

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

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 SANTANDER

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. PROCESO DE EVALUACIÓN.....	4
3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	6
3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN	6
3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR.....	7
3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL.....	8
3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA	10
3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL	13
3.5.1. Medidas de Integración Ambiental	13
3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental	14
3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	14
4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA.....	15
4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS.....	15
4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES	16
5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL.....	16
5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL	16
5.1.1. Medidas ambientales estratégicas	16
5.1.2. Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director	18
5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR.....	21
5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	23

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 la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Santander, con objeto de iniciar el trámite de Evaluación Ambiental Estratégica.

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

y público interesado con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental. Se realizaron 26 consultas, recibándose 11 respuestas:

- Autoridad Portuaria de Santander. Ministerio de Fomento.
- Ayuntamiento de Camargo.
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Dirección General de Biodiversidad Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería Pesca y Biodiversidad Gobierno de Cantabria.
- Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte Gobierno de Cantabria.
- Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.
- Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística. Consejería de Obras Públicas. Ordenación del Territorio.
- Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Gobierno de Cantabria.
- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.
- Delegación del Gobierno de Cantabria.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

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

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

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

Con fecha 30 de septiembre de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino recibió el informe redactado por el Órgano Promotor, donde se responde motivadamente a las observaciones y alegaciones formuladas.

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

3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN

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

El aeropuerto se encuentra localizado a 5 kilómetros de la ciudad de Santander, próximo a la localidad de Maliaño del término municipal de Camargo, en la zona suroccidental de la bahía de Santander.

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 expuesta que supere los objetivos de calidad acústica establecidos.

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

El aeropuerto se ubica en la margen izquierda de la bahía de Santander. El complejo aeroportuario se encuentra próximo al punto de confluencia de tres rías: ría Solía, ría Boo o del Carmen y ría de Tijero o San Salvador, formando un ancho canal que discurre próximo al umbral de la cabecera 29 de la pista y que termina desembocando en la bahía de Santander.

Cercano al aeropuerto se localizan distintos espacios naturales de interés que son los siguientes: Área Importante para las Aves de España (IBA 026), situado en todo el estuario, Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES 1300005, Dunas del Puntal y Estuario del Miera; Reservas Municipales del Ayuntamiento de Camargo (Marismas de Alday y Raos, y Laguna de Parayas) y la Reserva Ornitológica del Ayuntamiento de Astillero en Marismas Blancas.

De éstos, la Laguna de Parayas se localiza en el extremo septentrional del aeropuerto, y 143,5 hectáreas de la Zona de Servicio están situadas dentro de la IBA nº 026 de la bahía de Santander.

En relación a las especies inventariadas, 16 especies se encuentran catalogadas dentro de diversas categorías del Libro Rojo de las Aves de España, de las cuales 13 se encuentran ligadas al medio acuático. De estas 16 especies, 2 están catalogadas como “En peligro”: el zarapito común (*Numenius arquata*) y la agachadiza común (*Gallinago gallinago*), y 7 están catalogadas como “Vulnerables” de las cuales todas, excepto la tórtola común (*Streptopelia turtur*), están ligadas a la marisma.

De entre los Bienes de Interés Cultural inventariados en la zona colindante al aeropuerto, únicamente el yacimiento del “Cementerio de Maliaño (San Juan de Maliaño)” se encuentra cercano, a aproximadamente 120 metros de la zona de actuación.

En relación al medio socioeconómico destaca el intenso proceso de industrialización de la zona reflejado en los centros industriales ubicados en el entorno de la infraestructura, donde destaca Camargo (con un total de 9 polígonos industriales), las Áreas Integrales Estratégicas Productivas del Plan de Ordenación del Litoral (POL) de Marina y Medio Cudeyo (con una superficie de cerca de 1.700.000m²), o el Parque Científico y Tecnológico de Cantabria, localizado en el municipio de Santander, al sur de la autovía S-20 Santander–Bezana.

