

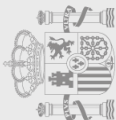


MEMORIA AMBIENTAL DE

**LA REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE
LOGROÑO - AGONCILLO**

**ELABORADA CONJUNTAMENTE POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE
CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL**

FIRMADO por : AZNAR CANO, ISMAEL. A fecha: 09/12/2020 02:14 PM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 14/12/2020 06:19 PM
Total folios: 80 (1 de 80) - Código Seguro de Verificación: MFOM025947207032413C8F8BA81F
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.1. Definición y objetivos de la Memoria Ambiental.	3
1.2. Definición y objetivos del Plan Director.....	4
1.3. Actuaciones contempladas en el Plan Director.	6
1.4. Evaluación de alternativas y selección final.....	9
2. PROCESO DE EVALUACIÓN.....	10
3. VALORACIÓN DE LA CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y DE SUS ADENDAS.	17
4. CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y SUS ADENDAS.	22
4.1. Análisis de la compatibilidad del plan director con Planes, Programas y Normativa Sectorial.	22
4.2. Estado actual del medio ambiente afectado por el Plan.....	37
4.3. Previsión de impactos ambientales significativos derivados de la aplicación del Plan Director.....	47
4.4. Definición de los objetivos ambientales para la integración ambiental del Plan Director.....	57
4.5. Medidas para la integración ambiental del Plan Director y su seguimiento.	60
4.5.1. Medidas de integración ambiental.	60
4.5.2. Medidas de seguimiento ambiental.....	63
5. INCORPORACIÓN DEL RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS AL PLAN DIRECTOR.	69
5.1. Síntesis de las propuestas y alegaciones recibidas.	69
5.2. Síntesis de la consideración de las propuestas y alegaciones en el plan director.....	71
6. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES.....	71
6.1. Medidas e indicadores estratégicos.....	72
6.1.1. Medidas de integración ambiental	72
6.1.2. Indicadores de seguimiento	72
6.2. Determinaciones y buenas prácticas en la ejecución de proyectos.	73
6.3. Publicidad.....	79

MEMORIA AMBIENTAL DE LA REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE LOGROÑO-AGONCILLO ELABORADA CONJUNTAMENTE POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL.

Conforme al artículo 22 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, finalizada la fase de consultas, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como órgano promotor, y la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, como órgano ambiental, han elaborado conjuntamente la memoria ambiental de la “Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo”, con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan director del citado aeropuerto, analizándose para ello el proceso de evaluación, el informe de sostenibilidad ambiental (ISA) y su calidad, el resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado en consideración, las adendas al ISA realizadas en respuesta a solicitud del órgano ambiental y la previsión de los impactos significativos de la aplicación de este plan director. Asimismo, esta memoria ambiental contiene las determinaciones finales que deben incorporarse a la propuesta del plan director.

1. INTRODUCCIÓN.

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo (de Interés General del Estado) está situado en el término municipal de Agoncillo a 10 kilómetros al este de la ciudad de Logroño. La superficie ocupada por la infraestructura asciende a 232,3 ha.

Entre las instalaciones con las que cuenta la infraestructura destacan: una única pista, de 2.200 metros de longitud y de orientación 11-29; dos calles de salida; tres plataformas de estacionamiento de aeronaves (destinadas a la aviación comercial, general y a medios aéreos de la Comunidad Autónoma); un edificio terminal de 3.648 m² distribuidos en dos plantas; varias zonas destinadas al aparcamiento de vehículos; una torre de control; un edificio del servicio de salvamento y extinción de incendios y un vallado perimetral de 2,5 m de altura.

En el año 2015 se alcanzó la cifra de 14.971 pasajeros y 1.355 operaciones de aeronaves totales (de las que 48,71% corresponden a aeronaves comerciales y 51,29% a otras clases de transporte, OCT). El tráfico OCT corresponde a operaciones y pasajeros de otros servicios OCT de estado y militares. El tráfico comercial del aeropuerto es de carácter nacional, las principales rutas se realizan con los aeropuertos de Madrid-Barajas y Palma de Mallorca.

1.1. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DE LA MEMORIA AMBIENTAL.

La tramitación ambiental estratégica de la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo se inició en base a la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, mediante el envío, con fecha de 28 de febrero de 2012, del informe de evaluación preliminar al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

A este respecto, y de acuerdo con el apartado 1 de la disposición transitoria primera de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (BOE nº 296, de 11 de diciembre de 2013) que señala: *“Esta Ley se aplica a todos los planes, programas y proyectos cuya evaluación ambiental estratégica o evaluación de impacto ambiental se inicie a partir del día de la entrada en vigor de la presente Ley”*; el procedimiento se ha continuado de acuerdo con lo establecido en la Ley 9/2006, que no establece plazos para la presentación del ISA.

La Ley 9/2006, de 28 de abril, en su artículo 2, define la evaluación ambiental como “el proceso que permite la integración de los aspectos ambientales en los planes y programas”. En este sentido, la memoria ambiental valora los siguientes aspectos:

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

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

El presente documento responde a la elaboración de la memoria ambiental de la propuesta de “Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo”, definida en el citado artículo 2 y establecida en el artículo 22 de la Ley 9/2006.

1.2. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR.

El objeto de los planes directores aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto, tal y como marca el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

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

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena S.M.E. S.A. (gestor aeroportuario).

La Zona de Servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia

funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas son las siguientes: 1. “Subsistema de movimiento de aeronaves”; 2. “Subsistema de actividades aeroportuarias”, con sus correspondientes zonas funcionales y 3. “Zona de Reserva Aeroportuaria”.

1. El subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.
2. El subsistema de actividades aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:
 - Zona de pasajeros.
 - Zona de carga.
 - Zona de apoyo a la aeronave.
 - Zona de servicios.
 - Zona de aviación general.
 - Zona de abastecimiento.
 - Zona de actividades complementarias
3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria.

A su vez, el citado Real Decreto 2591/1998 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, así como, la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres.

Esa disposición establece, además, la necesidad de redactar el plan director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en la misma, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y ambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Para la elaboración del plan director conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, garantizando la coherencia

del desarrollo del aeropuerto, así como, su eficaz integración en su entorno y asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

Según el mencionado Real Decreto 2591/1998, para la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, el plan director incluirá:

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

Adicionalmente, el artículo 4 de este Real Decreto 2591/1998, recoge que el plan director reflejará igualmente el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas, así como la huella acústica y deberá incluir un estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.

Así mismo, como resultado de la evaluación ambiental estratégica se definen una serie de objetivos y criterios ambientales que deben formar parte de la versión final del plan director y que deben regir la toma de decisiones en el desarrollo de los proyectos futuros y en la operación del aeropuerto.

1.3. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR.

El plan director contempla las actuaciones a realizar en el aeropuerto para atender las necesidades que se estima puedan presentarse en un determinado horizonte de tráfico, denominado desarrollo previsible. Las previsiones de tráfico y el desarrollo previsible se fundamentan en estudios socioeconómicos y de mercado, distinguiéndose tres horizontes (horizontes 1, 2 y 3) definidos según este tráfico previsto.

Tabla 1.1 Previsiones de demanda esperada para los tres horizontes de estudio

CONCEPTO	HORIZONTE 1	HORIZONTE 2	HORIZONTE 3
Pasajeros comerciales	17.540	25.940	33.900
Pasajeros totales	21.070	31.040	41.360
Aeronaves comerciales	860	1.230	1.580
Aeronaves totales	2.080	3.570	5.380

CONCEPTO	HORIZONTE 1	HORIZONTE 2	HORIZONTE 3
Mercancías totales (kg)	-	-	-

En el horizonte de desarrollo previsible se estiman un total de 3.800 operaciones OCT, que ascienden a un 70,6% de las operaciones totales previstas en el aeropuerto de Logroño-Agoncillo.

Según las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la propuesta de revisión del plan director del aeropuerto quedan reflejadas en la tabla 1.2. y en la figura 1.1

Tabla 1.2. Actuaciones principales incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo.

ACTUACIÓN
SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
1.Instalación de un sistema sencillo estándar de iluminación para aproximaciones de no precisión por la pista 11, de 300 m de longitud que incluirá la barra transversal a 300 m del umbral 11. La superficie de ocupación de esta actuación será de 16.483 m ² .
2.Adecuación de la plataforma de aviación general, para lo que se propone ampliar la plataforma existente a ambos lados. La superficie de ocupación de esta actuación será de 7.917 m ² .
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
3.Reasignación de plazas de aparcamiento. No será necesario realizar una ampliación del aparcamiento.
4.Remodelación del edificio para el servicio de control de fauna. La superficie de ocupación de esta actuación será de 499 m ² .
5.Nueva plataforma para actividades <i>handling</i> de 1.640 m ² .
6.Actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria, que tienen por objeto solucionar los problemas generados por las continuas avenidas de los ríos Ebro y Leza y prevenir derrumbes o descalzamientos de los taludes del campo de vuelos mediante la construcción de muros de gaviones y ejecución de escolleras. Previsiblemente se deberá actuar en dos zonas bien diferenciadas: <ul style="list-style-type: none"> - Zona 1: cercana a la cabecera 11 de la pista de vuelo, al oeste. - Zona 2: Coincidente con el margen del río Ebro que discurre paralelo al norte de la pista de vuelo.

Figura 1.1. Actuaciones principales previstas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y evaluadas en el ISA



La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de revisión del plan director tiene una superficie estimada de 227,23 ha y coincide con el límite actual del aeropuerto. Los terrenos previsiblemente necesarios para garantizar el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria, según se indica, suponen una reducción de 0,41 ha situados junto al acceso al recinto aeroportuario.

En las figuras siguientes se muestra de forma comparativa la Zona de Servicio del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo según el plan director de 2001 respecto a la propuesta de revisión.

Figura 1.2. Zona de Servicio vigente del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. Plan Director 2002

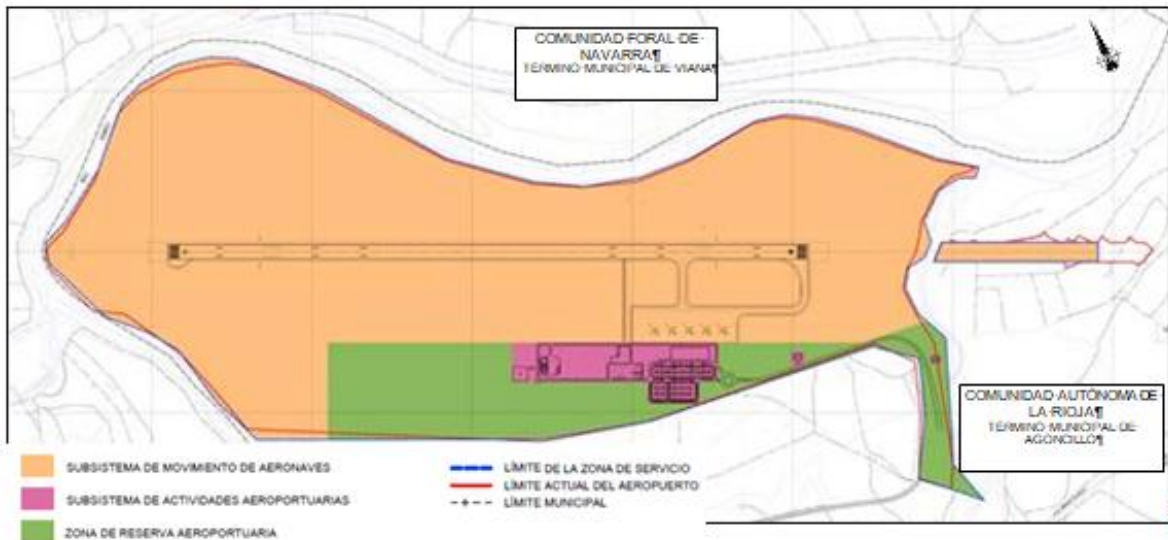
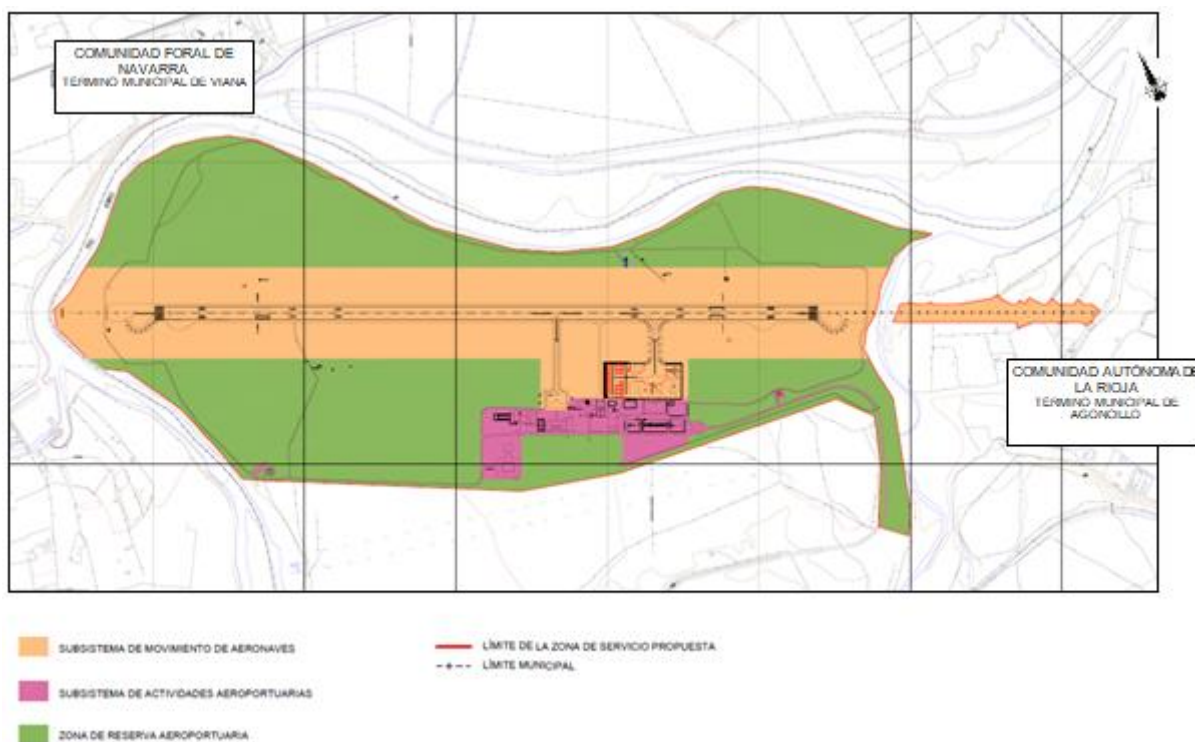


Figura 1.3. Delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo en la propuesta de revisión del Plan Director



1.4. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL.

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

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

Al estar la propuesta de revisión del plan director constituida por diversas actuaciones, son las diferentes alternativas para la ejecución de estas actuaciones las que determinan una u otra opción de desarrollo del plan director.

Teniendo en cuenta los criterios establecidos en el documento de referencia, se considera que la alternativa 0 queda definida por la evolución de la situación actual del aeropuerto, incluyendo aquellas actuaciones en ejecución o planificadas para años posteriores que dispongan de resolución ambiental de acuerdo a la legislación vigente, coincidiendo con el escenario en el cual el tráfico conlleve la saturación del aeropuerto.

La mayoría de las actuaciones que se plantean en el plan director para cubrir las necesidades de ampliación del aeropuerto de Logroño-Agoncillo se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su

configuración actual. Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos puntuales que mejoran o amplían los existentes y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil el planteamiento de alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y la disponibilidad de terrenos, admitiendo tan solo una única alternativa de localización.

Por otra parte, además de las necesidades ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria, existen otras debidas fundamentalmente la necesidad de adecuación a la normativa vigente. Tanto el Reglamento de la Comisión Europea 139/2014 como el Real Decreto 862/2009 por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, son normas de referencia que permiten garantizar en todo momento el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional. En estas normas se establecen una serie de requisitos cuya aplicación se considera de obligado cumplimiento, así como una serie de métodos recomendados cuya aplicación uniforme se considera un estándar técnico deseable. Por ello, el cumplimiento de la normativa vigente no permite el planteamiento de alternativas para las actuaciones propuestas

En consecuencia, ninguna de las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo permite la consideración de alternativas.

2. PROCESO DE EVALUACIÓN.

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

- a) Que se elaboren o aprueben por una Administración pública.
- b) Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma.

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

Por tanto, la revisión del plan director de una infraestructura aeroportuaria está sometida al procedimiento de evaluación ambiental estratégica descrito por la citada Ley 9/2006. Así, el objeto de la presente memoria ambiental es sintetizar el proceso de evaluación ambiental de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, elaborado por Aena SME S.A. en calidad de **gestor aeroportuario**.

El **órgano ambiental** del procedimiento de evaluación ambiental estratégica es el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, tal y como se establece el artículo 16 de la Ley 9/2006: “*El Ministerio de Medio Ambiente actuará como órgano ambiental de los planes*

y programas promovidos por la Administración General del Estado y sus organismos públicos”.

Mediante escrito con fecha de 28 de febrero de 2012, Aena S.A remitió al órgano ambiental el informe de evaluación preliminar de evaluación ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, con objeto de iniciar el trámite de evaluación ambiental estratégica.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, en octubre de 2013, según lo establecido en el artículo 9, 10 y 19.1 de la Ley 9/2006, realizó consultas a los órganos de las Administraciones públicas afectadas y público interesado que se relacionan en la tabla 2.1, con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del ISA.

Tabla 2.1. Relación de instituciones Consultadas

Institución	Respuestas recibidas
1. Aguas de la Cuenca del Ebro (ACUAEBRO). Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
2. Asociación cultural Eguzkizaleak.	-
3. Asociación naturalista de La Rioja. ERA.	-
4. Ayuntamiento de Agoncillo (La Rioja).	-
5. Ayuntamiento de Aguilar de Codés (Navarra).	-
6. Ayuntamiento de Albelda de Iregua (La Rioja).	-
7. Ayuntamiento de Alberite (La Rioja).	-
8. Ayuntamiento de Alcanadre (La Rioja).	-
9. Ayuntamiento de Aras (Navarra).	-
10. Ayuntamiento de Arcos (Los) (Navarra).	-
11. Ayuntamiento de Armañanzas (Navarra).	-
12. Ayuntamiento de Arróniz (Navarra).	-
13. Ayuntamiento de Arrúbal (La Rioja).	-
14. Ayuntamiento de Ausejo (La Rioja).	-
15. Ayuntamiento de Azuelo (Navarra).	-

Institución	Respuestas recibidas
16. Ayuntamiento de Barbarin (Navarra).	-
17. Ayuntamiento de Bargota (Navarra).	-
18. Ayuntamiento de Busto (El) (Navarra).	-
19. Ayuntamiento de Cabredo (Navarra).	-
20. Ayuntamiento de Clavijo (La Rioja).	-
21. Ayuntamiento de Corera (La Rioja).	-
22. Ayuntamiento de Desojo (Navarra).	-
23. Ayuntamiento de Entrena (La Rioja).	-
24. Ayuntamiento de Espronceda (Navarra).	-
25. Ayuntamiento de Etayo (Navarra).	-
26. Ayuntamiento de Fuenmayor (La Rioja).	-
27. Ayuntamiento de Galilea (La Rioja).	-
28. Ayuntamiento de Laguardia (País Vasco).	-
29. Ayuntamiento de Lagunilla de Jubera (La Rioja).	-
30. Ayuntamiento de Lanciego (País Vasco).	-
31. Ayuntamiento de Lapoblación (Navarra).	-
32. Ayuntamiento de Lardero (La Rioja).	-
33. Ayuntamiento de Lazagurría (Navarra).	-
34. Ayuntamiento de Leza de Río Leza (La Rioja).	-
35. Ayuntamiento de Lodosa (Navarra).	-
36. Ayuntamiento de Logroño (La Rioja).	-
37. Ayuntamiento de Luquin (Navarra).	-
38. Ayuntamiento de Marañón (Navarra).	-

Institución	Respuestas recibidas
39. Ayuntamiento de Medrano (La Rioja).	-
40. Ayuntamiento de Mendavia (Navarra).	-
41. Ayuntamiento de Mendaza (Navarra).	-
42. Ayuntamiento de Mirafuentes (Navarra).	-
43. Ayuntamiento de Moreda de Álava (País Vasco).	-
44. Ayuntamiento de Mues (Navarra).	-
45. Ayuntamiento de Murillo de río Leza (La Rioja).	-
46. Ayuntamiento de Nalda (La Rioja).	-
47. Ayuntamiento de Navarrete (La Rioja).	-
48. Ayuntamiento de Ocón (La Rioja).	-
49. Ayuntamiento de Oyón-Oion (País Vasco).	-
50. Ayuntamiento de Piedramillera (Navarra).	-
51. Ayuntamiento de Redal (El) (La Rioja).	-
52. Ayuntamiento de Ribrafrecha (La Rioja).	-
53. Ayuntamiento de Sansol (Navarra).	-
54. Ayuntamiento de Santa Engracia de Jubera (La Rioja).	-
55. Ayuntamiento de Sesma (Navarra).	-
56. Ayuntamiento de Sojuela (La Rioja).	-
57. Ayuntamiento de Sordada (Navarra).	-
58. Ayuntamiento de Soto en Cameros (La Rioja).	-
59. Ayuntamiento de Torralba del Río (Navarra).	-
60. Ayuntamiento de Torres del Río (Navarra).	-
61. Ayuntamiento de Viana (Navarra).	-

Institución	Respuestas recibidas
62. Ayuntamiento de Villamayor de Monjardín (Navarra).	-
63. Ayuntamiento de Villamediana de Iregua (La Rioja).	-
64. Ayuntamiento de Yécora (País Vasco).	-
65. Colectivo Ecologista Riojano. (CER).	-
66. Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
67. Consejería de Salud. Gobierno de La Rioja.	-
68. Consejería de Turismo, Medio Ambiente, Política Territorial. Gobierno de La Rioja.	-
69. Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de La Rioja.	X
70. Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Turismo. Gobierno de La Rioja.	-
71. Dirección General de Medio Natural. Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de La Rioja.	-
72. Dirección General de Salud Pública y Consumo. Consejería de Salud y Servicios Sociales. Gobierno de La Rioja.	X
73. Dirección General de Turismo. Consejería de Educación, Cultura y Turismo. Gobierno de La Rioja.	-
74. Dirección General de Urbanismo y Vivienda. Consejería de Obras Públicas, Política Local y Política Territorial. Gobierno de La Rioja.	-
75. Delegación del Gobierno en La Rioja.	-
76. Ecologistas en Acción de La Rioja.	-
77. Greenpeace	-
78. Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
79. SEO/BirdLife	-
80. Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
81. WWF/ADENA	-

Con fecha 30 de julio de 2012, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural dio traslado al gestor aeroportuario del documento de referencia para la elaboración del ISA de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo.

