distinguiéndose tres horizontes temporales definidos según el tráfico previsto. En base a las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la revisión del Plan Director del aeropuerto quedan reflejadas en la siguiente tabla.

Tabla 3-1. Actuaciones previstas en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Pamplona

	ACTUACIÓN
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Campo de vuelos	Ampliación de la pista de vuelos 200 m y construcción de plataforma de viraje en la cabecera 33, dotación de RESA y reposición de servicios (caseta y antenas del localizador, ...)
	Construcción de una calle de rodaje paralela hasta las cabeceras
	Construcción de una calle de salida rápida a 1.120 m del umbral 33
	Puesto de estacionamiento aislado.
	Regularización de franjas de pista y calle de rodaje. Eliminación o traslado de objetos.
Plataforma de aviación comercial	Ampliación y remodelación plataforma comercial al noroeste de la actual
Plataforma de aviación general	Reubicación de la plataforma para aviación general
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de pasajeros	Construcción de nuevo edificio terminal de pasajeros y reorganización, de áreas y dependencias en los subsistemas de facturación y recogida de equipajes
	Ampliación del aparcamiento frente al nuevo edificio Terminal de pasajeros
Zona abastecimiento	Ampliación depósitos de combustibles
Zona de servicios	Adecuación viales interiores.
	Traslado estacionamiento handling
	Nueva torre de control
	Reubicación bloque técnico
	Viales de servicio
	Reposición trazado camino perimetral
Reposición vallado	
ADQUISICIÓN DE TERRENOS	
	Adquisición de terrenos

Por Resolución de 18 de junio de 2007 (BOE nº176 de 24 de julio de 2007), se formuló la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de ampliación del aeropuerto de Pamplona, el cual incluía entre sus actuaciones la ampliación de la pista de vuelos y construcción de plataforma de viraje en la cabecera 33, dotación de RESA y reposición de servicios; la ampliación de la plataforma de aviación comercial; la construcción de un nuevo edificio terminal de pasajeros; la ampliación del aparcamiento frente al nuevo edificio terminal de pasajeros; y la nueva torre de control.

3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL

La determinación de una u otra opción de desarrollo del Plan Director, está determinada por las alternativas parciales para cada una de las actuaciones que están contempladas y que han sido evaluadas ambientalmente entre sí. Las diferentes alternativas parciales elegidas constituyen la alternativa seleccionada como propuesta para el Plan Director, la cual es posteriormente comparada con la “alternativa 0” o de “no actuación”, es decir la evolución probable definida a partir de la situación actual del aeropuerto, junto a aquellas actuaciones que, en base a la legislación vigente, ya han sido evaluadas ambientalmente.

El diseño y ubicación de algunas de las actuaciones necesarias está condicionada por la configuración actual del aeropuerto, por lo que las alternativas parciales que el Plan Director puede proponer son: cuatro alternativas de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y cuatro alternativas de la plataforma de aviación general

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

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

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
Ruido	Afección a la población por niveles de ruido inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados:
Calidad del Aire	Emissiones de contaminantes atmosféricos (excepto Gases de Efecto Invernadero, GEI)	Emissiones 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	Emissiones de GEI / Consumo de energía	Emissiones totales de GEI
	Adaptación al cambio climático	Grado de adaptación a escenarios climáticos futuros
Biodiversidad	Afección a Espacios Naturales protegidos (ENNPP)	Nº y Superficie de EENNPP alterados
	Afección a hábitat de interés	Nº y Superficie de hábitat de interés alterados