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 más importantes incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Santander

	ACTUACIÓN
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Campo de vuelos	Construcción de una nueva calle de rodaje paralela a pista
	Construcción de una calle de rodaje paralela hasta las cabeceras y calle de salida rápida, calle a 45º y calle perpendicular. Vial de acceso a pista para vehículos autoextintores y de emergencia.
	Regularización de franjas de pista y calle de rodaje. Eliminación o traslado de objetos.
	Nuevo puesto aislado.
	Instalación de sistema de iluminación de aproximación categoría I en la cabecera 29.
Plataforma de aviación	Ampliación y remodelación plataforma comercial

	ACTUACIÓN
comercial	
Plataforma de aviación general	Ampliación de la plataforma para aviación general al norte
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de pasajeros	Ampliación y remodelación del edificio terminal.
	Ampliación del aparcamiento público.
	Construcción de un aparcamiento en superficie para depósito de vehículos de alquiler y bolsa de taxis.
	Construcción de un aparcamiento para autobuses en superficie.
Zona de carga	Puesto de Inspección Fronteriza en el edificio terminal de carga.
Zona de apoyo a la aeronave	Construcción de un hangar.
	Construcción de un edificio de señaleros.
	Estacionamiento de vehículos de <i>handling</i> .
Zona abastecimiento	Ampliación parcela de combustibles de CLH.
Zona de servicios	Demolición depuradora.
	Modificación del trazado del camino perimetral en zona de acceso al aeropuerto y en zona cercana a la cabecera 29.
	Modificación trazado vallado en zona de acceso al aeropuerto y en zona cercana a la cabecera 29.
	Adecuación viales interiores.
	Dos nuevos viales de acceso.
	Desplazamiento de la estación meteorológica.
ADQUISICIÓN DE TERRENOS	
	Adquisición de terrenos

Por resolución de fecha 22 de febrero de 2007, la Secretaría de Estado de Cambio Climático adoptó la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto “Ampliación de Plataforma y calles de rodaje del aeropuerto de Santander” que incluye la ampliación de plataformas de aviación general y comercial y la construcción de una calle de rodaje paralela a la pista.

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 que han sido evaluadas ambientalmente entre sí. Las diferentes opciones parciales seleccionadas constituyen la alternativa seleccionada propuesta para el Plan Director, la cual posteriormente es 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 en el campo de vuelos y tres alternativas al aparcamiento.

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

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

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
Ruido	Afección a la población por niveles de ruido inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados:
Calidad del Aire	Emisiones de contaminantes atmosféricos (excepto Gases de Efecto Invernadero, GEI)	Emisiones totales anuales de contaminantes: NO _x , PM ₁₀ , HC.
	Afección a la población por niveles de inmisión inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados
Cambio climático	Emisiones de GEI / Consumo de energía	Emisiones totales de GEI
	Adaptación al cambio climático	Grado de adaptación a escenarios climáticos futuros
Biodiversidad	Afección a Espacios Naturales protegidos (ENNPP)	Nº y Superficie de EENNPP alterados
	Afección a hábitat de interés	Nº y Superficie de hábitat de interés alterados
	Afección a especies de avifauna	Nº y Superficie de hábitat de aves de interés afectadas
	Afección a corredores biológicos	Nº de corredores y tipo de afección
	Afección a EENNPP y hábitats por fragmentación	Grado de fragmentación de espacios y hábitat afectados
Relieve, Suelos y Residuos	Afecciones al relieve derivadas de los movimientos de tierras	Volumen de movimiento de tierras total
		Volumen de préstamos
	Afecciones al suelo	Superficie de suelo ocupada
	Generación de residuos	Volumen de excedentes de excavación Volumen de residuos de demolición
Aguas medio hidrológico y	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	Contribución al crecimiento económico	Empleo generado