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, se publicó a través de la página Web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es).

En el documento de referencia se señalan las características del plan; los principios de sostenibilidad, los criterios ambientales estratégicos, y los objetivos ambientales con sus indicadores. Asimismo, se detalla el contenido, amplitud y nivel de detalle del ISA, así como las modalidades de información pública y consultas del ISA y de la propuesta de revisión del plan director.

Acorde a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, la Dirección General de Aviación Civil sometió a consultas a las administraciones públicas afectadas y público interesado, durante 45 días, previo anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 51, de 1 de marzo de 2017, poniendo a disposición la siguiente documentación:

- Informe de sostenibilidad ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo.
- Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo.

Como resultado de esta fase de información y consultas, se recibieron observaciones y alegaciones que han sido consideradas en la elaboración de esta memoria ambiental.

Tabla 2.2 Relación de organismos que han emitido informe en el proceso de información pública y consultas

Alegante
Dirección General de Salud Pública y Consumo de la Consejería de Salud del Gobierno de La Rioja.
Confederación Hidrográfica del Ebro.
Secretaría General Técnica de la Consejería de Salud del Gobierno de La Rioja.
Dirección General de Urbanismo y Vivienda de la Consejería de Fomento y Política Territorial del Gobierno de La Rioja.
Dirección General de Obras Públicas y Transportes de la Consejería de Fomento y Política Territorial del Gobierno de La Rioja.

Alegante
Ayuntamiento de Ribafrecha.
Partido Riojano.
ACUAES (Aguas de las Cuencas de España, S.A.).

Con fecha 27 de diciembre de 2017, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente recibió el expediente de evaluación, compuesto por el ISA, la propuesta de revisión del plan director, el resultado del trámite de información pública y consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, así como el informe elaborado por el gestor aeroportuario, que daba respuesta motivada a las observaciones y alegaciones formuladas durante el trámite de información pública y consultas, tal y como marca el art. 21 de la Ley 9/2006.

Tras el análisis técnico del expediente, se detecta que hay aspectos del ISA que precisan ser clarificados y ampliados, para cumplir con lo establecido en el documento de referencia, por lo que el 2 de marzo de 2018 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, solicita a AENA SME S.A. una información complementaria al ISA que incluye, entre otros, los siguientes aspectos:

- Ampliar la información relativa a las actuaciones previstas.
- Análisis de los planes actualizados sobre calidad del aire y eficiencia energética, así como de la compatibilidad con ciertos planes en materia de conservación, recuperación y gestión de especies y de espacios protegidos en el ámbito de influencia del plan director.
- Definición de los objetivos ambientales del plan director y de un sistema de indicadores para evaluar su cumplimiento a lo largo del periodo de vigencia del plan.
- Ampliación de la información de la situación ambiental actual del entorno del plan director respecto a especies protegidas y avifauna, espacios protegidos y otras áreas de interés, así como la derivada de la aplicación del Real Decreto 9/2005, de 4 de enero, en relación con los suelos.
- Ampliación de la información relativa al análisis de los efectos significativos del plan sobre la fauna, especialmente a especies como el visón europeo, el pez fraile o el milano real; así como los efectos sobre espacios protegidos y de interés más cercanos. Identificación de posibles incompatibilidades significativas entre las actuaciones y el aumento de tráfico previsto y los objetivos de protección de los espacios protegidos.
- Ampliación de las medidas propuestas para la integración ambiental del plan y de las medidas previstas para el seguimiento y la supervisión del plan, en función de los resultados de la información solicitada en los apartados anteriores y especialmente en función de los objetivos ambientales fijados para el plan director.

Para dar respuesta a esta solicitud, Aena SME S.A. elaboró una adenda al ISA que fue remitida el 8 de agosto de 2018. Posteriormente, el 21 de mayo de 2019, se da traslado a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica una nueva adenda para subsanar determinadas cuestiones relativas al contenido y al alcance de la adenda anterior, que se pusieron de manifiesto en varias reuniones mantenidas entre el órgano sustantivo, el órgano ambiental y el promotor.

Por último, teniendo en cuenta la información contenida en el ISA y en las adendas, así como el resultado de la información pública y las consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, **las Direcciones Generales de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana han elaborado conjuntamente la presente memoria ambiental**, tal y como marcan los artículos 12 y 22 de la Ley 9/2006.

3. VALORACIÓN DE LA CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y DE SUS ADENDAS.

El artículo 12 de la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente establece, entre otros aspectos, que la memoria ambiental analizará el ISA y su calidad. En este sentido, el artículo 8 de la mencionada Ley establece que el ISA debe contener, como mínimo, la información relacionada en el Anexo I.

Por su parte, el órgano ambiental elaboró y trasladó al promotor el documento de referencia para la redacción del ISA de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. El documento de referencia se basa en lo dictaminado en la Ley 9/2006.

A continuación, se analiza el ajuste del ISA al contenido requerido tanto por la Ley 9/2006, como por el documento de referencia.

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

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

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

En las adendas al ISA, se incluye información complementaria respecto a instrumentos de planificación de carácter ambiental relacionados con el plan director, así como de los planes

regionales de recuperación, gestión y conservación de diferentes especies protegidas aprobados mediante Decreto 55/2014, de 19 de diciembre y Decreto 33/2016, de 26 de agosto, del Gobierno de La Rioja.

Finalmente, en las adendas al ISA se ha realizado un análisis más específico sobre la compatibilidad del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo con los instrumentos de planificación y normativa sectorial en materia de ruido, emisiones atmosféricas, eficiencia energética, residuos, biodiversidad, suelo, medio hidrológico, usos del suelo y ordenación del territorio, patrimonio cultural, transporte y movilidad. De esta manera el promotor pretende garantizar la coherencia del plan director con el resto de normativa y planificación sectorial, garantizando la integración del aeropuerto en el medio

Dicho análisis se recoge en el apartado 4.1 de la presente memoria ambiental. Globalmente el análisis que se ha realizado puede considerarse adecuado, no obstante, no se ha tenido en cuenta el Plan de Gestión de la ZEC y ZEPa “Embalse de las Cañas” y la Reserva Natural “Embalse del Salobre o de las Cañas” aprobado por Decreto foral 36/2016, de 1 de junio. Esta circunstancia se ha tenido en consideración en la elaboración de la presente memoria ambiental.

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

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

No obstante, no se describen adecuadamente los valores naturales objeto de conservación (hábitats y especies) de los espacios protegidos incluidos en la Red Natura 2000 que se encuentran cercanos al aeropuerto. Dicha circunstancia se ha tenido en cuenta en la elaboración de la presente memoria ambiental.

En el apartado 5 del ISA se define la “alternativa 0”, cuya probable evolución se evalúa en el apartado 6 del ISA y en el apartado 5 de las adendas.

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

Tal y como se ha expresado anteriormente, en el apartado 4 del ISA y de la última adenda presentada se ha realizado una descripción general de distintos factores ambientales, lo cual, permite conocer las características ambientales más significativas del entorno, las cuales se resumen en el apartado 4.2 de la presente memoria ambiental.

d) Cualquier problema ambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en concreto los relacionados con cualquier zona de particular importancia

ambiental designada de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas.

El apartado 4.5 del ISA cita los espacios protegidos y otras figuras de protección que pueden identificarse en el entorno territorial del aeropuerto.

En los apartados 3 y 4 de las adendas se pone de manifiesto la existencia de varios planes de recuperación de especies protegidas y planes de gestión y conservación de espacios cuyos ámbitos de protección se encuentran colindantes o cercanos al aeropuerto. También se identifican los focos de atracción de fauna con los que podrían existir interacciones con las trayectorias de aproximación y despegue del aeropuerto.

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

El ISA, en el apartado 1.5, cita los criterios ambientales y principios de sostenibilidad que regirán la propuesta de revisión del plan director, basándose en lo establecido en el documento de referencia.

Además, el documento de referencia establece que los objetivos ambientales de la revisión del plan director deberán especificarse y desarrollarse en detalle en el ISA con el fin de servir como herramienta para la selección de alternativas. La finalidad última del proceso de evaluación será verificar si las actuaciones que implica la revisión del plan director contribuyen o no a alcanzar los objetivos ambientales definidos inicialmente.

Sin embargo, el ISA no establece unos objetivos ambientales con el suficiente grado de detalle, este hecho se ha subsanado en el apartado 6 de la adenda de mayo de 2019 donde se definen los objetivos ambientales. Éstos son coherentes con los principios de sostenibilidad ambiental y criterios ambientales establecidos en el documento de referencia; con los requisitos y disposiciones establecidos en planes, programas y normativa sectorial y con el análisis de los posibles efectos ambientales que conlleva el plan director.

Los objetivos ambientales propuestos se recogen en el apartado 4.4 de la presente memoria ambiental.

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

En el apartado 6 del ISA se realiza un análisis de las potenciales afecciones que el desarrollo del plan director puede provocar en el medio. En este sentido, los efectos sobre la población y salud humana se han asociado a la contaminación atmosférica y acústica. Se identifica también el consumo de energía, las emisiones de CO₂, las circunstancias que surgen de la adaptación al cambio climático, los efectos sobre la biodiversidad, agua, medio hidrológico, suelo, residuos, patrimonio cultural, paisaje, infraestructuras, el transporte, la movilidad, los

efectos territoriales, y la incidencia social y económica de las actuaciones previstas que generaría la propuesta de revisión del plan director.

En el apartado 5 de la adenda de mayo de 2019, se realiza un análisis más exhaustivo de la afección por la actividad aeroportuaria a la fauna protegida y avifauna identificada en la zona de actuación, a los espacios protegidos y de interés más cercanos al aeropuerto, así como una nueva valoración de las emisiones de CO₂.

Los efectos significativos del plan sobre el medio ambiente se analizan en el apartado 4.3 de la presente memoria ambiental.

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

Las medidas preventivas y correctoras que se han propuesto para realizar una integración ambiental del plan se han citado en el apartado 7 del ISA. En este sentido, se incluyen medidas a incorporar a los instrumentos de planificación territorial y urbanística y medidas para incorporar en los futuros proyectos que desarrollen el plan director. Se establecen medidas para el seguimiento y la minimización de la contaminación acústica y atmosférica, el consumo energético, la gestión ambiental de la actividad aeroportuaria, la protección y gestión de la fauna y en especial de la avifauna, la reducción de efectos sobre el agua, el dominio público hidráulico, las afecciones al patrimonio cultural, así como la adecuada gestión de residuos.

No obstante, en la adenda de mayo de 2019, algunas de estas medidas difieren de las inicialmente propuestas en el ISA, pues han sido modificadas de acuerdo a los nuevos objetivos ambientales previstos. Por ello, es la adenda de mayo de 2019 la que contiene la propuesta final de medidas junto a un anexo sobre buenas prácticas en la ejecución de los proyectos. Las medidas de integración ambiental se recogen en el apartado 4.5.1 de la presente memoria ambiental.

Para aquellos aspectos en los que se ha determinado que las medidas propuestas podrían ser insuficientes o para integrar los condicionantes establecidos por los organismos y Administraciones públicas consultados, se incluye en la presente memoria ambiental el apartado 6 sobre determinaciones del órgano ambiental.

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

El ISA dedica el apartado 5 a abordar esta cuestión, definiendo la alternativa 0. Tal y como se ha expuesto en el apartado 1.4 de la presente memoria ambiental, el gestor aeroportuario argumenta que las nuevas actuaciones están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos, la disponibilidad de

terrenos y el cumplimiento de normativa de referencia sobre estándares de seguridad operacional. En consecuencia, ninguna de las actuaciones propuestas en la presente revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo permite la consideración de alternativas.

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

En el documento de referencia se indica que el sistema de seguimiento que se proponga debe generar información cualitativa y cuantitativa sobre el cumplimiento de los objetivos ambientales, la integración efectiva de los criterios de sostenibilidad y el cumplimiento de las medidas de integración ambiental.

La descripción del seguimiento y supervisión del plan director, se ha incluido en el apartado 8 del ISA y en el apartado 8 de la adenda de mayo de 2019. Concretamente, la adenda contiene una tabla que recoge los objetivos ambientales, las medidas de integración ambiental, los indicadores y la periodicidad de seguimiento que permitan evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales y de las medidas a lo largo de la vigencia del plan director. El sistema de seguimiento establecido se integra en el apartado 4.5.2 de la presente memoria ambiental.

Para aquellos aspectos en los que se ha determinado que las medidas de seguimiento propuestas podrían ser insuficientes, se incluye en la presente memoria ambiental el apartado 6 sobre determinaciones del órgano ambiental.

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

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

k) Un informe sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del plan o programa.

El apartado 7.5 del ISA hace referencia a la viabilidad económica. Aena SME S.A., como prestador de un servicio público, se rige en el ejercicio de sus funciones públicas por el artículo 82 de las disposiciones sobre la Organización y los Sistemas de Gestión Económico-Financiera del Sector Público de la Ley 4/90, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, modificada por la Ley 53/02, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Por este motivo, podrían no atenerse a criterios económico-financieros puramente empresariales.

Dada la naturaleza administrativa de la entidad Aena SME S.A., las inversiones derivadas de la ejecución de los proyectos concretos que materialicen las actuaciones recogidas en el plan director se irán incluyendo, a medida que se decida su ejecución, en los Planes de Actuación Plurianuales (PAP) y aprobadas en los Presupuestos Generales del Estado de cada año.

Finalmente, en el documento de referencia se requiere que el ISA debe presentar un apartado específico dando contestación a cada uno de los escritos enviados por las administraciones, instituciones y público interesado. Dicho apartado se recoge en el anexo II del ISA donde se da respuesta de manera específica a los informes recibidos durante la fase de consultas.

En conclusión, el ISA junto con la información contenida en las adendas al ISA cumplen con las determinaciones básicas establecidas por la Ley 9/2006 y requeridas en el documento de referencia, si bien se ha realizado alguna adaptación de criterios con objeto de adecuarlo a la información disponible y consultada.

El ISA y las adendas aportan la información adecuada y suficiente para permitir deducir los efectos ambientales significativos que, potencialmente, pudiera generar el plan director, así como para poder proponer los objetivos ambientales y las medidas de integración ambiental necesarias para evitar, reducir o corregir los impactos derivados de su desarrollo.

4. CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y SUS ADENDAS.

4.1. ANÁLISIS DE LA COMPATIBILIDAD DEL PLAN DIRECTOR CON PLANES, PROGRAMAS Y NORMATIVA SECTORIAL.

En virtud de lo establecido en los Anexos I y II de la Ley 9/2006, de 28 de abril, así como en la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de 27 de julio de 2012, por la que se aprueba el documento de referencia para la elaboración del informe de sostenibilidad ambiental de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, el gestor aeroportuario ha estudiado la compatibilidad del documento de planificación aeroportuaria con otros planes, programas y legislación sectorial en materia de ruido, emisiones atmosféricas, eficiencia energética, residuos, biodiversidad, suelo, medio hidrológico, usos del suelo y ordenación del territorio, patrimonio cultural, transporte y movilidad. El análisis de compatibilidad con dichos planes e instrumentos normativos resulta relevante para el diseño y desarrollo del plan director y para determinar la posible significación de los efectos sobre el medio ambiente.

Dicho análisis ha sido plasmado en el ISA, así como en las adendas elaboradas posteriormente a petición del órgano ambiental. En la Tabla 4.1., que se muestra a continuación, Aena ha resumido las interacciones de los diferentes planes, programas y normativa sectorial con el plan director del aeropuerto, identificando cómo han sido tenidas en cuenta en la elaboración del ISA y sus adendas, así como, los objetivos ambientales que se establecen.

Tabla 4.1. Análisis de compatibilidad de la propuesta de revisión del Plan Director de Logroño-Agoncillo con otros planes, programas y normativa sectorial

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Cambio climático	Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE.	Establece medidas en relación con la eficiencia energética en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con el Cambio Climático.	El ISA realiza un análisis detallado sobre el consumo de combustible y de energía eléctrica en las instalaciones y desarrolla propuestas de eficiencia energética y disminución de consumo de energías no renovables.	Mantener o reducir los consumos energéticos por unidad de tráfico.
	Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC).	Establece el marco de referencia para la coordinación entre Administraciones Públicas en las actividades de evaluación de impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en España.			
Contaminación atmosférica	Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera y Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire	Marcan las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica estableciendo objetivos de calidad del aire con respecto a las concentraciones de SO ₂ , NO ₂ , NO _x , partículas, CO, O ₃ entre otros.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones del Plan Nacional de Calidad del aire, del Plan de Mejora de la Calidad del Aire en La Rioja 2010-2015 y de la normativa vigente en relación con la calidad del aire.	El ISA incluye un estudio detallado de las emisiones y niveles de inmisión de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria, tanto en la situación actual como en el horizonte de desarrollo previsible y establece un sistema de control y seguimiento de contaminación atmosférica.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límites establecidos en la normativa.
	Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2017-2019.	Establece un marco de referencia para la mejora de la calidad del aire en España, por una parte, mediante una serie de medidas concretas y, por otra, mediante la coordinación con otros planes sectoriales y, en especial, con los planes de calidad del aire que puedan adoptar las comunidades autónomas y las entidades locales en el marco de sus competencias.			
	Plan de Mejora de la Calidad del Aire en La Rioja 2010-2015.	Establece un marco de referencia para la mejora de la calidad del aire en La Rioja para alcanzar y preservar los niveles de calidad del aire que no den lugar a riesgos inaceptables para la salud de las personas y el medio ambiente". Asimismo, establece la Zonificación del Territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja para llevar a cabo las evaluaciones de la calidad del aire y el establecimiento de los objetivos de calidad del aire para cada una de las zonas y aglomeraciones definidas.			



Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Ruido aeroportuario	Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre; Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre y Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre.	Establecen el marco normativo a nivel nacional en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y sobre zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones de la normativa vigente en relación con el ruido aeroportuario.	El ISA incluye un estudio detallado de la afección por ruido, tanto en situación actual como en el horizonte de desarrollo previsible del plan. La evaluación realizada muestra que ni en la situación actual ni en el desarrollo previsible se producen superaciones de los objetivos de calidad acústica.	Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales.
Energía	Directiva 2012/27/UE, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética.	Plantea reducir las emisiones GEI (Gases de Efecto Invernadero) en un 20% con respecto a las cifras de 1990; obtener al menos el 20% del consumo energético a partir de fuentes renovables y reducir un 20% el consumo energético respecto a las cifras proyectadas para el año 2020.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con la energía.	El ISA incluye un análisis de los consumos tanto en situación actual como en el horizonte de desarrollo previsible del plan director.	Procurar la reducción en el consumo energético (consumo final por unidad de tráfico). Aumentar la eficiencia energética (por pasajero atendido).
Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE.	Traspone parcialmente la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.				
Consejo Europeo de 23-24 de octubre de 2014. "Paquete Clima y Energía 2030".	Plantea reducir las emisiones GEI (Gases de Efecto Invernadero) en un 40% con respecto a las cifras de 1990. Obtener al menos el 27% del consumo energético a partir de fuentes renovables y reducir un 27% el consumo energético respecto a las cifras proyectadas para el año 2020.				
Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020.	Establece las líneas generales a seguir para mejorar la eficiencia energética en los sectores de la edificación, industria y servicios públicos.				
Plan de Energías Renovables 2011-2020.	Incluye el diseño de nuevos escenarios energéticos y la incorporación de objetivos acordes con la Directiva 2009/28/CE relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, la cual establece objetivos mínimos vinculantes.				