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
	Afección a especies de avifauna	Nº y Superficie de hábitat de aves de interés afectadas
	Afección a corredores biológicos	Nº de corredores y tipo de afección
	Afección a EENNPP y hábitats por fragmentación	Grado de fragmentación de espacios y hábitat afectados
Relieve, Suelos y Residuos	Afecciones al relieve derivadas de los movimientos de tierras	Volumen de movimiento de tierras total
	Afecciones al suelo	Volumen de préstamos
	Generación de residuos	Superficie de suelo ocupada Volumen de excedentes de excavación Volumen de residuos de demolición
Aguas medio hidrológico	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Nº de ríos y arroyos interceptados
	Afección a riberas	Superficie de riberas afectadas
	Afección al dominio público hidráulico (DPH) y costero (DPMC)	Superficie de DPH y DPMC ocupada
	Riesgos de inundación	Superficie de zonas de inundación afectadas
	Recarga de acuíferos	Superficie de zona de recarga de acuíferos pavimentada
Patrimonio cultural	Afección a elementos del patrimonio cultural	Nº de elementos culturales afectados y grado de afección
Paisaje	Afección al paisaje	Superficie de áreas de interés paisajístico afectadas
Ordenación territorial y planeamiento	Compatibilidad con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico	Grado de compatibilidad con los usos actuales y futuros del suelo
Incidencia social y económica	Contribución al crecimiento económico	Empleo generado
Viabilidad y funcionalidad técnica	Eficacia funcional	Grado de satisfacción de necesidades
	Eficiencia económica	Inversión necesaria

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

- La alternativa 1 prevista para la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales, dado que desde el punto de vista ambiental no hay diferencias significativas con las otras alternativas y permite una mejor circulación de las aeronaves, así como por estimación de criterios por servicios afectados y coste de la infraestructura.
- La alternativa 1 prevista para la plataforma de aviación general por ser la más compatible con la alternativa seleccionada para la ampliación de la plataforma de estacionamiento de la aviación comercial, teniendo en cuenta que desde el punto de vista ambiental no hay diferencias significativas con las otras alternativas.

3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA

La zona de servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 158,74 ha, de las cuales 108,30 ha corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 17,95 ha al subsistema de actividades aeroportuarias y 32,49 ha a la zona de reserva aeroportuaria, siendo la superficie total ligeramente menor, en 0,26 ha, que la delimitada por el Plan Director anterior (O.M. de 5 de julio de 2001).

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

➤ Contaminación atmosférica

Los resultados obtenidos derivados de la modelización mediante el programa EDMS 4.5., permiten concluir que, para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3), en las poblaciones cercanas al aeropuerto no se superan los límites permitidos por la normativa vigente, siendo bajo el riesgo de alcanzar valores elevados de concentración de contaminantes en el entorno habitado del aeropuerto.

➤ Ruido

Los resultados obtenidos del análisis efectuado utilizando el programa de simulación INM v.7.0, aplicados a las áreas acústicas establecidas por el Real Decreto 1367/2007, permiten concluir que no se han detectado enclaves urbanos en los que se superen los objetivos de calidad acústica fijados para el horizonte de Desarrollo Previsible considerado (horizonte 3).

No obstante, con relación a la superficie de suelo urbanizable afectado, se han identificado 4,5ha de suelo donde los niveles sonoros son superiores a L_d 60- L_t 60- L_n 50 dB(A). El 60% de este suelo urbanizable afectado en el horizonte de desarrollo previsible se encuentra situado al noreste de la cabecera 15, adyacente a una zona de uso eminentemente residencial. El resto de superficie afectada, unas 2 ha, se localiza en la zona sureste de la cabecera 33, donde los suelos circundantes se corresponden con el polígono industrial de Noáin, es decir, son de uso industrial.

➤ Cambio climático

Con relación a la adaptación al cambio climático, no se prevén impactos significativos, habiéndose estimado unas emisiones totales de CO₂ (ton) de 14.032 en el horizonte 3, frente a 7.078 toneladas emitidas en 2008. No se estima necesario plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.

➤ Agua y medio hidrológico

El desarrollo de las actuaciones que propone la revisión del Plan Director puede afectar a las aguas superficiales del río Elorz en caso de un vertido incontrolado o accidental, si

bien, y con independencia de la baja calidad actual de las aguas, el riesgo es bajo dada la situación de partida alejada de las zonas de actuación.