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

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

- La alternativa 4 prevista en el campo de vuelos, dado que proporciona una mejor circulación de las aeronaves y una mayor seguridad de las operaciones al reducir el tiempo de ocupación de pista, dando igualmente mayor capacidad al campo de vuelos si fuera acompañado de mejoras en las radioayudas.
- La alternativa 3, ya que considera el retranqueo de la fachada del edificio terminal, siendo más adecuada la accesibilidad al aparcamiento de autobuses que la alternativa 4, no afectaría al vallado y el carril bici por el este del aeropuerto. Ambientalmente, en general los efectos son similares, si bien la alternativa 3 (al igual que la 1) se ubica en un área antropizada dentro del IBA nº 026 de la Bahía de Santander, pero por otra parte, dichas alternativas (1 y 3) afectan a una superficie menor calificada por el Plan General de Camargo como SNU-EPE: Suelo No Urbanizable Protegido-Especial Protección Ecológica, a pesar de que pertenece a la Zona de Servicio definida por el Plan Director vigente, y que en la actualidad se emplea como zona de esparcimiento y recreo.

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 199,82 hectáreas (122,46 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 22,49 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias y 54,87 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria), es decir, aproximadamente 6,4 hectáreas más que la delimitada por el Plan Director anterior (O.M. de 5 de julio de 2001), si bien, tras la corrección del mismo por ORDEN FOM 1428/2005 de 28 de abril, por la que se corrigen las superficies y coordenadas delimitadoras de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Santander, el incremento de superficie de la Zona de Servicio ahora propuesta es de 7,76 ha. En definitiva, supone que la propuesta de revisión del Plan Director aumenta en la Zona de Servicio del aeropuerto en 1,9 ha., así como la inclusión de aproximadamente 4,5 ha. del Dominio Público Marítimo-Terrestre.

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

- Contaminación atmosférica: Los resultados obtenidos derivados de la modelización efectuada (EDMS 4.5) permiten al ISA concluir que, para el horizonte de Desarrollo

Previsible (horizonte 3), el riesgo de superación de los límites permitidos por la normativa vigente a las poblaciones cercanas es bajo.

- **Ruido:** Los resultados obtenidos del análisis efectuado (aplicando el programa de simulación INM-“Integrated Noise Model”, v7.0) aplicados a las áreas acústicas establecidas por el Real Decreto 1367/2007, permiten concluir que la superficie de usos de suelo urbano en los que se superan los criterios de calidad, en el horizonte de Desarrollo Previsible considerado, asciende a 1,29 Ha., localizándose en dos áreas, al norte de la cabecera 29 y al norte de la cabecera 11. En cuanto al suelo urbanizable, se estima que existen aproximadamente 0,86 hectáreas de suelo urbanizable residencial afectadas por niveles sonoros superiores a $L_d60-L_t60-L_n50$ dB(A). Esta exposición se enmarca en terrenos situados al suroeste de la cabecera 11, al otro lado de la autovía S-10, donde se ubica actualmente el aparcamiento de un centro comercial.
- **Cambio climático:** Con relación con la adaptación al cambio climático, el ISA determina que no se prevén impactos significativos, si bien se estima una emisión total de 16.407 toneladas de CO_{2eq} en el horizonte 3 frente a las 13.155 toneladas de CO_{2eq} del año 2008. No se prevé la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.
- **Agua y medio hidrológico:** La propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto incluye la instalación de un sistema de aproximación categoría I en la cabecera 29, dado que el aeropuerto no dispone del mismo. En este sentido, el primer tramo de luces irá empotrado en la pista, mientras que las restantes tendrán que ser instaladas en la ría, en una longitud total de 745 metros. Por otro lado, no existen áreas inundables susceptibles de ser alteradas, únicamente podría producirse de forma indirecta un riesgo de afección a la calidad de las aguas en la Marisma de Parayas, debido a la cercanía de las actuaciones.
- **Suelos:** El ISA identifica afecciones sobre el suelo derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y de su ocupación física por parte de las nuevas superficies pavimentadas, con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo que se estima en 11,2 ha.
- **Residuos:** El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para dicho horizonte, si bien se estima una tasa de reciclaje del 22%.
- **Biodiversidad, fauna y flora:** No se ha identificado cercano al ámbito aeroportuario ningún espacio natural protegido por la legislación autonómica o los convenios internacionales. En este sentido, sólo señalar la presencia de la laguna de Parayas, incluida dentro de los terrenos del aeropuerto y considerada Reserva Municipal por el Ayuntamiento de Camargo, si bien alejada de las actuaciones previstas, por lo que no se prevén afecciones significativas.