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Residuos	Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.	Establece el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos, así como la previsión de medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos. Igualmente, tiene también por objeto regular el régimen jurídico de los suelos contaminados.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los residuos.	<p> El ISA identifica la cantidad de residuos tanto para la situación actual como para los que se generarán en el horizonte de la alternativa 0, como en el desarrollo previsible y propone medidas orientadas hacia la aplicación del principio de jerarquía y el cumplimiento de los objetivos establecidos a nivel nacional. </p> <p> Los residuos generados para la alternativa 0 y el horizonte de desarrollo previsible coinciden, por lo que no se estima que las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión vayan a suponer un incremento en el volumen de residuos a gestionar en el futuro. </p> <p> El ISA recoge que, para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética, Aena ha impulsado la implantación y certificación del Sistema de Gestión Integrado (SGI) conforme a las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001 en el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. </p> <p> Como resultado de la implantación del SGI y del control de sus aspectos ambientales y energéticos los procesos de gestión ambiental contribuyen a garantizar el correcto tratamiento y reciclado de los residuos generados. </p>	<p> Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación. </p> <p> Gestión adecuada de residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación. </p> <p> Incrementar la tasa de reciclaje. </p>
	Programa Estatal de Prevención de Residuos 2014-2020.	<p> Para cada tipo de residuos, el Plan fija una serie de objetivos cualitativos y cuantitativos enfocados en la recuperación, reutilización, el reciclado, la valoración energética y, en última instancia, el vertido, así como las medidas pertinentes para alcanzarlos y los indicadores de seguimiento de la eficacia de éstas últimas. </p> <p> También contempla la reducción de los vertidos de residuos biodegradables, mediante la valorización, el reciclaje, el compostaje y la biometanización. </p> <p> Objetivos: </p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de la cantidad de residuos. • Impulso a la reutilización y al alargamiento de la vida útil. • Reducción del contenido de sustancias nocivas en materiales y productos. • Reducción de los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente, de los residuos generados. 			

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Residuos	Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022.	<p>Es la continuación del Plan Nacional Integrado de Residuos (PNIR) (2008-2015).</p> <p>Su objetivo es orientar la política de residuos en España. Aplicación del principio de jerarquía.</p> <p>Objetivos de reciclado y valorización 2020 de algunos tipos de residuos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tierras limpias: 90%. - RCD no peligrosos: 70%. - Lodos de depuración: 85%. 	La Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los residuos.	El ISA establece en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, la revisión de las estrategias y medidas de gestión de residuos actuales.	<p>Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación.</p> <p>Gestión adecuada de residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación.</p> <p>Incrementar la tasa de reciclaje.</p>
Suelo	<p>Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.</p> <p>Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminadoras del suelo.</p>	<p>Establece el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos, así como la adopción de medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos. Igualmente, tiene también por objeto regular el régimen jurídico de los suelos contaminados.</p> <p>Establece una relación de actividades susceptibles de causar contaminación en el suelo, y adopta criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.</p>	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los suelos.	El ISA establece como medida para incorporar a los proyectos que, si durante la ejecución de la obra apareciesen enclaves de suelos contaminados, éstos serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y por lo recogido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.	<p>Conservar el recurso suelo.</p> <p>Evitar la contaminación o degradación de suelos.</p> <p>Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo.</p> <p>Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.</p>



Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Biodiversidad	Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y Biodiversidad.	Establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones del Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad.	<p>El ISA Incluye un inventario a partir del cual se han determinado las posibles afecciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del plan director.</p> <p>El ISA incluye un inventario de espacios naturales protegidos, espacios incluidos en Red Natura 2000 y cualquier otro instrumento internacional (Convenio RAMSAR, etc.), así como de hábitats incluidos en la Directiva 92/43/CEE y otras zonas de interés sin protección (IBA, etc.).</p> <p>El ISA establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad.</p> <p>En concreto para la fauna las medidas se establecen a través de su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional verificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).</p>	<p>Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas.</p> <p>No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.</p> <p>Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p> <p>Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.</p>
	Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad (Real Decreto 1274/2011, de 16 de septiembre) constituye el elemento de desarrollo de la Ley 42/2007).	<p>Establece las metas, objetivos y acciones para la conservación, uso sostenible y restauración de la biodiversidad y el patrimonio natural en España.</p> <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proteger, conservar y restaurar la naturaleza en España y reducir sus principales amenazas. - Fomentar la integración de la biodiversidad en las políticas sectoriales. 			



Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
<p>Biodiversidad</p>	<p>Plan de Recuperación del visón europeo (<i>Mustela Lutreola</i>) en La Rioja (Decreto 55/2014, de 19 de diciembre, del Gobierno de La Rioja).</p>	<p style="text-align: center;"><u>Objetivo general'</u></p> <p>Conservar a largo plazo la población de esta especie asentada en el territorio autonómico, preservando las características ecológicas, etológicas, demográficas y genéticas, además de proteger, aumentar y conectar su hábitat.</p>	<p>El área de interés especial para el visón europeo en las inmediaciones del aeropuerto y su zona de distribución se corresponde con el río Leza, que discurre por el borde oriental del aeropuerto y en diversos tramos del río Ebro, al oeste del aeropuerto.</p> <p>En las proximidades de la desembocadura del río Leza, se ejecutará una escollera de protección contra inundaciones. En la actualidad, la zona sobre la que se realizará esta escollera, se encuentra totalmente desprovista de vegetación, por lo que no se considera que se produzca afección sobre el hábitat del visón europeo.</p> <p>En base a ello, no se prevén interacciones significativas entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo con el Plan de Recuperación de esta especie.</p>	<p>El ISA identifica la fauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del plan director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p> <p>Respecto al visón europeo y a la potencial alteración indirecta de su hábitat por parte de las actuaciones previstas para la protección de la infraestructura aeroportuaria, en la margen del río Ebro más próxima al aeropuerto, el ISA prevé la puesta en práctica de una serie de medidas protectoras durante la fase de construcción de las estructuras previstas. Dichas medidas están recogidas en el ISA y en el documento de información completaría al mismo.</p>	<p>Evitar o minimizar la afección a especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
<p>Biodiversidad</p>	<p>Plan de Recuperación del Pez Fraile (<i>Salapia fluviatilis</i>) en La Rioja (Decreto 55/2014, de 19 de diciembre, del Gobierno de La Rioja).</p>	<p><u>Objetivos:</u></p> <p>Invertir el actual y progresivo estado de regresión en que se encuentra la especie en La Rioja.</p> <p>Conservar sus poblaciones actuales, frenando los factores adversos que han llevado a la especie al borde de la extinción.</p> <p>Favorecer la recolonización de ciertos tramos de ríos potencialmente aptos para la vida de la especie a fin de aumentar su actual área de distribución geográfica.</p>	<p>El ámbito de aplicación del Plan más cercano al entorno aeroportuario se corresponde con el Río Ebro en el tramo desde su entrada en La Rioja hasta el límite de Alcanadre con Lodosa.</p> <p>Dado que el curso del río Ebro no se verá afectado directamente por las actuaciones propuestas, el hábitat del pez fraile no se verá alterado por la ejecución de las actuaciones previstas.</p> <p>En cambio, si podrían producirse determinadas afecciones indirectas sobre el río Ebro, ligadas a la generación de sólidos en suspensión durante la ejecución de las obras, principalmente durante los movimientos de tierras, por lo que en el ISA y en su documento complementario se proponen diversas medidas protectoras y correctoras encaminadas a paliar estos efectos.</p>	<p>El ISA identifica la fauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del plan director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p> <p>Respecto al pez fraile y a la potencial alteración indirecta de su hábitat por parte de las actuaciones previstas para la instalación de un sistema sencillo de iluminación para aproximaciones por la pista 11 y la protección de la infraestructura aeroportuaria, deberán ponerse en práctica una serie de medidas protectoras durante la fase de construcción de estas estructuras. Dichas medidas están recogidas en el ISA y en el documento de información complementaria al mismo.</p>	<p>Evitar o minimizar la afección a especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>



Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Biodiversidad	<p>Plan de Gestión de las Aves Esteparias en La Rioja: sisón común (Tetrax tetrax), aguilucho cenizo (Circus pygargus), cernícalo primilla (Falco naumanni), ganga ortega (Pterocles orientalis) y ganga ibérica (Pterocles alchata).</p> <p>(Decreto 55/2014, de 19 de diciembre, del Gobierno de La Rioja).</p>	<p><u>Objetivos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Frenar el declive observado en las especies de aves contempladas. - Contribuir a conservar las poblaciones más vulnerables. - Ampliar en la medida de lo posible su número y áreas de distribución. <p>Para ello se pretende actuar sobre los factores limitantes que las afectan y que impiden contar con un hábitat estepario en La Rioja diverso y con todas las comunidades de sus aves características en buen estado.</p>	<p>El ámbito de aplicación del Plan más cercano al entorno aeroportuario se corresponde con una superficie de 1.308 ha de cultivos extensivos de secano ubicada en el municipio Murillo de Río Leza a unos 4 km de distancia del aeropuerto.</p> <p>Debido a la distancia, no se prevén interacciones significativas entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y el ámbito de aplicación de los planes de recuperación de estas especies.</p> <p>En los censos de fauna realizados entre 2014 y 2018 sólo se ha detectado la presencia de aguilucho cenizo en 1 ocasión (censos 2016-2017).</p>	<p>El ISA identifica la avifauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del plan director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p> <p>Se han obtenido datos cuantitativos sobre la presencia de diferentes especies de avifauna en el interior del aeropuerto y en su entorno.</p> <p>En el ISA se proponen medidas para compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de especies protegidas.</p>	<p>Evitar o minimizar la afección a especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>
	<p>Plan de Conservación del Alimoche (Neophron percnopterus) en La Rioja. (Decreto 55/2014, de 19 de diciembre, del Gobierno de La Rioja).</p>	<p><u>Objetivos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Incrementar ligeramente la población reproductora existente. - Mantener al menos el área de distribución actual del alimoche. - Contribuir a la colonización de los territorios abandonados en las últimas décadas. <p>Para ello se pretende mitigar las amenazas y factores limitantes de origen antrópico que ponen en riesgo la viabilidad de la población a medio y largo plazo en la región.</p>	<p>No se prevén interacciones significativas entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, y el ámbito de aplicación del plan de recuperación de esta especie, ya que el ámbito de aplicación del plan más cercano al aeropuerto se ubica a más de 5 km de distancia.</p> <p>En los censos de fauna realizados entre 2014 y 2018 no se ha detectado ningún ejemplar de esta especie ni dentro del aeropuerto ni en las inmediaciones del mismo.</p>	<p>El ISA identifica la avifauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del plan director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p> <p>Se han obtenido datos cuantitativos sobre la presencia de diferentes especies de avifauna en el interior del aeropuerto y en su entorno.</p> <p>En el ISA se proponen medidas para compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de especies protegidas.</p>	<p>Evitar o minimizar la afección a especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Biodiversidad	<p>Plan de Recuperación del Águila-Azor Perdicera (Aquila fasciata) en La Rioja.</p> <p>(Decreto 33/2016. de 26 de agosto, del Gobierno de la Rioja).</p>	<p>Objetivos:</p> <p>Incrementar la población regional de la especie y su hábitat potencial hasta alcanzar unos efectivos reproductores acordes con la capacidad del medio, una población flotante capaz de reponer las pérdidas de reproductores y un área de distribución regional que permita una conexión con el resto de la población mediterránea y garantice su viabilidad genética y demográfica a largo plazo.</p>	<p>No se prevén interacciones significativas entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y el ámbito de aplicación del plan de recuperación de esta especie, ya que el ámbito de aplicación del plan más cercano al aeropuerto se ubica a más de 12 km de distancia.</p> <p>En los censos de fauna realizados entre 2014 y 2018 se ha detectado esta especie en 1 ocasión (censos 2016-2017)¹</p>	<p>El ISA identifica la avifauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del plan director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p>	<p>Evitar o minimizar la afección a especies protegidas y/o amenazadas.</p>
	<p>Plan de Recuperación del Águila Perdicera</p> <p>(Hieraaetus fasciatus) en Navarra.</p> <p>Decreto Foral 15/1996, de 15 de enero.</p>	<p>Objetivo:</p> <p>Conservar e Incrementar la población de esta especie hasta alcanzar unos efectivos reproductores, una población flotante y un área de distribución territorial que permita una conexión con el resto de la población mediterránea y garantice su viabilidad genética y demográfica a largo plazo.</p>	<p>No se prevén interacciones significativas entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y el ámbito de aplicación del plan de recuperación de esta especie, ya que el ámbito de aplicación del plan más cercano al aeropuerto se ubica a más de 55 km de distancia.</p> <p>En los censos de fauna realizados entre 2014 y 2018 se ha detectado esta especie en 1 ocasión (censos 2016-2017).</p>	<p>Se han obtenido datos cuantitativos sobre la presencia de diferentes especies de avifauna en el interior del aeropuerto y en su entorno.</p> <p>En el ISA se proponen medidas para compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de especies protegidas.</p>	<p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Biodiversidad	<p>Plan de Recuperación del Quebrantahuesos (<i>Gypaetus barbatus</i> L.) en Navarra.</p> <p>Decreto Foral 95/1995, de 10 de abril.</p>	<p>Objetivo:</p> <p>Eliminar los factores adversos que inciden o han incidido sobre el proceso de regresión de la especie, de modo que ésta alcance un tamaño de población viable a largo plazo que posibilite la recolonización de su hábitat potencial.</p>	<p>No se prevén interacciones significativas entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y el ámbito de aplicación del Plan de recuperación de esta especie, ya que el ámbito de aplicación del Plan más cercano al aeropuerto se ubica a más de 25 km de distancia.</p> <p>En los censos de fauna realizados entre 2014 y 2018 no se ha detectado ningún ejemplar de esta especie ni dentro del aeropuerto ni en las inmediaciones del mismo.</p>	<p>El ISA y las adendas identifican la avifauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p> <p>Se han obtenido datos cuantitativos sobre la presencia de diferentes especies de avifauna en el interior del aeropuerto y en su entorno.</p> <p>En el ISA y en las adendas se proponen medidas para compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de especies protegidas.</p>	<p>Evitar o minimizar la afeción a especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>
	<p>Plan de Recuperación del Oso Pardo (<i>Ursus Arctos</i>) en Navarra.</p> <p>Decreto Foral 268/1996, de 1 de julio.</p>	<p>Objetivo:</p> <p>Concreción de un conjunto de actuaciones en un instrumento de rango normativo apropiado para actuar sobre los factores adversos que inciden o han incidido sobre el proceso de regresión del oso pardo en Navarra, de modo que se puede lograr su conservación y la de sus hábitats naturales.</p>	<p>No se prevén interacciones significativas entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y el ámbito de aplicación del plan de recuperación de esta especie, ya que el ámbito de aplicación del plan más cercano al aeropuerto se ubica a más de 75 km de distancia.</p>	<p>No se tiene constancia de la presencia de esta especie en las inmediaciones del aeropuerto.</p>	

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Biodiversidad	<p>Plan de Recuperación del Cangrejo de Río Autóctono (Austropotamobius Pallipes L.) en Navarra</p> <p>Decreto Foral 143/1996, de 11 de marzo.</p>	<p>Objetivo:</p> <p>Eliminar los factores adversos que inciden sobre el proceso de regresión de la especie, de modo que esta alcance un tamaño de población viable a largo plazo y recolonice los tramos de río potencialmente utilizables por ella.</p>	<p>Se contempla la ejecución de varias actuaciones en la proximidad del río Ebro. No obstante, como el curso del río Ebro no se verá afectado directamente por dichas actuaciones, el hábitat del cangrejo no se verá alterado. Sí podrían producirse afecciones indirectas sobre el río Ebro, ligadas a la generación de sólidos en suspensión durante la ejecución de las obras, principalmente durante movimientos de tierras, por lo que en el ISA y en su adenda se proponen diversas medidas protectoras y correctoras encaminadas a paliar estos efectos.</p>	<p>El ISA y las adendas identifican la fauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del plan director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p> <p>Respecto al cangrejo de río autóctono y a la potencial alteración indirecta de su hábitat por parte de las actuaciones previstas para la instalación de un sistema sencillo de iluminación para aproximaciones por la pista 11 y la protección de la infraestructura aeroportuaria, deberán ponerse en práctica una serie de medidas protectoras durante la fase de construcción de estas estructuras. Dichas medidas están recogidas en el ISA y en las adendas.</p>	<p>Evitar o minimizar la afección a especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>
	<p>Plan de Ordenación del Espacio Protegido</p> <p>Red Natura 2000 "Sotos y Riberas Del Ebro"</p> <p>Decreto 9/2014, de 21 de febrero, del Gobierno de la Rioja.</p>	<p>Objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantizar el mantenimiento o el alcance de un estado de conservación favorable. - Lograr la integración ambiental de los usos y actividades que se desarrollan en el espacio mediante su adecuada ordenación. - Reducir los impactos derivados de las actividades humanas y procesos naturales que puedan afectar negativamente a su conservación. - Mejorar el conocimiento de su estado y evolución. - Promover un mayor conocimiento de la población a través de la información, la sensibilización y la educación ambiental. 	<p>El tramo más cercano al Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es el Soto de los Americanos ubicado a unos 1.200 metros de distancia.</p> <p>El curso del río Ebro no se verá afectado directamente por las actuaciones propuestas sin embargo sí podrían producirse determinadas afecciones indirectas sobre el río Ebro, ligadas a la generación de sólidos en suspensión durante la ejecución de las obras, principalmente durante los movimientos de tierras, por lo que en el ISA y en su adenda se proponen diversas medidas protectoras y correctoras encaminadas a paliar estos efectos.</p>	<p>El ISA Incluye un inventario de flora y fauna a partir del cual se han determinado las posibles afecciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del plan director.</p> <p>El ISA incluye un inventario de espacios naturales protegidos, espacios incluidos en Red Natura 2000 y cualquier otro instrumento internacional (Convenio RAMSAR, etc.), así como de hábitats incluidos en la Directiva 92/43/CEE y otras zonas de interés sin protección (IBA).</p> <p>El ISA establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad.</p>	<p>Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas.</p> <p>No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.</p> <p>Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p> <p>Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.</p>

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Biodiversidad	Plan Rector de Uso y Gestión de la Reserva Natural "Embalse del Salobre o de Las Cañas".	Objetivo: Establece una serie de Normas de obligado cumplimiento, que se consideran de la máxima importancia para alcanzar los fines de Conservación de la Reserva Natural en lo referente a acciones sobre el paisaje, Medio físico, Medio biótico, recursos renovables y actividades deportivas, recreativas, comerciales, didácticas o científicas.	No se prevén interacciones significativas entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y el ámbito de aplicación del Plan, dada la distancia de más de 5 km entre el aeropuerto y la Reserva Natural.	El ISA Incluye un inventario de flora y fauna a partir del cual se han determinado las posibles afecciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del plan director. El ISA incluye un inventario de espacios naturales protegidos, espacios incluidos en Red Natura 2000 y cualquier otro instrumento internacional (Convenio RAMSAR, etc.), así como de hábitats incluidos en la Directiva 92/43/CEE y otras zonas de interés sin protección (IBA).	Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas. No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos. Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.
	Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de la Rioja (PEPMAN) Aprobado el 28 de junio de 1988 (SOR 30 de junio de 1988).	Objetivo: Establece las medidas necesarias, en el orden urbanístico y territorial para asegurar la protección, conservación, catalogación y mejora de los espacios naturales, del paisaje y del medio físico rural, teniendo en cuenta la Red de Espacios Protegidos de La Rioja.	-	El ISA establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad.	Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas. Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial
Medio Hidrológico	Real Decreto Legislativo 1/2001, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas y Real Decreto 849/1986 de desarrollo.	Establece la regulación del Dominio Público Hidráulico y el uso del agua, así como las normas básicas para su protección.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones de la normativa vigente en relación con el medio hidrológico.	El ISA identifica la red hidrológica superficial, las masas de agua subterráneas, así como las posibles afecciones a las mismas, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras.	Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas). Evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas.
	Plan Hidrológico del Ebro 2015-2021 (Real Decreto 1/2016, de 8 de enero.	Establece los criterios generales para conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la demarcación.		Reducir el consumo de agua. Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.	

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Usos del suelo y ordenación del territorio	Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja.	Regula el ejercicio de la función pública de la ordenación del territorio por la Comunidad Autónoma, estableciendo medidas de organización e instrumentos de planeamiento, gestión, información y de tipo complementario.	-	El ISA incluye un análisis de los instrumentos de planificación que tienen relación territorial con el aeropuerto.	Compatibilización del plan director con el planeamiento territorial y urbanístico. Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.
	Plan General Municipal de Agoncillo Texto refundido aprobado definitivamente mediante acuerdo del Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (COTUR) de fecha 7 de mayo de 2004 (BOR de 9 de noviembre de 2004).	Establece la clasificación de todo el suelo del término municipal, asignando usos al suelo, así como derechos y deberes a los agentes del suelo.			
Patrimonio cultural	Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español.	Establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales.	-	El ISA identifica, en base a la información disponible y a los resultados de una prospección arqueológica superficial realizada, los elementos del patrimonio cultural existentes en la Zona de Servicio aeroportuario propuesta, así como las posibles afecciones a los mismos, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras.	Compatibilización de la actividad aeroportuaria con la preservación del Patrimonio Cultural. Evitar afecciones al dominio público pecuario.
	Ley 7/2004, de 18 de octubre, de Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja.	Establece el régimen jurídico del Patrimonio Cultural de La Rioja.			
	Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias.	Establece el régimen jurídico de las vías pecuarias, garantizando su uso público.			