➤ Suelos

El ISA identifica afecciones sobre el suelo, derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y de la ocupación física por parte de las nuevas superficies pavimentadas, con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo.

➤ Residuos

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

➤ Biodiversidad, fauna y flora

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

➤ Patrimonio Cultural

No se ha identificado ningún elemento cultural de interés susceptible de ser afectado, tal y como indica el informe emitido por la Sección de Bienes Muebles y Arqueología del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Navarra, referenciado por el ISA. Por otro lado, el Camino de Santiago no se verá afectado, dado que discurre a 2,5 Km al noroeste del aeropuerto.

➤ Paisaje

A pesar de la existencia previa de la infraestructura aeroportuaria, la calidad escénica del área disminuirá en cierta medida, al aumentar el grado de antropización y modificar la percepción visual de la zona, ya que ésta se vuelve más lineal y homogénea, además de una pérdida de naturalidad en la gama cromática respecto a la del paisaje original. En cualquier caso, los efectos previsibles de la alternativa a desarrollar se califican como poco importantes en su globalidad, ya que a pesar del cambio en el uso del suelo, del nuevo terraplén, de la pavimentación del nuevo tramo de pista y de la nueva área terminal, la calidad escénica actual ya es baja.

➤ 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. No obstante, los proyectos de desarrollo de las actuaciones tendrán en consideración cualquier corte de servicio,

reponiendo convenientemente y habilitando, en los casos que sean posibles, los desvíos provisionales necesarios durante la ejecución de las obras.

➤ Efectos territoriales

La revisión del Plan Director, si bien reduce ligeramente la superficie global aeroportuaria, por reconfiguración de las superficies, implica la adquisición de terrenos en la zona noreste y al noroeste y al sur de la cabecera 33, que pertenecen a los municipios de Noáin y Esquiroz-Galar, y se tratan principalmente de pastizales y cultivos de secano. Asimismo, la desafectación de terrenos permite solucionar un conflicto de solapamiento del uso del suelo entre el “Parque de los sentidos”, perteneciente al municipio de Noáin, y el límite de la Zona de Servicio.

➤ Incidencia social y económica

La propuesta de revisión del Plan Director permite la atracción de una mayor actividad económica, dado que serán necesarios mayores servicios para atender a toda la demanda. En este sentido, en base a varias valoraciones, el ISA realiza una estimación del empleo que directa e indirectamente puede suponer la revisión del Plan Director, que se estima en 4.355 puestos en el horizonte de Desarrollo Previsible, frente a los 2.291 puestos existentes en 2008.

3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL

3.5.1. Medidas de Integración Ambiental

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

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

➤ Contaminación acústica

- Medidas Generales: Adopción del denominado «Enfoque equilibrado», adoptado en la Directiva 2002/30/CE sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios.
- Servidumbres acústicas: En base a los criterios recogidos en el RD 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de desarrollo previsible (horizonte 3) 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).

- Contaminación atmosférica: El ISA propone una serie de medidas complementarias a las citadas para la prevención de las afecciones acústicas para el desarrollo de las actuaciones.
- Generación y Gestión de residuos: Gestión de residuos acorde a la normativa vigente, estableciendo objetivos de reducción a los diferentes horizontes estudiados.
- Vegetación y fauna: Se establecen distintas medidas generales en las fases de obras de los proyectos (delimitaciones de perímetro, restauración ambiental, programación de trabajo, formación a los trabajadores, etc.), así como medidas específicas para la avifauna con el objetivo de evitar generar elementos atractivos en el interior del aeropuerto.
- Consumo energético: Se propone la aplicación general de las recomendaciones propuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA) para la reducir la emisión de GEI, así como medidas relativas a procedimientos de operación de aeronaves y medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra.
- Medio hídrico: Se revisarán las estrategias y medidas de control y gestión de aguas de escorrentía y residuales, y se fijarán objetivos de mejora para los diferentes horizontes del Plan Director.