Por otro lado, 143,5 hectáreas del aeropuerto (un 71,8 % de la superficie total del SGA) se localizan en la IBA nº 026 de la Bahía de Santander. En este sentido, todas las actuaciones, excepto la construcción de un hangar y las ampliaciones del aparcamiento público y para vehículos de alquiler y taxis, se sitúan dentro de la IBA.

En lo que respecta a la fauna, los principales efectos derivados de los proyectos previstos son la pérdida y fragmentación de hábitat (afecta a los pastizales, en ningún caso a la marisma), las molestias derivadas por el ruido y la contaminación en la fase de construcción, así como un posible incremento del riesgo de colisiones entre aves y aeronaves durante la fase de operación. No obstante, el riesgo para otras especies, tal y como señala el Estudio sobre población de aves en los aeropuertos de Aena-Aeropuerto de Santander (Octubre 2004) al que hace referencia el ISA, es reducido.

- Patrimonio Cultural: El ISA no ha identificado ningún elemento patrimonial cultural de interés que pueda verse afectado, siendo el yacimiento “Cementerio de Maliaño” el más próximo.
- Paisaje: Dada la existencia previa de las infraestructuras aeroportuarias, el ISA evalúa como poco importantes los efectos previsibles sobre el paisaje de la alternativa a desarrollar.
- Infraestructuras de transporte y movilidad: Las actuaciones planteadas en el marco de la revisión del Plan Director no implican afecciones significativas en las infraestructuras existentes, salvo la propuesta de acceso directo de entrada al aeropuerto desde la autovía A-8 en dirección Santander, y de otro vial de dos carriles de salida del aeropuerto para acceder a la autovía, ya sea dirección a Santander, o en sentido contrario. En este sentido, el ISA plantea la coordinación entre las partes implicadas con el fin de mantener el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias. Asimismo, el ISA señala la cercanía de otras sendas y caminos establecidos.
- Efectos territoriales: Las afecciones que se prevén se traducen principalmente en la adquisición de terrenos (aproximadamente 2 hectáreas) para el desvío del vallado y del camino perimetral, en la zona cercana a la cabecera 29, que están calificadas en el planeamiento como Sistemas Generales, por lo que no se esperan efectos territoriales significativos derivados de esta modificación. Por otro lado, se ha identificado que el Plan General de Ordenación Urbana de Camargo no refleja exactamente los límites de la Zona de Servicio del aeropuerto, recomendando la adaptación de este planeamiento. Finalmente, señalar que la ampliación de la Zona de Servicio (SGA) hacia el este penetra en la bahía de Santander, lo que provoca una interferencia con el Dominio Público Marítimo-Terrestre, ya que se afecta una superficie de 4,5 hectáreas.
- 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, el ISA realiza una estimación del empleo que directa e indirectamente puede

suponer la revisión del Plan Director, que se estima en 4.516 puestos en el horizonte 3, frente a los 2.585 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.
 - Servidumbre acústica: En base a los criterios recogidos en el Real Decreto 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 en las fases de obras de los proyectos (delimitaciones de perímetro, restauración ambiental, programación de trabajo, formación a los trabajadores, etc.) y medidas relacionadas con la avifauna dada la importancia de la existencia de la laguna de Parayas en el interior del recinto aeroportuario. Por ello, se adoptarán medidas específicas tales como: evitar la creación de elementos atrayentes para las aves en el interior del aeropuerto y su entorno, siegas de la vegetación próxima a las pistas, mantenimiento del servicio de control de fauna y reducción del número de ejemplares de micromamíferos mediante captura selectiva.