Aspectos ambientales	Normativa sectorial, plan o programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y sus adendas	Objetivo ambiental
Transporte y movilidad	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.	Plantea un nuevo marco de planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda en España.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es compatible con las determinaciones de estos Planes.	El ISA incluye un análisis de los efectos sobre las infraestructuras, los accesos al aeropuerto y la movilidad.	Mantenimiento de los más altos niveles de calidad y seguridad de los servicios.
	Plan de Desarrollo del Sector Aéreo (PDSA 2014-2017).	Documento enmarcado dentro del plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024). Establece las líneas maestras para el desarrollo del Transporte aéreo en España durante su período de aplicación.			Mejorar la eficiencia técnica y económica de la infraestructura aeroportuaria, y fomentar la intermodalidad.
	Plan de Carreteras de La Rioja 2010-2021.	Establece la planificación estratégica de las infraestructuras la comunidad autónoma de La Rioja. Tiene como objetivo profundizar en la mejora de las carreteras de la red de titularidad autonómica aportando soluciones a las nuevas necesidades de los ciudadanos en términos de movilidad.			Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y la seguridad de la infraestructura aeroportuaria.

¹ La adenda de mayo de 2019 refleja que esta especie se ha observado 16 veces, no obstante el promotor ha aclarado posteriormente que se trata de una errata.

4.2. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN.

El ISA y las adendas recogen el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la propuesta de revisión del plan director del aeropuerto, el cual se sitúa a 10 km de la ciudad de Logroño. El punto de referencia del aeropuerto (ARP) se encuentra aproximadamente en su centro geométrico y sus coordenadas son: latitud 42° 27' 38" norte y longitud 02° 19' 14" oeste. Su superficie es de 232,32 ha y está situado a 352 metros de altitud sobre el nivel del mar.

Clima y cambio climático

El clima del ámbito de estudio es de tipo mediterráneo continental, con inviernos muy fríos y veranos suaves, siendo la temperatura media anual de 13,9 °C y la precipitación anual media de 405 mm.

La estimación del futuro clima regional procede de los escenarios climáticos regionalizados de la AEMET, en concreto, de los gráficos de evolución para España por provincias: La Rioja. Partiendo de los modelos globales del proyecto CMIP5 que sirvieron de base para el Quinto Informe de Evaluación del IPCC (AR5), donde se definen cuatro nuevos escenarios de emisión, las denominadas Sendas Representativas de Concentración (RCP).

En las proyecciones realizadas con diferentes métodos estadísticos se observa como en todos los escenarios se aprecia un incremento de la temperatura máxima y un aumento en la duración de las olas de calor para el periodo analizado 2020-2100. Este aumento en la temperatura también se aprecia en el aumento de la temperatura mínima y de las noches cálidas y en la disminución del número de heladas. Mientras que la precipitación anual se mantiene, según el método de regionalización estadística que se considere se podría producir un aumento de las precipitaciones torrenciales y una disminución en el número de días de lluvia, aumentando la duración de los periodos secos. En cualquier caso, aunque no varíe significativamente la precipitación, al aumentar la temperatura el estrés hídrico en la zona aumentaría, lo que podría provocar sequía y repercutiría negativamente en la vegetación natural y en la agricultura.

Calidad del aire. Ruido

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

Como resultado de este proceso, se han obtenido las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día (Ld) y tarde (Le), no habiéndose

contemplado para el periodo noche ya que el horario operativo del aeropuerto difiere en función del día de la semana, siendo su rango más amplio el comprendido entre 7:00-22:00 horas. El ISA incluye, en su Apéndice 2. Contaminación acústica, una descripción de la metodología de cálculo empleada, así como un mayor detalle de los resultados obtenidos.

Tras la valoración, no se ha detectado la presencia de suelos con uso residencial, sanitario, educativo o cultural expuestos a niveles sonoros superiores a los objetivos de calidad acústica que les son de aplicación ya que ninguna de las isófonas que determina estos niveles sobrepasa el límite exterior del aeropuerto y se circunscriben al entorno más próximo a la pista.

Calidad del aire. Contaminación atmosférica

Para caracterizar la calidad química del aire en el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo en la situación actual, el ISA realiza dos tipos de análisis:

- A. Cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes de origen aeroportuario para el último año completo. Los contaminantes considerados son NO_x, CO, SO_x, HC, PM₁₀, PM_{2,5} y CO₂.
- B. Modelado del transporte y dispersión de dichos contaminantes en la atmósfera. De este análisis se obtienen las curvas de isoconcentración medias anuales para NO_x, HC, PM₁₀ y PM_{2,5}, las máximas diarias de SO_x y PM₁₀, las máximas octohorarias de CO y las máximas horarias de NO_x y SO_x en las zonas urbanas del entorno aeroportuario.

El análisis está detallado ampliamente en el Apéndice 1 del ISA, y se basa en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes anteriormente citados, empleando para ello el programa *EDMS 5.1.4.1*, para el que se han tenido en cuenta las diferentes fuentes de emisión (aeronaves, vehículos de apoyo en tierra, unidades auxiliares de energía y vehículos de acceso al aeropuerto) el número de operaciones anuales para cada combinación aeronave-motor, los datos meteorológicos y las características superficiales.

Con los resultados obtenidos, y teniendo en cuenta los valores límites legales correspondientes al Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire ambiente, el ISA concluye que en la actualidad no se superan los límites establecidos en la normativa vigente en las poblaciones cercanas al recinto aeroportuario.

Consumo de energía y emisiones de CO₂

Según los datos del ISA, en el año 2015, el consumo eléctrico general en las instalaciones del aeropuerto de Logroño-Agoncillo fue de 772 MWh, que representa la emisión de 205 toneladas de CO₂ anuales¹.

El consumo de combustibles está referido a gasolinas, gasoil y queroseno, y procede de fuentes fijas (grupos electrógenos y calderas) y fuentes móviles (aeronaves, unidades

¹ Factor de conversión de 0,266 toneladas de CO₂ por MWh, según REE para el año 2015.

auxiliares de energía, vehículos de apoyo a las aeronaves y vehículos). A partir del programa de simulación EDMS 5.1.4.1, se ha estimado que la emisión de CO₂ equivalente resultante es de 229,23 t/año. Consecuentemente, las emisiones totales de CO₂ en el aeropuerto ascienden a 434 t/año.

Geología y suelos

El aeropuerto de Logroño-Agoncillo se localiza en la depresión o valle del Ebro, que se corresponde con la cuenca terciaria del Ebro, presenta una estratigrafía del cuaternario y, en concreto, se localiza en las terrazas bajas del río Ebro. Estas terrazas se componen de dos tramos bien definidos; uno inferior de gravas, con cantos rodados de caliza, areniscas y cuarcita, muy poco cementados en el que frecuentemente se observan lentejones de arena interestratificados y un tramo superior de naturaleza arcillosa y limosa, que localmente engloba cantos, y sobre el cual se asienta la mayoría de los campos de cultivo. Estos materiales se asientan en un substrato terciario, que en la zona del aeropuerto corresponde o bien a arcillas rojas con bancos de yesos o bien a arcillas con delgadas capas calizas arcillosas más o menos arenosas.

El tipo de suelos más frecuente en el ámbito de estudio, que se asienta sobre los sedimentos aluviales, son los fluvisoles (clasificación según FAO).

Sobre la aplicación del Real Decreto 9/2005 de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, en la adenda de mayo de 2019 el gestor aeroportuario indica que al encontrarse las actividades desarrolladas en el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo incluidas en el Anexo I del citado Real Decreto con los siguientes códigos: CNAE 63.23 y CNAE 50.20, el aeropuerto realizó en febrero de 2007 el informe preliminar de situación. Este informe fue enviado, tal y como establece la legislación vigente, al órgano competente de la Comunidad Autónoma. Posteriormente, en respuesta a solicitud de información adicional de mayo de 2007, Aena SME S.A. aportó la información solicitada (Nº registro E-27286).

Residuos

Según la clasificación de los residuos de la nueva Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, los residuos generados en el aeropuerto serán considerados como residuos comerciales, dentro de los cuales se diferencian entre peligrosos y no peligrosos. Respecto a los residuos no peligrosos, los residuos urbanos (basura orgánica, plástico, papel y cartón y vidrio) son retirados por el servicio de limpieza del Ayuntamiento de Agoncillo (6.164 kg en el año 2015).

El aeropuerto está inscrito en el Registro productores de residuos peligrosos de la Consejería de Medio Ambiente, y se mantiene un contrato con un gestor autorizado para su retirada. Según indica el gestor aeroportuario, el aeropuerto dispone de los documentos de aceptación de los residuos peligrosos que genera y, además del Libro-Registro, se archivan los documentos de control y seguimiento/justificantes de entrega asociados a las retiradas realizadas. En el punto de almacenamiento de residuos peligrosos, éstos se encuentran correctamente envasados y etiquetados conforme a la legislación vigente. La cantidad total de

residuos peligrosos generados durante el año 2015 fue de 1.141 Kg (de los que el 60% son material impregnado con sustancias peligrosas y envases vacíos que han contenido sustancias peligrosas).

Aguas y medio hidrológico

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo está situado entre los cauces del río Ebro, por el oeste y norte y del río Leza al este. Ambos cursos fluviales discurren a escasos metros de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto.

Según se pone de manifiesto en el ISA, unos 11.000 m² de la Zona de Servicio está incluida en el interior de la zona de policía del río Ebro. Además, las instalaciones aeroportuarias están dentro de las áreas de inundación para los periodos de retorno de 50 y 100 años. Se trata, por lo tanto, de una zona sensible a avenidas que obliga a que el diseño de las infraestructuras que se realicen en estas zonas se efectúe de forma que puedan responder adecuadamente a estos incrementos puntuales en el caudal del río.

En cuanto a la hidrogeología, el aeropuerto está situado sobre la Unidad Hidrogeológica nº 404 “Aluvial del Ebro: Cenicero-Lodosa”. La masa de agua subterránea sobre la que está situado el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo es la que corresponde al cuaternario aluvial, denominada “Aluvial de La Rioja-Mendavia ES091048”. Este acuífero está formado mayoritariamente por materiales de origen aluvial, distribuidos en terrazas y de naturaleza libre que comprende los aluviales del río Ebro. Dentro de estas terrazas, el aeropuerto está ubicado en las terrazas bajas del río Ebro que son terrazas encajadas de inundación y fondo aluvial con gravas sueltas, arenas y limos. Constituyen un acuífero de carácter libre, permeable por porosidad intergranular y de íntima conexión con los cursos fluviales que los nutren.

La recarga se produce principalmente por la infiltración de las precipitaciones y por los retornos de los riegos, el almacenamiento en las zonas de inundación en épocas de avenidas y, como se ha mencionado anteriormente, por la conexión río-acuífero.

El abastecimiento del aeropuerto se realiza directamente de la red general de agua del Ayuntamiento de Agoncillo. El consumo de agua de red correspondiente a 2015 fue de 17.106 m³.

En cuanto al saneamiento, el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo dispone de instalaciones propias para el tratamiento de las aguas residuales que se producen en el mismo. Tras su depuración el vertido de estas aguas se realiza al río Ebro, con un límite de vertido, establecido por la Confederación Hidrográfica del Ebro, de 73.200 m³ al año y de 200 m³ al día.

Por su parte, las aguas pluviales procedentes de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, después de pasar por los pertinentes separadores de hidrocarburos, se unen a otras aguas pluviales y son definitivamente vertidas al terreno. El aeropuerto posee dos puntos de vertido de aguas pluviales al terreno y posee todas las autorizaciones administrativas necesarias para poder realizar dichos vertidos.

Espacios protegidos y biodiversidad

Los **espacios naturales protegidos** en el entorno del aeropuerto son los señalados en la tabla adjunta.

Tabla 4.2. Espacios naturales protegidos en el entorno aeroportuario

FIGURA DE PROTECCIÓN	DENOMINACIÓN	DISTANCIA AL AEROPUERTO (Km)
ZEC ES2300006	Sotos y Riberas del Ebro.	1,2
ZEC y ZEPA (ES0000134) Reserva natural Humedal Ramsar	Embalse del Salobre o de las Cañas (perteneciente a la Comunidad Foral de Navarra).	5

El espacio “Sotos y Riberas del Ebro” comprende un total de 93,7 km de tramos fluviales del Ebro en La Rioja. Este espacio incluye 7 tramos del río, el más cercano al aeropuerto es el Soto de los Americanos de 2,2 km de longitud y es el más pequeño de los tramos incluidos en el espacio protegido.

Según el plan de gestión y ordenación de los recursos naturales del espacio (Decreto 9/2014, de 21 de febrero, del Gobierno de la Rioja) las especies de especial importancia para la gestión de lugar son: el pez fraile, la madrilla, garza imperial, milano negro, alimoche, el buitre leonado, águila calzada, águila perdicera, búho real, martín pescador, martinete, la nutria y el visón europeo. Entre los hábitats de interés comunitario (HIC), los bosques de galería *Salix alba* y *Populus alba* (92A0) es el hábitat con mayor representación, alcanzando el 29% de la superficie del espacio protegido.

El espacio denominado “Embalse de las Cañas” ha sido declarado ZEPA, ZEC Reserva Natural, Humedal Ramsar e IBA. Se trata de un humedal que se sitúa en la Comunidad Autónoma de Navarra, en el límite con la Comunidad Autónoma de La Rioja y cerca del margen izquierdo del río Ebro. Ocupa una superficie de 178,8 ha.

Brevemente, según su plan de gestión (Decreto foral 36/2016, de 1 de junio) el espacio es de gran importancia para la nidificación e invernada de numerosas especies de aves acuáticas y como punto de descanso de aves migratorias. Entre los valores naturales objeto de conservación se encuentran diversas aves acuáticas a las que se aplica el artículo 4 de la Directiva 2009/147/CE así como el visón europeo y la nutria. Estas especies se encuentran entre los “elementos clave”, o ejes principales en los que basar la conservación de la ZEC.

Por otro lado, tal y como muestra la figura 4.1, en las zonas colindantes e inmediaciones del aeropuerto se localizan diversas **áreas de interés especial de especies protegidas** de fauna, concretamente de visón europeo (*Mustela lutreola*), pez fraile (*Salapia fluviatilis*), alimoche (*Neophron percnopterus*) y aves esteparias (*Tetrax tetrax*, *Circus pygargus*, *Falco naumani*, *Pterocles orientalis*, *Pterocles alchata*). Estas áreas de interés especial se definen de acuerdo al área actual de ocupación de la especie protegida de la que se trate y son

coincidentes espacialmente con el ámbito de aplicación su Plan de Gestión, según el Decreto 55/2014, de 19 de diciembre, del Gobierno de La Rioja. Adicionalmente, el Plan de Recuperación del cangrejo de río autóctono en Navarra considera todos los efluentes del río Ebro aguas arriba del puente de Lodosa como área de distribución de la especie.

Figura 4.1 Áreas de interés especial de especies protegidas de fauna en el entorno aeroportuario



Fuente: Adenda al ISA de mayo de 2019

Otro espacio de interés destacable en las inmediaciones del aeropuerto, ubicado a 8,7 km, es la “Balsa de San Martín de Berberana” perteneciente al Inventario Español de Zonas Húmedas con Código IH230004.

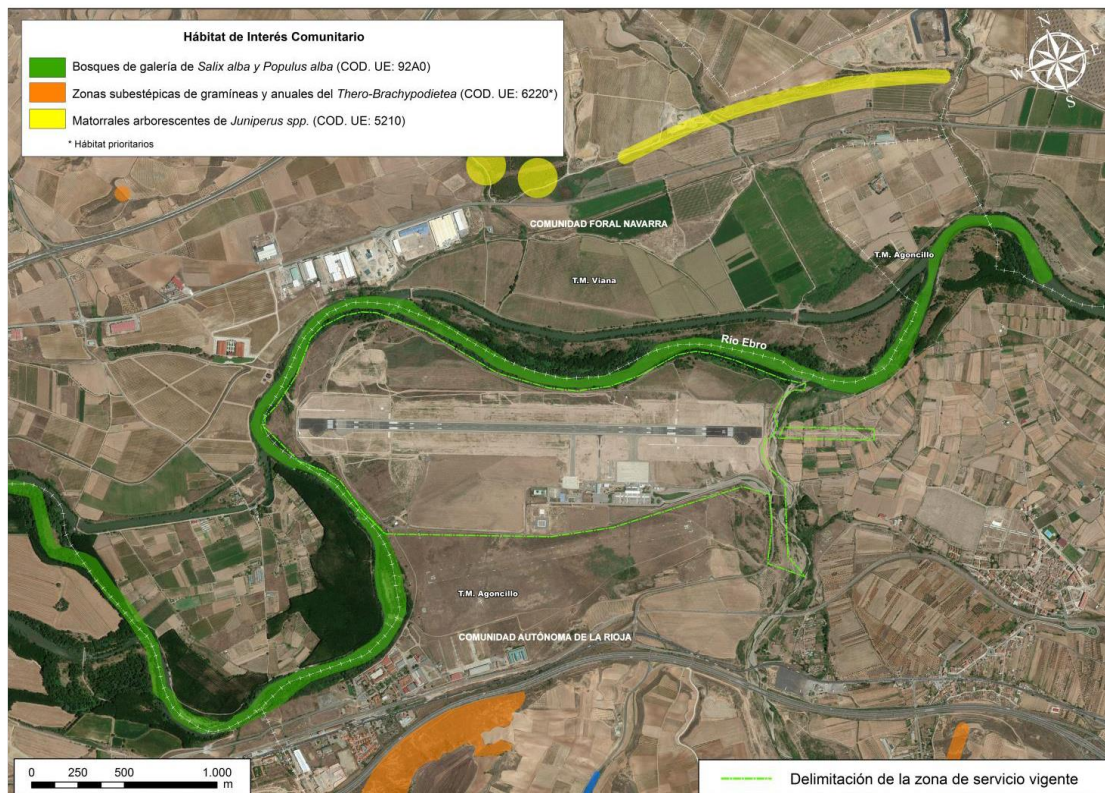
Según se indica en el ISA, la **vegetación** en las inmediaciones del aeropuerto ha sido profundamente modificada, contando en la actualidad con formaciones de tipo regresivo, siendo las más habituales en el entorno del aeropuerto los pastizales y cultivos, la vegetación asociada a la ribera de los cauces y zonas degradadas con matorral heliófilo.

La vegetación del interior del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo está formada mayoritariamente por zonas degradadas con matorral heliófilo.

También existen algunas especies de origen ornamental que se distribuyen tanto en los viales de acceso al aeropuerto como en algunos puntos concretos de su interior.

Cabe resaltar la presencia de un bosque de galería en la zona de la cabecera 11 que se extiende hacia la zona contigua al aeropuerto. Tal y como muestra la figura 4.2, la distribución de este bosque de galería coincide con la existencia del **HIC** “Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*” (92A0) que se extiende a lo largo del río Ebro y bordea la cabecera oeste y la zona norte del aeropuerto.

Figura 4.2 HIC en el entorno aeroportuario



Fuente: ISA

En relación a la **fauna**, en el año 2014-2015, Aena realizó una serie de censos mediante transectos que recorren los distintos ecosistemas del entorno aeroportuario. Posteriormente, con motivo de la actualización del Estudio de Riesgos de Impacto con Fauna en los años 2016, 2017 y 2018, el servicio de control de fauna ha realizado nuevas observaciones. Las principales conclusiones de los trabajos realizados se resumen a continuación.

Respecto a los mamíferos, se ha detectado la presencia estable en el aeropuerto de liebre y conejo y eventualmente de zorro. En el exterior del aeropuerto, se conoce la existencia de tejón, corzo y jabalí. En el río, aparecen nutria y castor europeo. Respecto al visón europeo (catalogada como En Peligro de Extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de La Rioja) no se ha identificado durante los trabajos realizados. No obstante, según el Banco de Datos de Biodiversidad del Gobierno de la Rioja, su ámbito de distribución se encontraría en las inmediaciones del aeropuerto.

El número total de especies de aves observadas en el aeropuerto de Logroño-Agoncillo asciende a 92.

En el periodo 2014-2015, se identificaron 69 especies de aves, las más abundantes fueron el estornino pinto (*Sturnus vulgaris*), el jilguero (*Carduelis carduelis*), la paloma bravía (*Columba livia*), el avión zapador (*Riparia riparia*) y el pardillo (*Carduelis cannabina*).

En el periodo 2016-2017 se constató la presencia de las especies ya detectadas en el censo 2014-2015 y 23 nuevas. Estos resultados indican que el estornino pinto, y el avión zapador

son las principales especies presentes en el aeropuerto, seguidos de la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), la garza real (*Ardea cinerea*) y la garceta común (*Egretta garzetta*). En 2018 no se ha registrado la presencia de nuevas especies en la zona.