3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental

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

3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

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

4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS

Entre el 29 de mayo de 2009 y el 5 de agosto de 2009, se sometió a consultas e información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto de Pamplona. Tras este periodo, se recibió un único escrito, correspondiente al Ayuntamiento de Noain (Valle de Elorz)

El escrito aporta dos informes; el primero de ellos, realiza una reflexión sobre la relación entre servidumbres acústicas establecidas por las diversas isófonas y los usos del suelo; el segundo informe está referido a servidumbres aeronáuticas, y en él se propone la eliminación o el traslado de la radioayuda L NO, indicando que sus servidumbres afectan negativamente al desarrollo urbanístico del municipio.

4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES

Una vez completado el proceso de consultas e información pública, el Órgano Promotor ha realizado un informe de respuesta a la alegación, que se sintetiza a continuación:

Los criterios que se deben seguir para la delimitación de la servidumbre acústica son los detallados en el artículo 8 del RD 1367/2007; la propuesta de zona de servidumbre acústica recogida en el Informe de Sostenibilidad Ambiental corresponde, tal como marca este Real Decreto, a la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A), para el escenario de Desarrollo Previsible (horizonte 3) de la propuesta de revisión del Plan Director.

La instalación L NO objeto de la alegación es, en la actualidad, parte integrante del sistema de radioayudas para la navegación y el aterrizaje del Aeropuerto de Pamplona, motivo por el cual debe ser incluida su parcela en la Zona de Servicio propuesta para el mismo.

El servicio prestado por dicha radioayuda consiste en facilitar un punto de referencia a varias de las maniobras publicadas de Aproximación instrumental vigentes, por lo que cualquier modificación de la instalación, ya sea física o radioeléctrica, no puede ser considerada en la propuesta del Plan Director, puesto que exige la elaboración de estudios específicos de navegación aérea en tanto en cuanto afecta a la organización y gestión del espacio aéreo asociado a las maniobras propias del aeropuerto.

5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL

La Memoria Ambiental ha tenido por objeto, tal y como se recoge en el artículo 12 de la Ley 9/2006, valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director, señalando las determinaciones finales que deben incorporarse a éste.

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

El aeropuerto de Pamplona tiene implantado y certificado desde diciembre de 2004 un Sistema de Gestión Ambiental, de acuerdo con la norma UNE-EN-ISO 14001:2006. Dado el alcance y carácter de esta norma, las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental, en la medida de lo posible, se integrarán y/o compatibilizarán con este Sistema de Gestión

5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

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

5.1.1. Medidas ambientales estratégicas

Estas medidas, no asociadas a ninguna actuación en particular, se integrarían en la planificación estratégica del aeropuerto, en el plazo máximo de 2 años contados a partir del día de publicación en el Boletín Oficial del Estado de la Orden Ministerial por la que se aprueba el Plan Director. Para ello, se elaborarán una serie de Planes y/o Programas, que desarrollen las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental. El Desarrollo de estos Planes se programará en función del desarrollo de las actuaciones recogidas en el Plan Director. Estos Planes y Programas serán objeto de revisión y, en su caso, actualización, cuando la ejecución de cualquiera de las actuaciones previstas en el Plan Director así lo recomiende.

➤ Energía

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

➤ Ciclo Integral del Agua: Se elaborará un **Plan de Gestión Integral del Agua**, que se desarrollará a través de un Programa de depuración y reutilización de aguas, un Programa de Minimización del Consumo de Agua en el Aeropuerto, un Programa de seguimiento de vertidos, un Programa de seguimiento de la calidad de las aguas

subterráneas y un Procedimiento de actuación ante posibles vertidos accidentales que pudieran afectar a aguas y/o suelo.