- **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. Dada las especiales características del aeropuerto de Santander, se realizará el estudio que incluya el análisis de la compatibilidad con la navegación marítima en la zona de servicio del Puerto de Santander. En este sentido, la ampliación de la Zona de Servicio del aeropuerto se tramitará según los procedimientos legalmente establecidos, incluyendo los derivados de la ley de costas y se verificará la afección de la instalación de sistema de iluminación por la cabecera 29 a la dinámica marina de la Bahía de Santander.

Finalmente, se evitarán focos de contaminación por el vertido de pluviales a la laguna de Parayas, se redactarán planes de contingencia en previsión de posibles vertidos accidentales y se realizarán controles tanto de las aguas de vertido como de las aguas de la marisma, cumpliendo tanto con la periodicidad como con los parámetros de calidad exigidos por la Dirección General de Obras Hidráulicas y Ciclo Integral del Agua de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria para el cumplimiento del Sistema de Gestión Ambiental que tiene implantado ya el aeropuerto.

- **Patrimonio Cultural:** Antes del inicio de las actuaciones se realizará una prospección arqueológica superficial del entorno aeroportuario y, durante las obras se vigilará la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos no inventariados. En todo caso se cumplirá la ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, el Real Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de dicha Ley.

3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental

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

3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El ISA cumple con las determinaciones básicas establecidas por la Ley 9/2006 y requeridas en el Documento de Referencia, si bien se ha realizado alguna adaptación de criterios con objeto de adecuarlo a la información disponible y consultada. También aporta la información adecuada y suficiente para deducir los efectos ambientales significativos que potencialmente

podiera 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 Santander. Tras este periodo, se recibieron estas cuatro alegaciones:

- Gobierno de Cantabria. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Dirección General de Turismo.
- Gobierno de Cantabria. Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo. Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística.
- Delegación del Gobierno en Cantabria. Área de Fomento
- Dirección General de Biodiversidad. Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad. Gobierno de Cantabria.

Los aspectos más relevantes se han centrado en señalar los siguientes puntos:

- Se estima necesario la elaboración de un estudio y aprobación del plan de acción en materia de contaminación acústica del aeropuerto al que se refiere la normativa vigente.
- Conservar la laguna de Parayas, situada dentro del recinto aeroportuario, y depurar las aguas pluviales que viertan a esta laguna, controlando la calidad de las aguas (tanto de la laguna como de la Bahía) manteniendo la dinámica de sus aguas, así como asegurar que la hidrodinámica de la Bahía de Santander no es afectada por la instalación del sistema de iluminación.
- Hacer un seguimiento de los hábitats de aves de interés afectados, así como los corredores de avifauna.
- Integración de masa arbolada en los estacionamientos en superficie, de acuerdo a las Normas Urbanísticas Regionales.
- Consideración de aspectos como las sendas incluidas en el Plan de la Bahía de Santander y el Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral (PESC), de la participación de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad de Cantabria en el procedimiento de tramitación de la franja del sistema de iluminación de aproximación que afecta a la bahía de Santander.

4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES

En respuesta a los escritos recibidos, el Órgano Promotor informó que los proyectos que desarrollen las actuaciones previstas recogerán, en la medida de lo posible, las sugerencias planteadas en las diferentes alegaciones. Asimismo, indicó que:

- En materia de ruido, el ISA propone una delimitación de servidumbre acústica para su incorporación al Plan Director, y asociado a ésta se desarrollará un Plan de Acción para las áreas urbanizadas existentes.
- El Sistema General Aeroportuario se desarrollará a través de un Plan Especial que incluirá, entre sus determinaciones, las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre, teniendo en cuenta la última documentación del PESC.
- Las administraciones que serán consultadas en los procedimientos de evaluación ambiental de los diferentes proyectos serán determinadas, en aplicación de sus competencias, por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

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 este.