Entre las especies observadas en el entorno aeroportuario cabe destacar aquellas que se encuentran amenazadas. Éstas son el milano real (*Milvus milvus*), el águila perdicera (*Aquila fasciata*), y aguilucho cenizo (*Circus pygargus*).

El milano real (especie catalogada como En Peligro de Extinción por el Catálogo Español de Especies Amenazadas) sólo ha sido observada en una ocasión, durante los trabajos desarrollados en el periodo 2014-2015.

El águila perdicera (catalogada como Vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y En Peligro de Extinción en el Catálogo de la Flora y Fauna Silvestre de La Rioja) no fue detectada en el censo de 2014-2015, sí ha sido detectada en 2016-2017 en una ocasión y no ha vuelto a detectarse en el año 2018.

El aguilucho cenizo (catalogada como Vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas) no fue detectada en el censo de 2014-2015, sí ha sido detectado en 2016-2017 en una ocasión y no ha vuelto a detectarse en el año 2018.

Otras especies amenazadas cuyo ámbito potencial de distribución se encuentra próximo al entorno aeroportuario como el cernícalo primilla, el sisón, la ganga ortega, la ganga ibérica y el alimoche no han sido identificadas.

Entre las especies observadas también destacan aquellas que se consideran relevantes para la conservación de los espacios incluidos en la Red Natura 2000 cercanos al aeropuerto (se incluye entre paréntesis el número de observaciones durante los censos realizados en el periodo 2014-2015): milano negro (119), buitre leonado (25), águila calzada (16), garza imperial (5), martín pescador (2), martinete (3), aguilucho lagunero (10), andarríos chico (8), garza real (58), garceta común (28).

Además, por su abundancia en el entorno aeroportuario, destacan la cigüeña blanca (158) y el cormorán grande (73).

Según se indica en la documentación, a pesar de tener constancia de la presencia de las citadas especies de interés, el aeropuerto no constituye un emplazamiento reproductivo para las mismas. Sin embargo, cabe destacar el hecho de que muchas parejas de milano negro crían en el bosque de ribera anexo al aeropuerto y además lo utilizan para concentrarse en dormideros comunales. Concretamente, se ha identificado un dormidero de la especie a 340 m de la cabecera 29. Existe también un núcleo reproductor de cigüeña blanca que consta de 5-6 parejas en los últimos años. Se sitúa a 540 m al noroeste de la cabecera 11, en una zona de bosque de galería del río Ebro.

En cuanto a las migraciones, se afirma en el ISA que el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo no se localiza en una ruta migratoria destacada, no obstante, el Ebro actúa como un corredor ecológico y es utilizado por algunas especies durante las temporadas de paso migratorio.

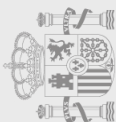
Asimismo, en la adenda de mayo de 2019 se identifican 10 focos de atracción de avifauna en el entorno del aeropuerto:

1. Dormidero de garzas en el Ebro, situado a 400 m de la cabecera 29.
2. Dormidero de milanos negros en el Ebro a 340 m de la cabecera 29.
3. Colonia de cría de cigüeña blanca en el Ebro, se encuentra a 540 m al noroeste de la cabecera 11, muy próxima al vallado perimetral. Consta de 5-6 parejas en los últimos años.
4. Embalse de Las Cañas (ZEC, ZEPA, Reserva Natural, Humedal Ramsar e IBA), situado a 5,8 km al oeste del aeropuerto, en la provincia de Navarra (aves acuáticas como el ánade azulón, la focha común y el zampullín común y zona de cría y alimentación del aguilucho lagunero occidental y garza real y punto de descanso de aves migratorias ligadas a los medios acuáticos).
5. Iglesia de Agoncillo, se localiza a 1,6 km al este del aeropuerto en el núcleo urbano de Agoncillo (cigüeña blanca).
6. Isla del río Ebro al norte de Recajo, se ubica a 1 km al sur de la cabecera 11 (águila calzada, ánade azulón, andarríos chico, azor común, busardo ratonero, carbonero común, corneja,...).
7. Sotos en la ribera del Ebro (garzas, cormorán, ratonero, milano negro y águilas calzada):
8. Colonia de avión zapador a 0,5 km de distancia de la cabecera 29, muy cerca del vallado del recinto aeroportuario.
9. Instalación de gestión integral de residuos urbanos, situado a 4 km al sur del aeropuerto (corneja, cigüeña blanca y milano negro).
10. Bosque de ribera cabecera 11, localizado en la zona norte de la cabecera 11 (aves acuáticas, ánade real, ratonero, aguilucho pálido y águila calzada).

Finalmente, en relación a las colisiones con aves, se indica que durante el período 2008-2017, se ha registrado un total de 14 colisiones (10 en el interior, 3 en el exterior del aeropuerto y una de ellas con origen no confirmado). Solo en cuatro de ellas se han podido identificar las especies implicadas. Estas son golondrina (*Hirundo rustica*), busardo ratonero (*Buteo buteo*), vencejo común (*Apus apus*) y cigüeñuela común (*Himantopus himantopus*). Todas ellas incluidas en el Listado de Especie Silvestres en Régimen de Protección Especial, ninguna se encuentra amenazada ni se considera especie relevante o clave para la conservación y gestión de los espacios cercanos incluidos en la Red Natura 2000.

De acuerdo con todo lo expuesto, en la adenda de mayo de 2019 se concluye lo siguiente:

1. El aeropuerto se localiza junto al río Ebro que constituye un corredor migratorio, por lo que al menos dos veces al año se producen importantes picos de especies migratorias, pero coinciden con épocas con pocas operaciones aeronáuticas.



2. La comunidad de aves presenta una mayor riqueza de especies en verano, pero mayor abundancia de ejemplares en invierno, debido a la formación de bandos de paseriformes y palomas, además de acuáticas invernantes asociadas al río Ebro, como garza y cormorán.
3. Se han identificado en el exterior del aeropuerto determinadas especies de gran tamaño (grandes rapaces y garzas) y también palomas, estorninos, avión zapador y pequeñas rapaces, que constituyen un riesgo potencial para las operaciones aeronáuticas desarrolladas.
4. La presencia de mamíferos en el interior del aeropuerto es escasa.
5. Se han identificado 10 focos de atracción de la fauna en el entorno cercano del aeropuerto.

Usos del suelo y ordenación territorial

El aeropuerto presenta en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente, una gran extensión de terreno baldío ocupado principalmente por pastizal, existiendo manchas de vegetación arbórea asociadas a la ribera del río Ebro. En torno al recinto aeroportuario, al sur de la Zona de Servicio, se localiza un área perteneciente al Ministerio de Defensa, mientras que, al este, al otro lado del río Leza, el uso es predominantemente agrario.

El ISA analiza diversos instrumentos de ordenación territorial que afectan al ámbito de estudio, tales como la Estrategia Territorial de La Rioja que es un instrumento de planificación territorial contemplado en la Ley 5/2006, de 2 de mayo, (BOR nº 59, de 4 de mayo de 2006).

El planeamiento vigente en el municipio de Agoncillo se encuentra regulado por el Plan General Municipal aprobado mediante acuerdo del Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (COTUR) de fecha 7 de mayo de 2004 (BOR de 9 de noviembre de 2004).

El aeropuerto es considerado por el Plan General Municipal como un equipamiento de primera importancia, y lo clasifica como Suelo No Urbanizable, con la calificación de Sistema General Aeroportuario. El límite del Sistema General Aeroportuario coincide con el del plan director de 2001.

Paisaje

Según el “Estudio y Cartografía del Paisaje de la Comunidad Autónoma de la Rioja” el recinto aeroportuario se localiza entre dos unidades de paisaje:

- ✓ Recajo (E 17). Prácticamente abarcaría todo el aeropuerto. Se caracteriza por una calidad visual de 1 y una fragilidad visual de 3.
- ✓ Desembocadura del Río Leza (L 28b). Abarca la zona de la desembocadura del río Leza. Se caracteriza por una calidad visual de 2 y una fragilidad visual de 3.

Se indica en el ISA que la zona se caracteriza por la gran antropización del paisaje y la carencia de singularidades paisajísticas que confieren al conjunto baja calidad paisajística.

Patrimonio cultural

No hay documentado ningún yacimiento ni elemento patrimonial dentro del recinto del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo.

Tras la prospección arqueológica realizada, autorizada por la administración competente, no se ha evidenciado ningún indicio sobre la existencia de yacimientos arqueológicos o paleontológicos dentro del perímetro del ámbito de la actuación.

Vías pecuarias

En el entorno aeroportuario se localizan tres vías pecuarias: el ramal de Clavijo de la Cañada Real Soriana Oriental, que discurre colindante con la cabecera este del aeropuerto por la margen izquierda del río Leza; la colada de la Veguilla, que discurre en toda su longitud por la margen derecha del río Leza hasta alcanzar el río Ebro y la Cañada del Ebro, que se ubica al sur del aeropuerto, a mayor distancia que las anteriores.

Infraestructuras, transporte y movilidad

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo está situado en el término municipal de Agoncillo a 10 kilómetros al este de la ciudad de Logroño.

El único acceso al aeropuerto se realiza a través de la carretera N-232 que une Logroño con Zaragoza y conecta con el LR-132. El tiempo medio de recorrido desde el centro urbano de la capital riojana es de unos 10 minutos.

El acceso al aeropuerto únicamente se puede realizar en coche particular o mediante taxi.

4.3. PREVISIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS DERIVADOS DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR.

A continuación, se describen los principales efectos ambientales de la solución propuesta.

- Contaminación atmosférica

En el ISA se ha realizado un estudio específico de emisiones e inmisiones de contaminantes atmosféricos, para la situación actual del aeropuerto, así como para el desarrollo previsible (horizonte 3) que plantea la propuesta de revisión del plan director. En este sentido, el análisis, detallado en el apéndice 1 del ISA, se ha basado en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes estudiados, empleando el programa EDMS 5.1.4.1.

Los resultados obtenidos derivados de la modelización concluyen que, para el horizonte de mayor desarrollo (horizonte 3), los valores límites establecidos por normativa, no se superan en ninguna de las poblaciones cercanas al aeropuerto, para ninguno de los parámetros analizados (CO, HC, NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5} y CO₂).

- Ruido

El impacto acústico de la alternativa seleccionada ha sido analizado en el ISA utilizando el programa de simulación INM ("Integrated Noise Model") en su versión 7.0d. Puesto que la

previsión de demanda para la alternativa 0 coincide con el horizonte 3 de la propuesta de revisión del plan director, y dado que no se prevé ninguna actuación que implique la modificación de la configuración física del aeropuerto y campo de vuelos, los resultados obtenidos para ambos escenarios son los mismos. En el Apéndice 2 del ISA se detallan los datos y cálculos utilizados, así como los resultados pormenorizados.

El resultado global de dicho análisis se muestra en las figuras siguientes, que corresponden a las huellas sonoras a los niveles L_{eq} 55, 60, 65, 68, y 70 dB(A) para el periodo día (7-19 horas), actual horario operativo del aeropuerto.

Figura 4.3 Huella acústica del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. Periodo día. Horizonte 3 (desarrollo previsible).

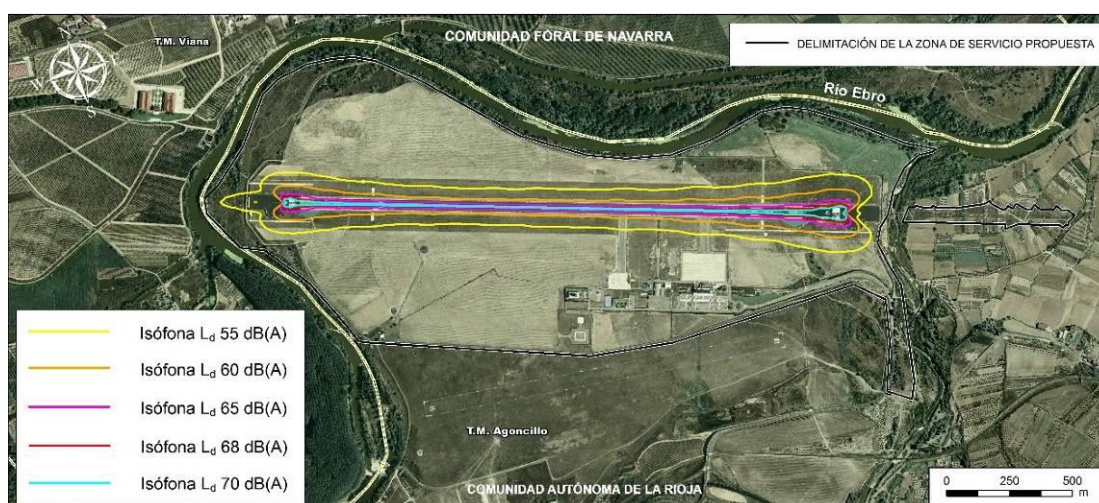
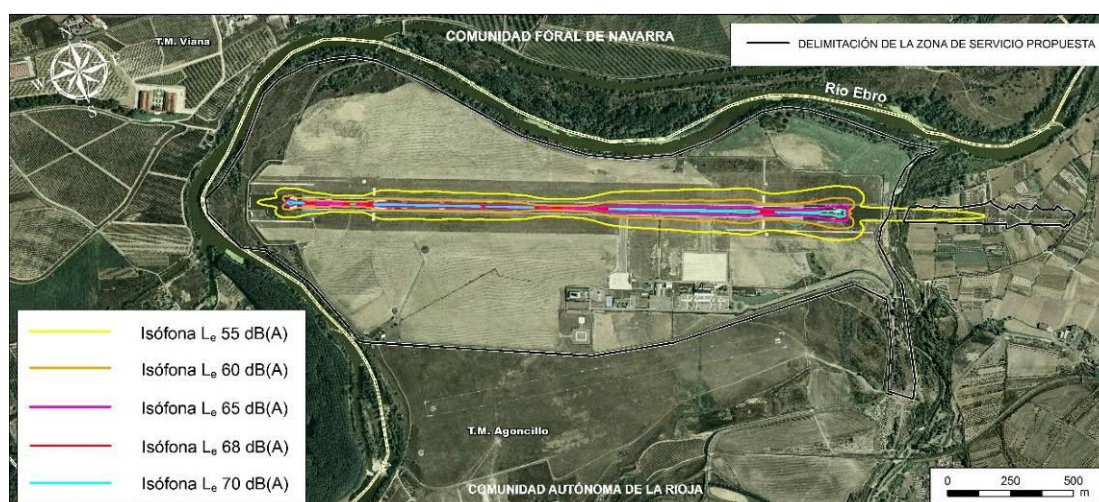


Figura 4.4 Huella acústica del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. Periodo Tarde. Horizonte 3 (desarrollo previsible)



De acuerdo a los resultados obtenidos, se concluye en el ISA que no se superarán los objetivos de calidad fijados en ninguna de las zonas descritas en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007. Tampoco se ha inventariado suelo urbanizable residencial dentro

del ámbito delimitado por las isófonas Ld 60-Le 60 dB, pues éstas no sobrepasarán el límite exterior del aeropuerto. Durante el periodo noche el aeropuerto continuará sin prestar servicio por lo que no se ha realizado la evaluación del indicador $L_n \leq 50$ dB.

- Energía y Cambio climático

El ISA realiza un análisis estimativo de los consumos energéticos que se generan, tanto de consumo eléctrico como de combustibles previstos para la alternativa 0, así como para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3). A partir de los resultados obtenidos, se ha realizado un análisis de las emisiones de gases de efecto invernadero que el aeropuerto puede generar.

En el ISA, los cálculos para las emisiones de alcance 1 y 2 se realizaron a partir de los consumos energéticos estimados en función del aumento del número de pasajeros, que pasaban de 14.971 en la situación actual a 41.360 en el horizonte de desarrollo previsible/alternativa 0 siguiendo el criterio de localización, en el que no se tiene en cuenta el porcentaje de energía renovable específico con garantía de origen con el que cuenta el aeropuerto en el suministro de electricidad.

Dado el tiempo transcurrido y el cambio de criterio en cuanto a la consideración de las emisiones de alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado; es decir, teniendo en cuenta el porcentaje de energía renovable con garantía de origen en el suministro eléctrico del aeropuerto, se han vuelto a calcular los valores de emisiones teniendo en cuenta este criterio, tanto para situación actual como para el horizonte de desarrollo previsible/alternativa 0. En el caso del horizonte de desarrollo previsible se ha tenido en cuenta para el cálculo de emisiones el compromiso de Aena de adquirir un 80% de la energía eléctrica con garantía de origen renovable para dicho horizonte.

Con este nuevo criterio las emisiones totales de CO₂ en el aeropuerto en la situación actual ascienden a 114 toneladas y a 199 toneladas en el horizonte de desarrollo previsible (frente a 434 y 1.370 toneladas, respectivamente, que contemplaba el ISA antes de introducir el criterio sobre energía renovable con garantía de origen). Este incremento en las emisiones de CO₂ se ha calculado de manera proporcional al incremento de las unidades tráfico sobre las operaciones por lo que está íntimamente relacionado con el aumento de pasajeros que se estima se producirá en el horizonte 3.

En relación con la adaptación al cambio climático, en el ISA se determina que no se prevén impactos significativos. Sin embargo, desde hace varios años se vienen registrando repetidas crecidas del río Ebro a su paso por el aeropuerto que ocasionan diversos problemas de inundación del campo de vuelo. Por ello, la propuesta de revisión del plan director plantea una serie de actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria frente a inundaciones.

- Agua y medio hidrológico

Como se ha indicado anteriormente, la hidrología del entorno aeroportuario está condicionada por el río Ebro y por el río Leza. Los cálculos de avenida para periodos de 50 y 100 años afectan a la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto llegando incluso

a afectar a la propia pista. Por ello, se ejecutarán determinadas actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria.

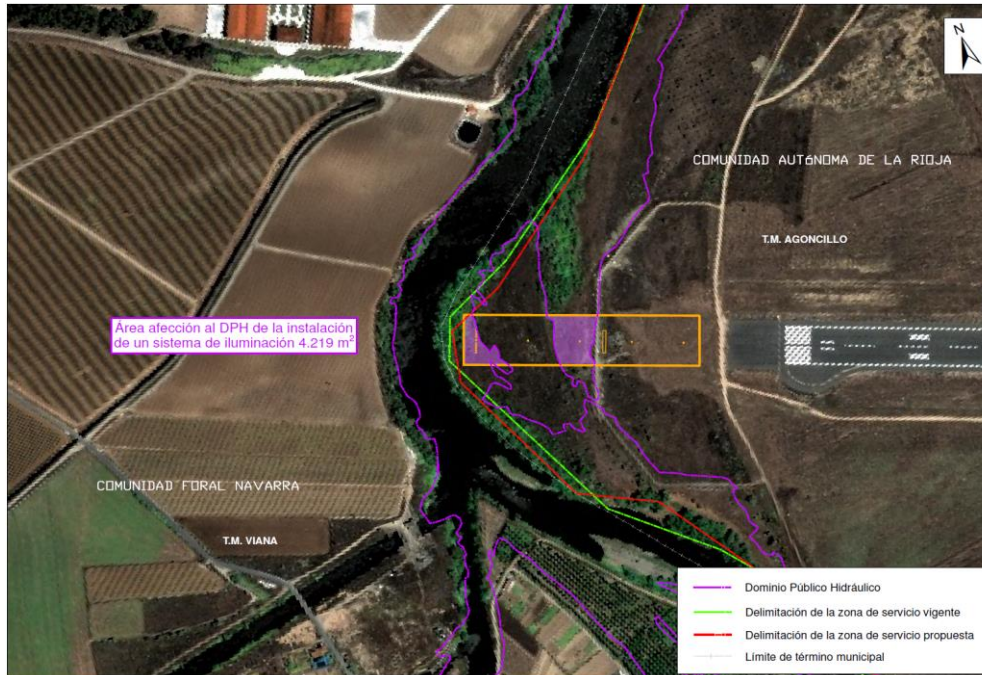
De acuerdo al informe emitido por la Confederación Hidrográfica del Ebro el 21 de julio de 2017, la Zona de Servicio del aeropuerto supera en varios puntos el dominio público hidráulico estimado tanto del río Ebro como del río Leza. Aunque se encuentra fuera del ámbito de las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPIs), los tramos de los ríos Ebro y Leza que se ubican próximos a las actuaciones proyectadas, se clasifican con un Riesgo A2, alto importante. A su vez, el organismo indica que, algunas de las actuaciones propuestas se encuentran dentro de la zona de flujo preferente del río Ebro y se encuentran parcialmente dentro de su zona inundable. Concretamente, el sistema de iluminación en la cabecera 11; las actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria frente a avenidas e inundaciones y la remodelación del edificio del servicio de control de fauna. Las escolleras de protección se sitúan en la zona de policía.