- **Fauna:** El aeropuerto elaborará un **Plan de Gestión de la Avifauna** que comprenderá: criterios de gestión de las obras del aeropuerto para evitar la creación de focos de atracción para la fauna, así como criterios de gestión y mantenimiento de los terrenos del aeropuerto para no fomentar la presencia de fauna en el campo de vuelos y la creación de un Servicio de Control de la Fauna del aeropuerto.
- **Residuos:** Como continuidad a la actual gestión de residuos que se está realizando, se considera adecuado establecer un **Plan integral de minimización y gestión de residuos** aeroportuarios, que coordine todas las acciones de gestión con todos los agentes presentes en la actividad aeroportuaria (suministradores, proveedores, clientes, contratistas, operadores, etc.), y que establezca objetivos de reducción.

➤ **Ruido**

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

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

- **Paisaje:** Se considera conveniente la elaboración de un **Plan de Integración Paisajística** del aeropuerto que permitirá planificar las actuaciones paisajísticas de manera estratégica y global para toda la infraestructura, fijando los criterios generales para la restauración y adecuación de todos los espacios aeroportuarios, evitando el empleo de especies exóticas en las labores de restauración ambiental o jardinería y la creación de hábitats que fomenten la presencia de avifauna.
- **Patrimonio Cultural:** 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 esta prospección arqueológica superficial, así como de las actuaciones previstas en el Plan Director, se coordinarán con

la Administración autonómica competente las acciones a llevar a cabo para la conservación del Patrimonio.

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

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

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

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

- Medidas de integración ambiental a incorporar en los proyectos

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

- Calidad del medio ambiente interior de los edificios: Se adoptarán medidas para mantener una adecuada calidad del ambiente interior, con especial atención a la calidad física y química del aire, para lo que seguirán las determinaciones del Código Técnico de la Edificación y la aplicación del RD 865/2003 de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.
- Ruido: Se priorizará la programación de las obras en periodo diurno, salvo condicionantes técnicos que lo impidan y que serán justificados.
- Agua: Se analizará la ocupación del dominio público hidráulico, solicitando las autorizaciones correspondientes. Se contemplará, en el diseño de los proyectos, la aplicación de dispositivos ahorradores de agua y otras medidas de minimización de consumo de agua en todas las instalaciones y edificaciones.

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

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

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

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

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

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

- Residuos: Los residuos de obra serán separados según su clase, y gestionados mediante gestores autorizados por la Comunidad Autónoma.
- Biodiversidad: Previo al inicio de cualquier obra, se realizará un reconocimiento de campo que identifique fauna de interés, aplicándose las medidas preventivas y correctoras necesarias para la preservación de especies protegidas.

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

- Patrimonio cultural: Se prospectará superficialmente la zona de actuación y su entorno, y se delimitarán los yacimientos arqueológicos y bienes culturales que fueran identificados.
- Medio socioeconómico: Cuando el proyecto implique expropiaciones, la evaluación ambiental analizará de forma detallada la afección de las mismas (superficie, usos, implicaciones económicas y sociales, etc.)
- Infraestructuras y servicios: Se informará con detalle y antelación suficiente sobre posibles cortes de suministros, accesos o cualquier otra circunstancia que altere cualquier servicio a la ciudadanía.

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

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

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

5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR

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

Este sistema de seguimiento ambiental desarrollará al menos las siguientes funciones:

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

Para ello, el seguimiento se concretará en Informes, bien de carácter anual, donde se seguirán los indicadores de la tabla 5.1., bien quinquenal donde se vigilarán los indicadores expresados en la tabla 5.2. Asimismo, se indicará en éstos el grado de evolución de los planes y programas establecidos y la evolución de los diversos parámetros contenidos en los mismos.

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

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

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

Factor del Medio	Indicadores
------------------	-------------

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.
Patrimonio Cultural	Elementos y bienes afectados catalogados como bienes de interés cultural, históricos, arquitectónicos, etnográficos, arqueológicos, paleontológicos, puntos de interés geológico, vías pecuarias y caminos tradicionales
	Elementos patrimoniales identificados

5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL

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

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