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 Santander 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.

5.1.1. Medidas ambientales estratégicas

Estas medidas, no asociadas a ninguna actuación en particular, se integrarían en la planificación estratégica del aeropuerto en el plazo máximo de 2 años contados a partir del día de publicación en el Boletín Oficial del Estado de la Orden Ministerial por la que se aprueba el Plan Director. Para ello, se elaborarán una serie de Planes y/o Programas, que

desarrollen las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental. Las actuaciones contempladas en estos Planes se programarán en función del desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Director. Estos Planes y Programas serán objeto de revisión y, en su caso, actualización, cuando la ejecución de cualquiera de las actuaciones previstas en el Plan Director así lo recomiende.

➤ Energía

- Elaboración de un **Plan de ahorro y eficiencia energética**: Se realizará para el aeropuerto en su conjunto priorizando las posibles medidas en las actuaciones concretas contempladas en el Plan Director, en las que se considerarán criterios de eficiencia en la climatización y el alumbrado, así como criterios bioclimáticos y de eficiencia en el diseño de las instalaciones.
- Elaboración de un **Plan integral del uso de energías renovables** en el recinto aeroportuario, analizando la viabilidad de la aplicación de medidas para el fomento de uso de combustibles limpios o energías renovables en las instalaciones y vehículos implicados en la operación de las instalaciones del aeropuerto en su conjunto.
- Se establecerán procedimientos de operación de las aeronaves para reducir sus emisiones.
- Se 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 desarrolle a través de diferentes programas: Programa de depuración y reutilización de aguas; Programa de Minimización del Consumo de Agua en el Aeropuerto; Programa de seguimiento de vertidos; Programa de seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas y Procedimiento de actuación ante posibles vertidos accidentales que pudieran afectar a aguas y/o suelo.

➤ Fauna: Se elaborará un **Plan de Gestión de la Avifauna** que comprenderá: criterios de gestión de las obras del aeropuerto para evitar la creación de focos de atracción para la fauna; criterios de gestión y mantenimiento de los terrenos del aeropuerto para no fomentar la presencia de fauna en el campo de vuelos; mantenimiento del actual Sistema de Control de Fauna del aeropuerto que resulte compatible con la conservación de la Laguna de Parayas y su fauna asociada.

➤ Residuos: Como continuidad a la actual gestión de residuos que se está realizando, se establecerá un **Plan integral de minimización y gestión de residuos** aeroportuarios, que coordine todas las acciones de gestión con todos los agentes presentes en la actividad aeroportuaria (suministradores, proveedores, clientes, contratistas, operadores, etc.), y que establezca objetivos de reducción.

- **Ruido:** La propuesta de zonas de servidumbre acústica definida en el ISA, toma fuerza legal vinculante por aplicación de lo señalado en la Disposición Transitoria Tercera de la ley 37/2003, del ruido, y en la Disposición Transitoria Primera del RD 1367/2007, que la desarrolla, por lo que de la aprobación del Plan Director, resulta de aplicación inmediata el mandato del apartado 4 de la Disposición Adicional Única de la ley 48/1960 y lo señalado en el artículo 11 del RD 1367/2007, relativo a la obligación para el planeamiento urbanístico de incorporar las limitaciones de estas servidumbres en sus determinaciones propias, como limitaciones de uso o aprovechamiento de los terrenos afectados, 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 elaborará un **Plan de Integración Paisajística** del aeropuerto que permitirá planificar las actuaciones paisajísticas de manera estratégica y global para toda la infraestructura, fijando los criterios generales para la restauración y adecuación de todos los espacios aeroportuarios, evitando el empleo de especies exóticas en las labores de restauración ambiental o jardinería y la creación de hábitats que fomenten la presencia de avifauna.