Por su parte, la construcción del sistema de iluminación para la cabecera 11 supone una afección al Dominio Público Hidráulico de 4.219 m², tal y como se puede observar en la ilustración 4.6. Se indica que la ocupación directa del dominio público hidráulico conlleva, a su vez, la necesidad de talar todos los pies arbóreos que interfieran visual o directamente sobre el sistema de iluminación, para mantener libre de vegetación que obstaculice la visión en toda esa zona. Por todo ello, se considera la construcción del sistema de iluminación en la cabecera 11 como una actuación sensible. Lo cual, requerirá que dicho proyecto sea analizado de manera concreta a través de un procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Figura 4.5 Actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria



Figura 4.6 Afección al dominio público hidráulico por la instalación de un nuevo sistema de iluminación



En relación a las aguas pluviales del aeropuerto, se indica que son tratadas mediante separadores de hidrocarburos mientras que las residuales son tratadas en la EDAR del propio aeropuerto, por lo que el gestor aeroportuario considera que no se producirá una afección negativa sobre la calidad de las aguas. Además, se realizan analíticas de manera periódica que certifican que todos los niveles de vertido están dentro de los límites permitidos para cada contaminante.

Respecto a las aguas subterráneas, se indica que una vez ejecutadas las distintas actuaciones propuestas en la revisión del plan director, se producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas, reduciéndose la superficie de infiltración y, por tanto, de recarga de los acuíferos. No obstante, considerando que la nueva ocupación espacial de las nuevas instalaciones asciende a 1,66 ha de nueva superficie asfaltada, concluye que la superficie de recarga no sufrirá una modificación relevante.

Con relación al consumo de agua en el escenario de desarrollo previsible se ha estimado en 44.895 m³, lo que supone un aumento del 162,45% respecto a la situación actual. Esta cifra no se considera muy significativa, dado que representaría menos del 0,37% del total de la ciudad de Logroño (datos del año 2018). El aumento del consumo de agua se ha calculado de manera proporcional al incremento de las unidades tráfico. Se indica que, con las medidas de minimización del consumo, se prevé una reducción del 5% por pasajero.

- Geología, geomorfología y suelos

La superficie que verá pavimentada respecto a la situación actual asciende a 1,66 ha, debido a las actuaciones de instalación de un sistema sencillo de iluminación para aproximación por la pista 11, la adecuación de la plataforma de aviación general, la nueva plataforma para actividades handling y la ejecución de actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria.

De todas las actuaciones propuestas, la que plantea un cambio de uso del suelo es la instalación del sistema de iluminación de la cabecera 11, al localizarse en el exterior del vallado del recinto aeroportuario, aunque dentro de la Zona de Servicio vigente del aeropuerto.

La ocupación definitiva de terreno por el sistema de iluminación de la cabecera 11 es pequeña, ya que este tipo de sistemas se asientan sobre un sistema de pilares, por lo que no se produce una ocupación continua de toda la superficie.

Todas las actuaciones propuestas están localizadas dentro de la Zona de Servicio vigente.

En relación a los volúmenes de movimientos de tierras que conllevaría el proyecto, no es posible establecer un valor o magnitud de los mismos al no existir información concreta sobre los desmontes, terraplenes y nivelaciones que contemplará el proyecto constructivo derivado de esta actuación.

- Residuos

El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para el horizonte de desarrollo previsible. Se ha estimado en 2.522 kg la cantidad de residuos peligrosos generados y 13.623 kg de residuos no peligrosos, incrementándose en un 121% tanto los residuos peligrosos como los residuos no peligrosos, respecto a la situación actual. Este incremento en la generación de residuos está ligado al aumento de pasajeros. En el horizonte de desarrollo previsible se estima una tasa de reciclado del 40% respecto al 20% de la situación actual.

- Biodiversidad, fauna y flora

En cuanto a la **Red Natura 2000**, el área declarada como ZEC "Sotos y Riberas del Ebro" es la más cercana al aeropuerto y se localiza a 1,2 km de distancia al mismo. Durante la fase de construcción, se indica que podrían producirse determinadas afecciones indirectas sobre el río Ebro, ligadas fundamentalmente a la generación de sólidos en suspensión durante la ejecución de las obras. Además, aumentarán las emisiones atmosféricas de ruido y polvo. Por ello, en la adenda se proponen diversas medidas protectoras y correctoras en la ejecución de los proyectos encaminadas a paliar estos efectos.

Durante la fase de operación, se refleja en la adenda que no se prevé que el tráfico de aeronaves incremente la presión antrópica sobre la ZEC "Sotos y Riberas del Ebro". La huella acústica simulada para el horizonte de desarrollo previsible queda circunscrita a la Zona de Servicio aeroportuaria y durante la noche el aeropuerto no presta servicio.

La ZEC y ZEPA "Embalse de las Cañas" de la Comunidad Autónoma Navarra se sitúa a unos 5 km del aeropuerto. Se indica que no se prevén impactos significativos dada la distancia a la que se encuentra del aeropuerto.

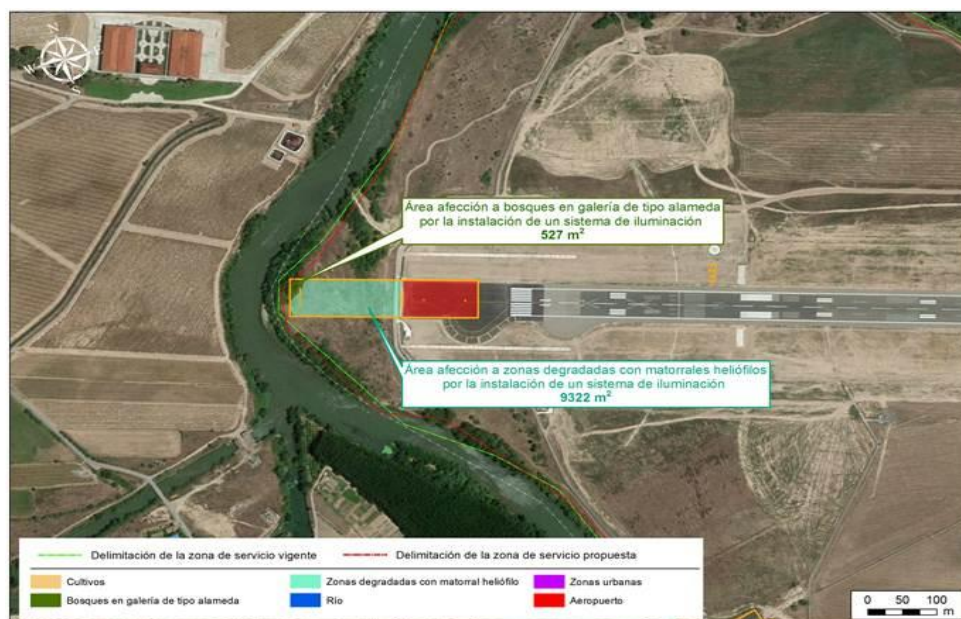
Consecuentemente, el gestor aeroportuario concluye en la documentación ambiental que no existe afección sobre ningún espacio natural protegido teniendo en cuenta: la magnitud de las actuaciones previstas; la previsión de demanda de tráfico en el horizonte de desarrollo previsible; la maniobrabilidad de la tipología de aeronaves OCT (que supondrán el 70,6% de las operaciones totales) y los antecedentes sobre afección a aves por colisión. No obstante, se deben tener en consideración las siguientes circunstancias:

- Se han identificado en el entorno aeroportuario especies que se han declarado de importancia para la gestión y conservación de ambos espacios incluidos en la Red Natura 2000. Destacan el milano negro, el buitre leonado, el águila calzada, el aguilucho lagunero, la garza real, la garceta común y la nutria, entre otros.
- El espacio “Embalse de las Cañas” se ha identificado como un foco de atracción de avifauna con el que podrían existir interacciones con las trayectorias de aproximación y despegue del aeropuerto.
- Se prevén actuaciones en el margen del río Ebro (sistema de iluminación y de protección y control de inundaciones) que podrían tener efectos indirectos sobre la dinámica hidrológica del río y, por ende, sobre el espacio “Sotos y Riberas del Ebro”.
- Se prevé la afección sobre el HIC “Bosques de Galería de *Salix alba* y *Populus alba*” (92A0) como consecuencia de la construcción del sistema de iluminación.

Teniendo en cuenta estas circunstancias y considerando el artículo 46 de la ley 42/2007, de 13 de diciembre, se han incluido en los apartados 6.1 y 6.2 de la presente memoria ambiental una serie de determinaciones (1-5) y buenas prácticas en la ejecución de los proyectos que se han considerado necesarias para garantizar la compatibilidad entre el desarrollo del plan director y la conservación de los espacios protegidos, evitando su deterioro. Estas determinaciones pretenden también evitar perturbaciones que pudieran tener un efecto significativo sobre las especies y los HIC fuera de la Red Natura 2000.

En línea con lo anterior, se informa en el ISA de que las afecciones más significativas sobre la biodiversidad se producen sobre la **vegetación** de ribera debido a las actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaría y a la instalación del sistema de iluminación en la cabecera 11. Concretamente, el sistema de iluminación se plantea parcialmente sobre el HIC “Bosques de Galería de *Salix alba* y *Populus alba*” (92A0) ocupando aproximadamente 527 m² de vegetación de ribera y 9.322 m² de matorral heliófilo con herbáceas.

Figura 4.7 Afección a la vegetación por la instalación de un nuevo sistema de iluminación en la cabecera número 11 del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo



En cuanto a las actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria se indica que se ejecutarán en terrenos del aeropuerto, en la zona más cercana al borde de los taludes de la pista donde se desarrollan principalmente matorrales heliófilos con herbáceas, no produciendo afección a la vegetación de ribera.

En el ISA y en la adenda de mayo de 2019 se han incluido una serie de medidas y buenas prácticas en la ejecución de proyectos dirigidos a paliar los impactos causados sobre la vegetación. Además, se indica que el proyecto de la instalación del sistema de iluminación en la cabecera 11 será sometido a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Por último, este órgano ambiental considera necesaria la restauración y compensación de los impactos ocasionados sobre la vegetación y especialmente, sobre el HIC afectado tal y como se recoge en el apartado 6.1 de la presente memoria ambiental.

La afección sobre la **fauna**, se relaciona principalmente, con la pérdida de hábitat de tipo fluvial originado por las actuaciones de instalación del sistema de iluminación en la cabecera 11.

Además, se refleja en la documentación ambiental el hecho de que, en las inmediaciones del aeropuerto, en los ríos Ebro y Leza, existen áreas de interés especial y zonas de distribución del visón europeo, el pez fraile y el cangrejo de río autóctono. Excepto el sistema de iluminación, que se adentra hacia el dominio público hidráulico y afecta a bosque de ribera, el resto de actuaciones de protección se ubican en la zona de policía del río Ebro, en áreas desprovistas de vegetación. Se aclara que ninguna de las actuaciones afectará de forma directa al cauce.

Por ello, el gestor aeroportuario no considera que se produzca afección sobre el hábitat de las citadas especies protegidas. No obstante, se asume que durante la fase de construcción podrían producirse afecciones indirectas sobre el río Ebro, ligadas fundamentalmente a la generación de emisiones acústicas y a la generación de sólidos en suspensión. En ese sentido, se proponen en el ISA y en la adenda de mayo de 2019 medidas protectoras y correctoras dirigidas a paliar estos efectos durante la ejecución de los proyectos (apartado 6.2).

El gestor aeroportuario tampoco considera que se genere ningún tipo de afección (directa o indirecta) sobre ejemplares de alimoche, aves esteparias o águila perdicera, debido a la distancia a la que se ubican sus áreas de interés respecto al aeropuerto (más de 3 km). Además, señala que sólo el águila perdicera y el aguilucho cenizo han sido observadas en los censos realizados.

Así, respecto a la avifauna amenazada identificada (milano real, aguilucho cenizo y águila perdicera) se indica en el ISA que se trata de especies raramente observadas y de presencia muy puntual ya que tan sólo se ha registrado una observación de las mismas durante los censos realizados en el periodo comprendido entre 2014-2018.

Consecuentemente, el gestor aeroportuario afirma que no se prevé que se incremente de forma significativa el posible impacto sobre la avifauna presente en el entorno aeroportuario teniendo en cuenta: la magnitud de las actuaciones previstas; la previsión de demanda de tráfico para el horizonte de desarrollo previsible; la maniobrabilidad de la tipología de

aeronaves OCT (que supondrán el 70,6% de las operaciones totales) y los antecedentes sobre afección a especies por colisión.

No obstante, desde la perspectiva de la seguridad aeronáutica, se indica que, tanto en el caso de los buitres leonados como de las cigüeñas blancas, es previsible un incremento de la conflictividad con estas especies. También se considera problemática la presencia de dormideros y parejas dispersas de milano negro por la ribera y la colonia de cría de cigüeña blanca.

Para paliar los impactos causados sobre la fauna, y de forma concreta sobre la avifauna, el gestor aeroportuario prevé una serie de medidas descritas en el apartado 4.5 de la presente memoria ambiental. Además, en la agenda de mayo de 2019 se han incluido una serie de buenas prácticas en la ejecución de proyectos dirigidos a paliar los impactos causados sobre la fauna y de forma concreta, sobre el visón europeo, el pez fraile y el cangrejo de río autóctono. Por otro lado, el órgano ambiental considera necesarias la inclusión de una serie de determinaciones (1-5) y de buenas prácticas en la ejecución de proyectos para asegurar la protección de la fauna, entre ellas, la consideración de la nutria como especie relevante del entorno. Sobre esta especie deberán adoptarse las mismas medidas y precauciones que para el resto de fauna protegida identificada.

- Paisaje

Los efectos previsibles sobre el paisaje se califican en el ISA como poco significativos dado que la zona en la que se ubica la infraestructura no posee un elevado valor paisajístico y el área se encuentra en la actualidad moderadamente antropizada. Según se indica, las actuaciones previstas por la propuesta de revisión del plan director se circunscriben al interior de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto. Al tratarse de actuaciones de pequeña entidad y no realizarse en altura, no se considera que afecten significativamente a la unidad paisajística que forma en sí misma el propio aeropuerto ni a la percepción del mismo ante cualquier potencial observador.

- Patrimonio Cultural

En cuanto al patrimonio cultural, no se tiene constancia de la existencia de elementos culturales dentro del recinto aeroportuario ni en su entorno inmediato. Asimismo, la prospección arqueológica realizada en el ámbito propuesto para la revisión del plan director del aeropuerto concluye que no se ha evidenciado ningún indicio que indique la existencia de algún yacimiento arqueológico o paleontológico dentro del perímetro del ámbito de la actuación. Por lo tanto, no hay elementos patrimoniales que puedan verse previsiblemente afectados por la propuesta de revisión del plan director.

- Vías Pecuarias

Las vías más cercanas al aeropuerto se localizan fuera del vallado del aeropuerto. No se propone ninguna actuación en la propuesta de revisión del plan director por lo que no es previsible que se produzcan nuevas afecciones sobre ninguna vía pecuaria.

- Infraestructuras de transporte y movilidad

Las actuaciones planteadas en el marco de la propuesta de revisión del plan director no implican afecciones a las infraestructuras existentes.

- Efectos territoriales

El recinto aeroportuario se localiza íntegramente en el término municipal de Agoncillo.

Los ajustes llevados a cabo a través de la Red de Control Topográfico Aeroportuaria, unido a la desafección que se propone sobre una parcela de 0,41 ha junto al acceso al aeropuerto, en el sureste del mismo, conllevan una reducción de 5,09 ha sobre las 232,32 ha del cómputo global de la Zona de Servicio actual del aeropuerto. Consecuentemente, la nueva Zona de Servicio que se propone en la revisión del plan director tiene una superficie de 227,23 ha, destacando la coincidencia de la misma con el límite actual del aeropuerto.

Por otro lado, en el extremo oriental del recinto aeroportuario existe una pequeña superficie de terreno empleada en su día para la construcción del sistema de iluminación de aproximación ILS de la cabecera 29 que en la actualidad no está incluida en la Zona de Servicio vigente, aunque sí se incluye dentro de la delimitación de propiedad del aeropuerto y de la Zona de Servicio propuesta.

La Propuesta de revisión del plan director se limita a incluir estos terrenos en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente. Se debe señalar, no obstante, que esta área se encuentra clasificada en el planeamiento urbanístico de Agoncillo como Suelo no urbanizable de “huerta tradicional”.

Todas las actuaciones planteadas en la propuesta de revisión del plan director se localizan en el interior de la Zona de Servicio vigente.

- Incidencia social y económica

La propuesta de revisión del plan director permite la atracción de una mayor actividad económica, lo que repercute en el empleo directo e indirecto.

Tabla 4.4. Estimación del empleo generado en la situación actual y en el desarrollo previsible del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo

CONCEPTO	SITUACIÓN ACTUAL	DESARROLLO PREVISIBLE (HORIZONTE 3)
Empleos directos compañías convencionales	14	39
Empleos directos compañías de bajo coste	-	-
Empleos indirectos inducidos por pasajeros	4	12
Empleo por carga	-	-
TOTAL EMPLEO	18	51

4.4. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR.

Los principales aspectos ambientales considerados sobre los que puede influir el desarrollo del plan director son el cambio climático y la contaminación atmosférica, el ruido, la protección de la salud, la conservación de la biodiversidad, la protección de las aguas y del dominio público hidráulico, el suelo, el desarrollo sostenible, la gestión de residuos y el ahorro energético.

Según se ha indicado anteriormente, fruto del análisis técnico del expediente, se detectaron determinados aspectos del ISA que era necesario clarificar por lo que el órgano ambiental solicitó al promotor una subsanación al ISA. En el apartado 3 de dicha solicitud de subsanación se indicaba que el ISA no había definido adecuadamente los objetivos ambientales del plan director, por lo que requería que se incorporasen al ISA unos objetivos ambientales que debían ser coherentes con:

- 1) Los principios de sostenibilidad y criterios ambientales marcados como punto de partida en el documento de referencia.
- 2) El análisis de planes, programas o normativa, cuyo ámbito de aplicación tenga relación con el plan.
- 3) El análisis de los probables efectos significativos del plan director sobre el medio ambiente.

Teniendo en cuenta lo anterior, la adenda presentada en mayo de 2019 recoge unos objetivos ambientales iniciales, fruto del análisis de planes, programas y normativa sectorial (recogidos en la tabla 4.1 de la presente memoria ambiental) y, tras realizar el análisis de los probables efectos significativos del plan director sobre el medio ambiente redefine algunos de los objetivos iniciales para adecuarlos al diagnóstico.

A continuación, se enumeran los objetivos ambientales definitivos para cada aspecto:

Contaminación acústica

Dado que no existen áreas residenciales en el interior de las isófonas de 60/60/50 ni en sus proximidades ni en situación actual ni en el escenario de desarrollo previsible (horizonte 3), se establece como objetivo ambiental **“Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales”**.

Contaminación atmosférica

Dado que las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades, se ha redefinido el objetivo ambiental en la adenda y se establece como objetivo ambiental **“Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límite de contaminantes establecidos en la normativa”**.

Energía y cambio climático

Se ha considerado más adecuado refundir en un solo aspecto energía y cambio climático, puesto que las emisiones de CO₂ por las actividades estrictamente aeroportuarias están muy relacionadas con los consumos energéticos.

No obstante, a la vista de que las emisiones alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado (tiene en cuenta la compra de renovables) de CO₂ en el aeropuerto en el desarrollo previsible son muy inferiores a 2.500 toneladas de CO₂ equivalente, no se considera un valor significativo, por lo que se redefine el objetivo ambiental, que será **“Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico”**.

Biodiversidad

No se producen afecciones directas a ningún espacio natural protegido, sin embargo, el diagnóstico ha detectado que se pueden producir afecciones indirectas por las actuaciones previstas en el margen del río Ebro, por el sobrevuelo de dichos espacios y por las posibles interacciones con la avifauna. Además, existen afecciones directas sobre el HIC “Bosques de Galería de Salix alba y Populus alba” con Código 92A0. Por este motivo, se plantean los siguientes objetivos ambientales:

- i. Minimizar la afección a hábitats de interés comunitario.
- ii. Minimizar la afección a especies protegidas.
- iii. Proteger y mejorar la biodiversidad.
- iv. Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- v. No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.
- vi. Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.

Residuos

En relación con los residuos, se redefinen los objetivos iniciales, teniendo en cuenta que los incrementos previstos no se consideran significativos. Los objetivos finalmente propuestos son:

- i. Gestionar adecuadamente los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía.
- ii. Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.

Suelos

Tras el diagnóstico efectuado, y dado que los valores de superficies de suelo que se ocuparán no son muy elevados, no se estima necesario establecer objetivos ambientales.

Medio Hidrológico

La construcción del nuevo sistema de iluminación para la cabecera 11 afectará al Dominio Público Hidráulico.

Asimismo, se producirá un aumento de consumo de agua al incrementarse las unidades de tráfico estimada en el horizonte 3.

Por consiguiente, se proponen los siguientes objetivos ambientales:

- Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas).
- Aplicar buenas prácticas para mantener/reducir el consumo de agua del aeropuerto.
- Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.

Patrimonio cultural

Dado que la prospección arqueológica realizada en el ámbito propuesto para la revisión del plan director del aeropuerto ha arrojado un resultado negativo y no se produce afección sobre ninguna vía pecuaria, se redefine el objetivo ambiental con la siguiente redacción: **“Prevenir la afección a elementos del Patrimonio Cultural”**.

Paisaje

Dado que el plan director no tendrá una repercusión relevante sobre el paisaje, no se considera necesario establecer objetivos ambientales.