Este plan tendrá en especial consideración la conservación del entorno de la laguna de Parayas, evitar 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:** En base al principio de cautela, se realizará una **Prospección Arqueológica** superficial del aeropuerto en los límites de propiedad de Aena, así como en aquellos terrenos de la nueva Zona de Servicio propuesta en el que fuera posible la realización de las tareas de dicha prospección. En función de los resultados de la prospección arqueológica superficial, así como de las actuaciones previstas en el Plan Director, se coordinarán con la administración autonómica competente las acciones a llevar a cabo para la conservación del Patrimonio.
- **Ordenación del Territorio:** El Plan Especial del aeropuerto tendrá coherencia con las determinaciones incluidas en la Memoria Ambiental, con especial atención a las infraestructuras de conexión necesarias del aeropuerto con los Sistemas Generales municipales y comarcales.

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

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

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

➤ Medidas de integración ambiental a incorporar en los proyectos

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

- **Calidad del medio ambiente interior de los edificios:** Se adoptarán medidas para mantener una adecuada calidad del ambiente interior, con especial atención a la calidad física y química del aire, para lo que seguirán las determinaciones del Código Técnico de la Edificación y la aplicación del RD 865/2003 de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.
- **Ruido:** Se priorizará la programación de las obras en periodo diurno, salvo condicionantes técnicos que lo impidan y que serán justificados.
- **Agua:** Se 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 establecerán medidas de minimización y control de las potenciales escorrentías contaminantes, mientras las actuaciones incorporarán en el proyecto, cuando sea necesario, los sistemas de tratamiento de aguas residuales o pluviales correspondientes. Cuando previamente ya existan estos sistemas de tratamiento, se justificará su plena validez acorde a los nuevos requerimientos a causa de la ejecución del proyecto.

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

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

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

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

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

- **Residuos:** Los residuos de obra serán separados según su clase, y gestionados mediante gestores autorizados por la Comunidad Autónoma.
- **Biodiversidad:** La Reserva municipal de la laguna de Parayas, por su interés ornitológico, se deberá preservar de cualquier afección que pueda mermar su interés ecológico. Previo al inicio de cualquier obra, se realizará un reconocimiento de campo que identifique fauna de interés, aplicándose las medidas preventivas y correctoras necesarias para la preservación de especies protegidas

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

- **Patrimonio cultural:** Se prospectará superficialmente la zona de actuación y su entorno, y se delimitarán los yacimientos arqueológicos y bienes culturales que fueran identificados.
- **Medio socioeconómico:** Cuando el proyecto implique expropiaciones, la evaluación ambiental analizará de forma detallada la afección de las mismas (superficie, usos, implicaciones económicas y sociales, etc.).

El aparcamiento de vehículos de alquiler y taxis se sitúa en un área que actualmente se utiliza de recreo por su alto potencial paisajístico, por lo que se analizará la posibilidad de incorporar un mirador de uso público, así como la integración de isletas arboladas entre las plazas previstas.

Para la reposición de las sendas afectadas, los proyectos del nuevo vallado y camino perimetral, así como de los viales de acceso, en el momento de su diseño y ejecución, contemplarán las consideraciones del Plan Especial de la red de Sendas y Caminos del Litoral (PESC) aprobado.

- **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
- Control de la ausencia de basureros o áreas incontroladas de residuos que puedan atraer fauna y afectar a su vez a la avifauna.
- Verificar de forma periódica el estado de conservación de las zonas sensibles que hayan quedado preservadas de las actuaciones constructivas y que deben estar señalizadas.
- Control del sistema de gestión de residuos y de la aparición de vertidos de residuos no controlados.
- Seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras por un técnico competente en la materia. En caso que se detectasen restos de interés se informará a la administración competente para adoptar las medidas oportunas.
- Seguimiento del adecuado funcionamiento de infraestructuras y servicios que puedan potencialmente afectar a la ciudadanía por la realización de las obras.

5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR

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

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

- Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos en el ISA.
- Verificar la adecuada ejecución de cada una de las diferentes medidas ambientales contempladas 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