Transporte y movilidad

Dado el contenido del plan director, elaborado según lo señalado en el RD 2591/1998, no se considera necesario establecer objetivos ambientales.

Ordenación Territorial, planeamiento urbanístico y usos del suelo

Todas las actuaciones se localizan en el interior de la Zona de Servicio vigente y en el interior de la isófona de Ld 60 del desarrollo previsible no se incluyen suelos urbanizables residenciales.

Por tanto, dado que no se prevén interferencias en materia de ordenación territorial, planeamiento urbanístico y usos del suelo, no se considera necesario establecer objetivos ambientales.

Los objetivos ambientales para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, las medidas a aplicar, los indicadores y la periodicidad de seguimiento que se han redefinido en la agenda para permitir evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales están recogidos en la tabla 4.7 de esta memoria ambiental.

Estos objetivos son coherentes con los principios de sostenibilidad ambiental y criterios ambientales establecidos en el documento de referencia, con los requisitos o disposiciones establecidos en planes, programas y normativa sectorial y con el análisis de los posibles efectos ambientales que conlleva el plan director.

4.5. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR Y SU SEGUIMIENTO.

Una vez detectados los efectos del desarrollo del plan director sobre los diferentes aspectos ambientales y establecidos los objetivos ambientales, se establecen las medidas a aplicar para la integración ambiental de la propuesta de revisión del plan director.

Las medidas para la integración ambiental se han establecido en base a los efectos detectados durante la elaboración del ISA y las adendas posteriores. Algunas de las medidas propuestas en la última adenda presentada por Aena en mayo de 2019, difieren de las contenidas en el ISA, debido a que, como resultado del último diagnóstico, se ha obtenido que para algunos factores ambientales el impacto no era significativo, por lo que o no se hacía necesario plantear objetivos ni medidas de integración o se consideraba más adecuado redefinir las medidas para adecuarlas al diagnóstico. Por otra parte, se ha identificado también que algunas de las medidas propuestas en el ISA eran medidas preventivas y correctoras de obra y se ha considerado más adecuado reflejarlas en un epígrafe aparte llamado “determinaciones y buenas prácticas en la ejecución de proyectos”, recogido en el apartado 6.2 de la presente ambiental.

4.5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.

A continuación, se sintetizan el conjunto de medidas que se ha incluido en la adenda de mayo de 2019 para la integración ambiental de la propuesta de revisión del plan director.

- Contaminación acústica

En relación con la gestión de la contaminación acústica, con carácter general, se debe tomar en consideración y aplicar, en su caso, la siguiente normativa en aeropuertos de competencia estatal:

- Medidas Generales: Adopción del denominado «Enfoque equilibrado», ratificado en la Resolución A36/22 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que la Unión Europea ha incorporado en su ordenamiento jurídico mediante la aprobación del Reglamento (UE) nº 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado.
- Zona de afección acústica: En base a los criterios recogidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de situación actual y de desarrollo previsible (horizonte 3) de la propuesta de revisión del plan director, se delimita la zona de mayor afección acústica existente en el entorno aeroportuario por la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A) y Le 60 dB(A), tal y como se observa en la siguiente figura:

Figura 4.9. Zona de afección acústica del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo.



La zona de afección acústica del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo se reduce al ámbito de la pista del aeropuerto. En este sentido, no se considera necesario realizar medidas específicas de atenuación de ruido.

No obstante, se realizará el seguimiento del ruido, mediante la realización de la huella acústica del aeropuerto de forma que se pueda prevenir la aparición de áreas residenciales en la isófona 65-65-55.

Asimismo, en caso de existir modificaciones en la operativa del aeropuerto que aumenten la afección, se definirán aquellas medidas necesarias para su atenuación, que irán en consonancia con el concepto de «enfoque equilibrado».

- Contaminación atmosférica.

En el proceso de evaluación ambiental se ha comprobado que las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades.

Por ello, se realizará un seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (mediante estimación), cuando se produzca la revisión del plan director o cuando se produzcan modificaciones operativas que pueda tener una repercusión significativa.

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

- Energía y cambio climático

El ISA ha identificado que las emisiones de alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado (que tiene en cuenta la compra de energías renovables) de CO₂ en el aeropuerto en el horizonte de desarrollo previsible alcanzaría 199 toneladas, según el dato incorporado por el gestor aeroportuario en la última adenda, valor que no se considera significativo, dado que se

encuentra por debajo de las 2.500 toneladas, umbral que el Real Decreto 18/2019, de 25 de enero considera que no requiere solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

Por ello, se realizará un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y se propondrán y adoptarán medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.

- Biodiversidad

En consonancia con el diagnóstico se proponen las siguientes medidas:

- Mantener un seguimiento en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno más inmediato, mediante la elaboración de estudios específicos periódicos: estudios de fauna y sus hábitats, estudio de riesgos de impacto con fauna (ERIF), programa de gestión del peligro de la fauna (PGRF), y mediante la revisión anual de la información actualizando el ERIF y el PGRF. Todos los estudios están sujetos a la verificación realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Estos estudios contemplarían, entre otras medidas:
 - Identificación de fuentes de alimento y lugares de refugio y posada.
 - Medidas de exclusión revisando y controlando el cerramiento perimetral regularmente.
 - Medidas de expulsión mediante empleo de medios acústicos y luminosos de y vigilancia del recinto aeroportuario.
 - Formación del personal operativo, sobre identificación de aves, para mejorar el flujo de información sobre avistamientos de aves.
- Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecer la necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.
- Mantener los canales de comunicación con los organismos competentes en materia de gestión y conservación del medio natural en la Comunidad de La Rioja.
- No localizar actuaciones (permanentes o temporales) sobre elementos protegidos o valiosos del patrimonio natural.
- Aplicar medidas protectoras para el visón europeo.
- Aplicar medidas protectoras para el pez fraile y el cangrejo de río autóctono.

- Generación y gestión de residuos

Teniendo en cuenta que en el diagnóstico se concluye que los residuos peligrosos que se prevé generar es de 2.522 kg, muy alejados del límite de 10 toneladas que obligaría al aeropuerto a ser gran productor de residuos peligrosos; y que la producción prevista de residuos no peligrosos del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, será de 13.623 kg., se proponen las siguientes medidas referentes al control y la gestión de residuos:

- Se controlarán los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión en caso de desviación significativa.
 - Se optimizarán las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible) como residuo peligroso y así minimizar la producción de los mismos.
- Gestión hidrológica
- Se realizará el control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.
 - Se aplicarán medidas de control y ahorro en el consumo de agua.
 - Implementación de las medidas indicadas por las autoridades competentes en dominio público hidráulico en la autorización de ocupación de dominio público hidráulico y de la zona de policía del río Ebro.
- Patrimonio Cultural
- Control y vigilancia arqueológica durante el movimiento de tierras en la Zona de Servicio propuesta.
 - Cualquier proyecto constructivo que se plantee dentro de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo deberá estar diseñado teniendo en cuenta el potencial arqueológico de la zona.
- Sistema de Gestión Ambiental

El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo cuenta con un Sistema Integrado de Calidad y Medio Ambiente en base a la norma ISO 9001 e ISO 14001. Con esta certificación el aeropuerto establece un compromiso de mejora continua con la gestión del medio ambiente y anualmente debe establecer objetivos de mejora, en concordancia con sus aspectos significativos. Asimismo, este certificado implica el cumplimiento legal de todos los requisitos ambientales que le son de aplicación.

4.5.2. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL.

El plan director del aeropuerto contará con un sistema de seguimiento ambiental el cual se integrará en el sistema de gestión ambiental que posee actualmente el aeropuerto.

De acuerdo con la evaluación realizada y los impactos ambientales previstos, se han establecido los objetivos ambientales y las correspondientes medidas a aplicar para cumplirlos. Además, se han definido los indicadores que permitan verificar el grado de cumplimiento de los objetivos y la periodicidad de seguimiento.

En consonancia con los objetivos ambientales y las medidas para la integración ambiental, se proponen los indicadores que se recogen en las tablas 4.5 y 4.6

Tabla 4.5. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Anuales

FACTOR DEL MEDIO	INDICADORES
Energía y Cambio climático	Emisiones de CO ₂ (alcance 1 y 2).
Biodiversidad	Número de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad.
	Nº de colisiones con especies protegidas.
Residuos	Toneladas o m ³ /ATU de residuos producidos por tipo.
	% de valorización de residuos.
Medio hidrológico	Nº de analíticas remitidas a la autoridad competente.
	Consumo de agua por unidad de tráfico.
	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente.
Patrimonio cultural	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente.

Tabla 4.6. Indicadores de referencia para los Informes a realizar cuando se revise el plan director o se produzcan modificaciones operativas significativas

ASPECTO AMBIENTAL	INDICADORES
Contaminación acústica	Número de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la isófona 65-65-55.
Contaminación atmosférica	Emisiones de contaminantes atmosféricos: NO _x , CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales.

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

- Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales recogidos en la presente memoria ambiental y en el documento que los desarrolle.
- Verificar la adecuada ejecución de cada una de las diferentes medidas ambientales contempladas en la presente memoria ambiental, así como las medidas adicionales que se hayan tenido que adoptar para el cumplimiento de los objetivos ambientales.
- Vigilar la evolución del entorno aeroportuario.
- Identificar cualquier incidencia no prevista o accidental, que permita evaluar la necesidad de establecer medidas adicionales.

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

- a) Informes periódicos anuales basados en los indicadores recogidos en la Tabla 4.5.
- b) Cuando se revise el plan director o se produzcan modificaciones operativas significativas basados en los indicadores recogidos en la Tabla 4.6.

Tabla 4.7. Medidas para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y su seguimiento

ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
Contaminación Acústica	No existen áreas residenciales en el interior de las isófonas de 60/60/50 ni en sus proximidades ni en situación actual ni en el escenario de Desarrollo Previsible (Horizonte 3).	Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales.	Realizar el seguimiento del ruido mediante la realización de la huella acústica del aeropuerto de forma que se pueda prevenir la aparición de áreas residenciales en la isófona 65-65-55.	Número de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la isófona 65-65-55.	Cuando se produzca la revisión del plan director o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.
Contaminación Atmosférica	Las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límites establecidos en la normativa.	Seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (estimación).	Emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales.	Cuando se produzca la revisión del plan director o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.
Patrimonio Cultural	No se tiene constancia de la existencia de elementos culturales dentro del recinto aeroportuario ni en su entorno inmediato, según lo recogido por la prospección arqueológica realizada en el ámbito propuesto para la revisión del plan director del aeropuerto. No se genera afectación a vías pecuarias.	Prevenir la afectación a elementos del Patrimonio Cultural.	Control y vigilancia arqueológica durante el movimiento de tierras en la Zona de Servicio propuesta. Cualquier proyecto constructivo que se plantee dentro de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo deberá estar diseñado teniendo en cuenta el potencial arqueológico de la zona.	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente como contestación al Informe de Prospección realizado sobre la Zona de Servicio Propuesta	Anual

FIRMADO por : AZNAR CANO, ISMAEL. A fecha: 09/12/2020 02:14 PM
 FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 14/12/2020 06:19 PM
 Total folios: 80 (65 de 80) - Código Seguro de Verificación: MFO025947207032413C8F8BA81E1E1MADO
 Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
Residuos	<p>En el horizonte de desarrollo previsible la cantidad de residuos peligrosos se ha estimado en 2.522 kg y la de residuos no peligrosos en 13.623 kg. Para este cálculo se ha considerado un aumento proporcional al número de pasajeros. No se consideran datos muy significativos, ya que, en relación con los residuos no peligrosos, la producción en la Comunidad Autónoma de La Rioja en el año 2014² fue de 123.751 toneladas. La producción del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, representaría un 0,01 %.</p> <p>Adicionalmente, el porcentaje de reciclado se estima que también se incrementará.</p>	<p>Gestionar adecuadamente los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía.</p> <p>Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.</p>	<p>Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión en caso de desviación significativa.</p> <p>Se optimizarán las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible) como residuo peligroso y así minimizar la producción de los mismos.</p>	<p>Toneladas o m³/ATU de residuos producidos por tipo.</p> <p>% de valorización de residuos.</p>	Anual
Energía y Cambio Climático	<p>Las emisiones alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado (tiene en cuenta la compra de renovables) de CO₂ en el aeropuerto en el desarrollo previsible son inferiores a 2.500 toneladas de CO₂ eq³.</p>	<p>Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico.</p>	<p>Realizar un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.</p>	<p>Emisiones de CO₂ alcance 1 y 2.</p>	Anual

² Plan Director de Residuos de La Rioja (2016-2026).

³ Dado que este valor se encuentra por debajo de las 2.500 toneladas de CO₂ equivalente, umbral que el Decreto 18/2019, de 25 de enero considera que no requiere solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
Biodiversidad	<p>No hay afección directa sobre ningún espacio natural protegido.</p> <p>Las afecciones más significativas sobre la biodiversidad se producen en la vegetación de ribera por la instalación del sistema de iluminación en la cabecera 11. Este sistema se plantea parcialmente sobre un espacio declarado como Hábitat de Interés Comunitario (no prioritario) "Bosques de Galería de Salix alba y Populus alba" con Código 92AO de la UE. Esta afección supone una pérdida aproximada de unos 527 m² de vegetación de ribera y 9.322 m² de matorral heliófilo con herbáceas.</p> <p>La afección sobre la fauna se centrará en la pérdida de hábitat de tipo fluvial lo que repercute en la fauna allí presente. Además, podría haber afecciones indirectas sobre la avifauna por el sobrevuelo de espacios protegidos cercanos y por la existencia de riesgos de colisión.</p> <p>El resto de los nuevos terrenos incluidos en la delimitación de la Zona de Servicio no albergan elementos relevantes ni comunidades faunísticas de interés que requieran especiales medidas de protección.</p>	<p>Minimizar la afección a especies protegidas.</p> <p>Proteger y mejorar la biodiversidad.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p> <p>No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.</p> <p>Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.</p>	<p>Mantener un seguimiento en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno más inmediato mediante la elaboración de estudios específicos periódicos: estudios de fauna y sus hábitats, estudio de riesgos de impacto con fauna (ERIF), programa de gestión del peligro de la fauna (PGRF) y mediante la revisión anual de la información actualizando el ERIF y el PGRF. Todos los estudios están sujetos a la verificación realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES). Estos estudios contemplarían, entre otras medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificación de fuentes de alimento y lugares de refugio y posada. - Medidas de exclusión revisando y controlando el cerramiento perimetral regularmente. - Medidas de expulsión mediante empleo de medios acústicos y luminosos de los vehículos del SSEI (bomberos) y vigilancia del recinto aeroportuario. - Formación del personal operativo, sobre identificación de aves, para mejorar el flujo de información sobre avistamientos de aves. <p>Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecer la necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.</p> <p>Mantener los canales de comunicación con los organismos competentes en materia de gestión y conservación del medio natural en la Comunidad de La Rioja.</p> <p>No localizar actuaciones (permanentes o temporales) sobre elementos protegidos o valiosos del patrimonio natural.</p> <p>Aplicación medidas protectoras para el visón europeo, pez fraile y cangrejo de río autóctono.</p>	<p>Nº de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad</p>	<p>Anual.</p>
				<p>Nº de colisiones con especies protegidas</p>	<p>Anual</p>

ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
Medio Hidrológico	La construcción de un nuevo sistema de iluminación para la cabecera 11 supone una afección al Dominio Público Hidráulico del río Ebro de 4.219 m ² . La ejecución de las actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria planteadas también podrá afectar a una estrecha franja de la zona de policía del DPH en la cabecera 11, debido a la ejecución de una escollera de contención.	Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas).	Control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.	Nº de analíticas remitidas a la autoridad competente.	Anual
	El aumento del consumo de agua se ha calculado de manera proporcional al incremento de las unidades tráfico sobre las operaciones por lo que está íntimamente relacionado con el aumento de pasajeros que se estima se producirá en el horizonte 3, pasando de 14.971 pasajeros totales en 2015 a 41.360 pasajeros totales en el horizonte de desarrollo previsible. El consumo de agua en la situación actual es de unos 17.106 m ³ /año y en el horizonte de desarrollo previsible sería de 47.258,3 m ³ /año. Esta cifra no se considera muy significativa, dado que en el desarrollo previsible, el consumo representaría menos del 0,37% del total de la ciudad de Logroño (datos año 2018).	Aplicar buenas prácticas para mantener/reducir consumo de agua en el aeropuerto.	Aplicar las medidas previstas de control y ahorro en el consumo de agua.	Consumo de agua por unidad de tráfico.	Anual
		Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.	Implementación de las medidas indicadas por las autoridades competentes en DPH en la autorización de ocupación de zona de policía del DPH del río Ebro.	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en el río Ebro.	Anual

5. INCORPORACIÓN DEL RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS AL PLAN DIRECTOR.

5.1. SÍNTESIS DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS.

Entre el 1 de marzo y el 10 de mayo de 2017, se sometió a consultas e información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental de la propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo. Como resultado de este proceso, se recibieron un total de 7 alegaciones.

A continuación, se realiza una síntesis de los aspectos más importantes de cada una de las alegaciones recibidas:

- Dirección General de Salud Pública y Consumo de la Consejería de Salud del Gobierno de La Rioja.

Este organismo manifiesta su satisfacción con la documentación aportada, así como con las medidas preventivas y correctoras incluidas para los posibles efectos sobre la salud humana, por lo que informa favorablemente.

- Secretaría General Técnica de la Consejería de Salud del Gobierno de La Rioja.

Este organismo informa de que no tiene observación alguna a la Propuesta de Revisión del Plan Director.

- Dirección General de Urbanismo y Vivienda de la Consejería de Fomento y Política Territorial del Gobierno de La Rioja.

La alegación presentada adjunta escrito del Técnico Superior de Calidad Ambiental, que informa de que existe un Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Logroño-Agoncillo, de modo que, debido a la nueva delimitación de la Zona de Servicio aeroportuaria, se deberá realizar y tramitar una Modificación Puntual del mencionado Plan Especial y una modificación Puntual del Plan General Municipal de Agoncillo, donde se incorpore la nueva delimitación del aeropuerto.

- Dirección General de Obras Públicas y Transportes de la Consejería de Fomento y Política Territorial del Gobierno de La Rioja.

Este organismo manifiesta su conformidad con el Informe de Sostenibilidad Ambiental y con el nuevo plan director del aeropuerto.

- Ayuntamiento de Ribafrecha.

Este ayuntamiento manifiesta que no procede realizar ninguna observación o alegación.

- Partido Riojano.

Esta alegación hace constar el poco uso que tiene en la actualidad el aeropuerto. Considera que este aeropuerto tiene poco interés para el Ministerio de Fomento en vista de

la previsión de pasajeros y aeronaves que propone el nuevo plan director y que esta propuesta de revisión del plan director considera inabordable convertir el aeropuerto en algo útil, eficiente y que genere riqueza, así como, que sirva para comunicar personas, empresas y ser un nudo logístico y económico que impulse a la región.

Para mejorar la propuesta de revisión del plan presentada, el alegante propone impulsar acuerdos con compañías aéreas de bajo coste para promover la comunicación con otras ciudades españolas y europeas, incentivar acuerdos con compañías aéreas que tengan acuerdos publicitarios con el Gobierno de La Rioja u otras instituciones locales, basados en la mejora de las conexiones aéreas, ampliar los horarios de atención del aeropuerto a las 24 horas del día, crear una escuela de pilotos para fortalecer la oferta de empleo, ofrecer el aeropuerto como un nodo logístico para empresas y favorecer a las empresas que quieran usarlo como operador logístico, crear una zona para parkings y reparación de aeronaves, realizar campañas de impulso y conocimiento de la infraestructura aérea tanto a empresas como a compañías de viajes y fortalecer acuerdos con compañías aéreas que conecten la Comunidad Autónoma al menos con tres importantes ciudades españolas a precios competitivos.

Por otro lado, para responder a las necesidades de la Comunidad Autónoma, plantea, para el año 2021 el objetivo de 50.000 pasajeros comerciales (32.000 nacionales y 18.000 internacionales). Para 2028, 65.000 pasajeros comerciales (42.000 nacionales y 23.000 internacionales); y para el año 2035 el objetivo de 100.000 pasajeros (65.000 nacionales y 35.000 internacionales). De la misma forma indica que se deberá aumentar la cifra de aeronaves de la Propuesta de revisión del plan director.

Por último, señala que las inversiones deben ser mayores a las previstas en la Propuesta de Revisión, para acoger otras iniciativas que potencien el aeropuerto como punto de referencia de vuelos nacionales e internacionales, empresas, centro logístico y posibilidad de formar personas dentro del aeropuerto.

– ACUAES (Aguas de las Cuencas de España, S.A.).

Este organismo informa de que no tienen ninguna instalación ni servicio en la zona del aeropuerto, ni ningún tipo de alegación que emitir.

– Confederación Hidrográfica del Ebro.

En relación a las potenciales afecciones sobre el medio hídrico, el organismo concluye que el ISA presenta adecuadas medidas preventivas y correctoras minimizadoras de la significación de las mismas. Si bien considera preciso que en la redacción de los proyectos concretos de las actuaciones contempladas en el plan director, en especial, las actuaciones de protección de las infraestructuras aeroportuarias que se localicen en la zona de afección de los ríos Ebro y Leza, se tengan en cuenta los siguientes aspectos: las actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria deberán atenerse a lo indicado por el Servicio de Control del Dominio Público Hidráulico de la Confederación en su informe emitido con fecha 27 de abril de 2012 dentro del expediente con N/Ref 2011-0-372; las actuaciones que se realicen sobre el Dominio Público Hidráulico y la zona de

policía de cauces deberán contar con la preceptiva autorización del Organismo de Cuenca; en la zona de flujo preferente no podrán autorizarse actividades vulnerables frente a las avenidas o que supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dicha vía; se deberá solicitar el informe urbanístico correspondiente al Servicio de Control de Dominio Público Hidráulico de la Confederación Hidrográfica del Ebro para que se pronuncie sobre las afecciones al Dominio Público Hidráulico, al régimen de las corrientes y a la existencia de recursos hídricos suficientes para atender las demandas derivadas del desarrollo del planeamiento previsto; en caso de que sea necesaria la concesión de aguas superficiales o subterráneas o la modificación de características de las mismas, ésta deberá solicitarse al Área de Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Confederación.

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

Una vez completado el proceso de consultas e información pública, el órgano promotor ha realizado un informe de respuestas a las alegaciones, siendo éstas las siguientes:

En cuanto a la realización y tramitación de una Modificación Puntual del Plan Especial del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo y una modificación Puntual del Plan General Municipal de Agoncillo, donde se incorpore la nueva delimitación del aeropuerto, en el apartado 3.3.2.2. Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Logroño-Agoncillo del ISA, se contempla que debido a la nueva delimitación de la Zona de Servicio aeroportuaria recogida en la propuesta de revisión del plan director, se deberá realizar y tramitar una actualización del Plan Especial (una vez se apruebe la propuesta de revisión del plan director), que incorpore la nueva delimitación y configuración del aeropuerto.

En cuanto a las posibles afecciones al dominio público hidráulico, tal y como se recoge en el apartado 7.4.4. Medidas para evitar y reducir los efectos sobre el agua y el Dominio Público Hidrológico del ISA, antes de comenzar las obras de construcción del sistema de iluminación para la cabecera 11 y antes de la ejecución de determinadas actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria en la cabecera 11, que ocuparán suelo de titularidad de la Confederación Hidrográfica del Ebro y afectarán directamente al DPH, se deberán tramitar todos aquellos permisos necesarios para la ocupación del DPH y las autorizaciones preceptivas asociadas al proyecto y su ejecución.

En cualquier caso, puesto que se trata de una actuación sensible con el medio hidrológico, el ISA estima necesario que el proyecto de ejecución de instalación del sistema de iluminación en la cabecera 11 sea analizado de manera concreta y sea sometido a evaluación ambiental en la forma que corresponda, de acuerdo con la legislación vigente.

6. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES.

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica y las medidas incluidas en el ISA y sus adendas, se ha considerado necesario incorporar algunas medidas e indicadores de carácter estratégico, así como una serie de determinaciones y buenas prácticas en el desarrollo de los futuros proyectos, que contribuyan a la sostenibilidad ambiental de las actuaciones incluidas en el plan director.

6.1. MEDIDAS E INDICADORES ESTRATÉGICOS.

6.1.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

- 1) Se instalarán carteles informativos para la aviación general y deportiva, con objeto de evitar el sobrevuelo de los espacios naturales protegidos y determinadas zonas sensibles para las aves. Los carteles deberán identificar, al menos, la ubicación de los espacios incluidos en la Red Natura 2000 “Embalse de las Cañas” y “Sotos y Riberas del Ebro”, así como, las áreas de interés especial más cercanas al aeropuerto establecidas para el alimoche y las aves esteparias según los planes de conservación aprobados para estas especies en la Rioja. Se identificarán también las colonias de cigüeña blanca, milano negro y garzas que se localizan en el entorno del aeroportuario, en el río Ebro, próximas a las cabeceras 29 y 11. Se identificarán las aves relevantes o que sean objetivo de conservación de los citados espacios, su época de cría y las alturas de vuelo de las especies. La información se reflejará de forma que sea visualmente atractiva y fácilmente comprensible y se explicará por qué se debe evitar el sobrevuelo de dichas zonas, especialmente durante la época de cría de las especies identificadas.
- 2) Se adoptarán las medidas necesarias para mejorar la identificación de las especies afectadas en las colisiones con aeronaves.
- 3) Las actuaciones de gestión y control de fauna que realice el gestor aeroportuario se desarrollarán bajo las limitaciones y garantías establecidas en ley 42/2007, de 13 de diciembre y bajo el principio de no pérdida neta de biodiversidad.
- 4) La construcción del sistema de iluminación y de las infraestructuras de protección del aeropuerto frente a inundaciones no crearán sobreelevaciones del nivel del cauce en la ZEC que afecten a nuevas zonas que no se vean afectados en situaciones de avenida en la situación previa a las obras.
- 5) Se debe compensar el impacto residual permanente causado por la instalación del sistema de iluminación sobre el HIC “Bosques de Galería de *Salix alba* y *Populus alba*” (92A0) mediante la restauración de ese mismo hábitat en otro lugar cercano del río Ebro. Las medidas compensatorias se detallarán en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto, en el que se determinará la magnitud del impacto que se prevé causar, las medidas a aplicar, las superficies a restaurar, su ubicación y su periodo de ejecución. Los efectos de las medidas compensatorias deben ser permanentes por lo que se adoptarán medidas adecuadas y suficientes para garantizar la conservación y permanencia del HIC restaurado.

6.1.2. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- 1) Para evaluar la eficacia de las medidas adoptadas para mejorar la identificación de las especies afectadas en las colisiones con aeronaves se incorporará el indicador “nº de colisiones con especies identificadas / nº de colisiones”.
- 2) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos” se

modificará el indicador “Nº de colisiones con especies protegidas” por “Nº de colisiones con especies protegidas y con especies que sean objeto de conservación de los espacios incluidos en la Red Natura 2000 cercanos al aeropuerto”. Así mismo, se modifica el indicador “Nº de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad” por “Nº de reuniones realizadas con los órganos competentes en materia de biodiversidad de la Comunidad Autónoma de La Rioja y de Navarra”.

- 3) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “minimizar la afección a HIC” se integrará en el programa de seguimiento los indicadores “Superficie afectada de HIC” y “Superficie de HIC restaurada”.
- 4) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “minimizar la ocupación del dominio público hidráulico” se incorporará al seguimiento los siguientes indicadores ambientales: “superficie de dominio público hidráulico ocupada / superficie de dominio público hidráulico incluida en la zona de servicio del aeropuerto”; “superficie de zona de policía ocupada / superficie de zona de policía incluida en la zona de servicio del aeropuerto”; “superficie de zona de servidumbre ocupada / superficie de zona de servidumbre incluida en la zona de servicio del aeropuerto”; “superficie de zona de flujo preferente ocupada / superficie de zona de flujo preferente incluida en la zona de servicio del aeropuerto”; “superficie de zona inundable ocupada / superficie de zona inundable incluida en la zona de servicio del aeropuerto” y “longitud de cauce afectado”.
- 5) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural” se incorporará al seguimiento el indicador ambiental “nº de elementos de patrimonio cultural afectados”.

6.2. DETERMINACIONES Y BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS.

Además de las medidas estratégicas propuestas por el ISA y las adendas, se considera necesario establecer unos criterios ambientales a tener en cuenta en el desarrollo de los distintos proyectos contemplados en el plan. Algunos de estos proyectos tendrán que someterse por prescripción legal a algún tipo de evaluación de impacto ambiental y en este caso, también estarán a lo que dicten las resoluciones ambientales correspondientes. Concretamente, el ISA se prevé el sometimiento a evaluación de impacto ambiental del proyecto de instalación del sistema de iluminación en la cabecera 11.

En el desarrollo del resto de proyectos que no estén sometidos a ningún tipo de procedimiento ambiental, se respetarán los siguientes criterios de buenas prácticas ambientales para su ejecución.

Prevención del ruido

La maquinaria utilizada tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de

mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre. Así mismo se cumplirá su trasposición a la legislación estatal a través del Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero.

De forma previa al inicio de las obras, se definirán los viales de acceso empleados a las zonas de actuación con el propósito de minimizar las molestias a la población cercana. Asimismo, se analizarán los horarios de operación tanto de maquinaria como de transporte de camiones prestando especial atención durante el periodo nocturno (23:00 a 7:00 horas). En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar, así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

Por otro lado, en caso de existir la necesidad de definir nuevos accesos a la obra durante la realización de los trabajos, la solución final será alcanzada como consecuencia de un análisis de alternativas en las cuales la variable acústica originada por el tráfico sea tenida en cuenta.

En caso necesario, se proporcionará información detallada de los plazos de ejecución de obra a la población previsiblemente afectada mediante señales y/o carteles explicativos del alcance de los trabajos y duración de los mismos.

Prevención de la emisión de partículas

Los proyectos preverán las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de polvo (demoliciones, excavaciones, carga y descarga, extendido y transporte de tierras y materiales) con objeto de reducir al máximo las emisiones de partículas de polvo. Entre estas medidas se incluirán las siguientes:

- Se extremarán las medidas de control en el transporte de escombros o materiales cuyo origen o destino sea exterior al recinto de la obra.
- La emisión debida a la acción del viento sobre la carga de los camiones volquete se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas. Esta medida se aplicará tanto a los camiones que realicen los movimientos de tierras como a los que transporten áridos y escombros.
- Salvo que el proyecto justifique otra medida que comporte ventajas adicionales, se utilizará el riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra para minimizar del levantamiento de polvo y consecuentemente de la emisión de partículas en suspensión. La frecuencia de riego se determinará en función de las condiciones meteorológicas.
- En lo relacionado con el agua de riego, será necesario aportar certificado del lugar de procedencia de la misma. En caso de no corresponderse con puntos de abastecimiento urbano se comprobará que su obtención no afecte ostensiblemente a la red natural de drenaje.
- El levantamiento de polvo provocado por la acción del viento sobre las superficies desnudas durante las obras se aminorará iniciando su revegetación una vez que las

superficies queden terminadas. Con ello se reducirá el tiempo de exposición frente a la erosión eólica.

- En las conexiones de la obra con elementos de la red viaria local se evitará el arrastre de barro y polvo mediante la instalación de plataformas de lavado de ruedas o mediante la extensión de una capa de zahorra.
- Se limitará la velocidad de los vehículos de la obra a 30 km/hh.

Reducción de emisiones procedentes de los motores de combustión

Los proyectos incluirán las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con la normativa aplicable en materia de emisión de gases y partículas contaminantes y con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

Independientemente, se deberá constatar, antes del comienzo de las obras, que todos estos vehículos y maquinaria garanticen, mediante las revisiones pertinentes lo siguiente:

- Un correcto ajuste de los motores.
- Que la potencia de la máquina se adecue al trabajo a realizar.
- Que el estado de los tubos de escape sea el correcto.
- El empleo de catalizadores.
- La revisión de maquinaria y vehículos (ITV).

Vegetación

Se delimitará y jalonará la zona de obras procurando ocupar la mínima superficie posible.

La construcción de las actuaciones de protección de la infraestructura frente a inundaciones no afectará a la vegetación de ribera y se instalará a la mayor distancia posible respecto del límite exterior de estas formaciones en los márgenes de los ríos Ebro y Leza.

Con carácter general, no debe existir suelo desnudo debido al importante riesgo de erosión. Así, las zonas afectadas por las obras se restaurarán utilizando especies herbáceas o arbustivas autóctonas.

En la zona de obras se retirarán y reservarán en condiciones adecuadas los primeros 20 centímetros de tierra vegetal para usarlos posteriormente en las labores de restauración.

Concretamente, en la superficie afectada por la construcción del sistema de iluminación en la cabecera 11, se restaurará una cubierta vegetal tupida en el mínimo tiempo posible recuperando la tierra vegetal en la zona afectada por las obras y sembrando herbáceas o arbustos autóctonos que ayuden a fijar el suelo de esa zona.

Fauna

Las obras deberán plantearse en función del periodo más favorable, evitando periodos. De manera previa al inicio de los desbroces se realizará una batida de fauna en la zona de actuación. En caso de identificarse la presencia de alguna especie incluida en el Listado de especies Silvestres en Régimen de protección Especial o en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, se seguirán las indicaciones fijadas en los artículos 57 y 58 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Igualmente, con las especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de La Rioja.

Respecto al visión europeo y la nutria se adoptarán las siguientes medidas preventivas:

- Batida de fauna en la zona de actuación inmediatamente antes de las obras, para comprobar que ningún ejemplar de estas especies se encuentra presente o posee su madriguera en ese entorno o en un perímetro de 300 m.
- No se podrá realizar ninguna actuación en la ribera del río Ebro del 1 de abril al 30 de agosto.
- Con anterioridad al inicio de las obras, se procederá a señalar y balizar toda la zona que vaya a verse afectada por ellas y los caminos de acceso. Fuera de la zona de obras, no se permitirá el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos de ninguna clase.
- Salvo que no resulte posible por cuestiones técnicas de ejecución, se debe evitar la utilización de maquinaria pesada durante la ejecución de las obras. Se considera recomendable el empleo de maquinaria ligera y el uso de máquinas sobre orugas.
- El desbroce de la vegetación herbácea arbustiva se realizará de manera manual. En caso de que fuera necesario talar ejemplares arbóreos, no se retirará el tocón.
- Salvo que no resulte posible por cuestiones técnicas de ejecución previamente justificadas, para la ejecución de las escolleras previstas deberán emplearse técnicas blandas o mixtas en su diseño y construcción. Estas técnicas consisten en el empleo de materiales "vivos" (cobertura de ramas, entramado vivo, fajinas, etc.) para la estabilización de taludes o la combinación de técnicas duras y blandas para alcanzar el mismo fin, alternando material vivo con material inerte (muros tipo krainer, escolleras revegetadas mediante manta de heliófitos, etc.)
- Revegetación de las zonas desbrozadas a la mayor brevedad posible, de forma compatible con la seguridad operacional, favoreciendo zonas de vegetación densa como zarzales, heliófitos (*Phragmites spp.*, *Carex spp.*, *Scirpus spp.*) como lugares de refugio y cría.

Respecto al pez fraile y al cangrejo de río autóctono se proponen las siguientes medidas preventivas:

- Limitación espacial al máximo de la zona de actuación, que en ningún caso afectará al cauce del río Ebro.
- Con anterioridad al inicio de las obras, se procederá a señalar y balizar toda la zona que vaya a verse afectada por las mismas y los caminos de acceso. Fuera de la zona de obras, no se permitirá el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos de ninguna clase.

Generación y gestión de residuos

Se realizará la gestión adecuada de los residuos, conforme a la normativa sectorial aplicable entre la que cabe destacar la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y suelos contaminados; Real Decreto 105/2008 de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; Real Decreto 833/88, modificado por el Real Decreto 952/97 sobre residuos peligrosos. Ello implica reutilizar de los inertes, acopio de los residuos peligrosos en recintos preparados para ello, retirada y transporte de los mismos a través de gestores autorizados previa solicitud del documento de aceptación del residuo por parte del gestor final del mismo, y transporte a vertederos autorizados.

Se recomienda que los proyectos que desarrollen las distintas actuaciones propuestas contemplen un pliego de prescripciones técnicas de carácter ambiental para la contratación de las actuaciones. Se priorizará el reciclado de los residuos de la construcción y demolición frente a su traslado a vertedero.

Medio hidrológico

- Se dispondrán de suficientes barreras de sedimentos que protejan al río Ebro y Leza de los posibles arrastres de sólidos a sus cauces. Se prestará especial atención a la instalación de estas barreras durante la construcción de las instalaciones de protección del aeropuerto frente a avenidas e inundaciones y del nuevo sistema de iluminación en la cabecera 11. Una vez que finalicen las obras estas barreras serán desmanteladas y retiradas.
- El parque de maquinaria y los depósitos temporales de materiales se situarán, como mínimo, a una distancia de 100 m de los cauces o arroyos, fuera de zonas inundables o zonas de flujo preferente. Se adoptarán las medidas necesarias a fin de evitar el arrastre y aporte de sólidos y sustancias contaminantes a sus aguas.
- Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjias filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.
- Se prohibirá el vertido de subproductos de obra al sistema de drenaje para no alterar la calidad de las aguas que circulan por él.
- Se asegurará la recogida y tratamiento adecuado de las aguas de escorrentía superficial instalando los correspondientes separadores de hidrocarburos para aguas pluviales de la pista y plataforma.

- La apertura de vías de acceso se realizará sin afectar al sistema hidrológico, evitando la tala de la vegetación riparia y el vadeo de la maquinaria por el lecho de los ríos o arroyos.
- Una vez finalizadas las obras, todas estas instalaciones serán debidamente desmanteladas.
- Los proyectos constructivos derivados de las actuaciones previstas contarán con un anejo de integración ambiental en el que se incorporarán todas aquellas medidas protectoras y correctoras del medio hídrico.
- Los proyectos concretos de las actuaciones contempladas en el Plan Director, en especial, las actuaciones de protección de las infraestructuras aeroportuarias que se localicen en la zona de afección de los ríos Ebro y Leza deben respetar, con carácter general, la zona de servidumbre de 5 m de los ríos Ebro y Leza y evitar la invasión del Dominio Público Hidráulico cartográfico asociado a éstos. Además, se tomarán las precauciones y medidas preventivas y correctoras necesarias para proteger el medio hídrico (superficial y subterráneo) y garantizar que no se altere la dinámica hidrológica de la zona.

Suelo

- En la elaboración de proyectos se procurará minimizar tanto la ocupación de terreno, como los movimientos de tierra asociados.
- Con anterioridad al inicio de las obras, se procederá a señalar y balizar toda la zona que vaya a verse afectada por ellas, así como los caminos de acceso. Fuera de la zona de obras, no se permitirá el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos de ninguna clase.
- Cuando se realicen movimientos de tierra, se deberá acopiar la tierra vegetal con objeto de aprovecharla con posterioridad para la regeneración de la zona de obras (incluidas instalaciones auxiliares).
- Se deberá estudiar la posibilidad de utilizar los sobrantes de excavación que resulten apropiados, mediante utilización directa o acopio, como relleno para otras actuaciones que se desarrollen o puedan desarrollarse en el aeropuerto, evitando así su depósito en vertedero.
- Una vez finalizadas las obras, se desmantelarán todas las actuaciones, se retirarán todos los elementos auxiliares de obra y se gestionarán los residuos, restituyendo la zona a su estado inicial tanto en topografía como en vegetación.
- Teniendo en cuenta que la actividad aeroportuaria se encuentra regulada en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo, antes de realizar los movimientos de tierra deberá conocerse el estado de los suelos y otros materiales naturales que vayan a ser excavados con objeto de poder determinar si se encuentran o no contaminados y de

evitar el riesgo ambiental que pudiera derivar de los materiales excavados. Una vez conocido el estado de los materiales se procederá a su correcta gestión según lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y suelos contaminados; Real Decreto 105/2008 de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron y el Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.

- Si durante la ejecución de las obras se produjesen vertidos accidentales se procederá a su inmediata contención, así como a la gestión y el tratamiento del suelo contaminado de acuerdo a la legislación vigente.

Patrimonio histórico cultural

A pesar de que la prospección arqueológica realizada en el ámbito propuesto para la revisión del plan director del aeropuerto ha arrojado un resultado negativo, cualquier proyecto constructivo que se plantee dentro de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo deberá estar diseñado teniendo en cuenta el potencial arqueológico de la zona.

Asimismo, ante hallazgos casuales, tal y como se establece en la Ley 7/2004 de Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja, se tendrá que comunicar el hallazgo a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico y cultural y a la Entidad Local del término municipal en el que se haya producido el descubrimiento, para que se establezcan las medidas que considere necesarias para su conservación.

Reposición de servicios afectados

En la ejecución de proyectos se procurará evitar tanto afecciones directas a las infraestructuras, reponiéndolas convenientemente en su caso, como indirectas a su funcionalidad, habilitando desvíos provisionales durante la ejecución de las obras.

6.3. PUBLICIDAD.

Una vez aprobado el plan director, Aena pondrá a disposición del público interesado, preferentemente en la web de la entidad, la siguiente documentación:

- Memoria Ambiental.
- Plan Director Aprobado.
- Informes periódicos anuales de las medidas de seguimiento recogidas en la tabla 4.5.
- Informes a realizar cuando se revise el plan director o se produzcan modificaciones operativas significativas de las medidas de seguimiento recogidas en la tabla 4.6.

Conclusión: La **Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental** del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y la **Dirección General de Aviación Civil** del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, formulan la presente memoria ambiental de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo teniendo en cuenta todos los elementos que se han deducido del proceso de la evaluación ambiental estratégica, para que queden integrados en la propuesta del plan director del citado aeropuerto.

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

Firmado electrónicamente

EL DIRECTOR GENERAL
DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL

Ismael Aznar Cano

Firmado electrónicamente

EL DIRECTOR GENERAL
DE AVIACIÓN CIVIL

Raúl Medina Caballero