

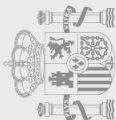


## MEMORIA AMBIENTAL DEL

# PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA

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: 20/07/2020 02:25 PM  
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 24/07/2020 09:55 AM  
Total folios: 85 (1 de 85) - Código Seguro de Verificación: MFO0025C898051A7A557466C6107  
Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> O.M de 24/2/2011



## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
1.1. Definición y objetivos de la Memoria Ambiental. ....	4
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
<b>2. PROCESO DE EVALUACIÓN.....</b>	<b>14</b>
<b>3. VALORACIÓN DE LA CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y DE SU ADENDA.....</b>	<b>21</b>
<b>4. CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y SU ADENDA.....</b>	<b>26</b>
4.1. Análisis de la compatibilidad del Plan Director con Planes, Programas y Normativa Sectorial. ....	26
4.2. Estado Actual del medio ambiente afectado por el Plan. ....	39
4.3. Previsión de impactos ambientales significativos derivados de la aplicación del Plan Director. ....	50
4.4. Definición de los objetivos ambientales para la integración ambiental del Plan Director.....	59
4.5. Medidas para la integración ambiental del Plan Director y su seguimiento. ....	62
4.5.1. Medidas de integración ambiental. ....	62
4.5.2. Medidas de seguimiento ambiental. ....	66
<b>5. INCORPORACIÓN DEL RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS AL PLAN DIRECTOR.....</b>	<b>72</b>
5.1. Síntesis de las propuestas y alegaciones recibidas. ....	72
5.2. Síntesis de la consideración de las propuestas y alegaciones en el Plan Director.....	74
<b>6. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES.....</b>	<b>77</b>
6.1. Objetivos, medidas e indicadores estratégicos. ....	77
6.1.1. Objetivos ambientales ..... ..	77
6.1.2. Medidas de integración ambiental ..... ..	78
6.1.3. Indicadores de seguimiento..... ..	78
6.2. Buenas prácticas en la ejecución de proyectos.....	78
6.3. Publicidad.....	84

## MEMORIA AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE ALMERÍA 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, han elaborado conjuntamente la memoria ambiental de la revisión del “Plan Director del Aeropuerto de Almería”, 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 y su calidad, el resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado en consideración, las adendas al informe de sostenibilidad ambiental realizadas en respuesta a solicitud del órgano ambiental, y la previsión de los impactos significativos de la aplicación de este plan director. Asimismo, la memoria ambiental contiene las determinaciones finales que deben incorporarse a la propuesta del plan director.

### 1. INTRODUCCIÓN.

El aeropuerto de Almería (de interés general del Estado) está situado a 9 km al este de la capital, a 500 m de la costa, en el golfo de Almería, y al sur de la Sierra Alhamilla, a una altura aproximada de unos 21 m.s.n.m.

Próximo al aeropuerto se encuentran los núcleos urbanos de El Alquíán y Costacabana. El límite actual de los terrenos aeroportuarios ocupa una superficie de 229,35 hectáreas, incluido íntegramente en el término municipal de Almería.

Entre las instalaciones con las que cuenta la infraestructura destacan: una única pista de orientación 07-25, de pavimento asfáltico, con unas dimensiones de 3.200x45 m; una plataforma de estacionamiento de aeronaves de configuración lineal, de 184.500 m, dividida en aviación comercial (165.000 m<sup>2</sup>) y en aviación general (19.500 m<sup>2</sup>). Esta plataforma cuenta con 31 puestos de estacionamiento, 13 para aviación comercial, 13 para aviación general y 5 para helicópteros.

El edificio terminal con una superficie total de 25.000 m<sup>2</sup> y la zona de aparcamientos, formada por 679 plazas de turismos y dos zonas destinadas a aparcamientos de Rent a car, con capacidad para 248 y 825 vehículos, así como 32 plazas para autobuses.

Además de torre de control, centro de emisores, Edificio SSEI (Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios), central eléctrica, edificio de guardia civil y servicio médico, etc.

En 2018, el aeropuerto de Almería registró 991.992 pasajeros, 11.946 movimientos de aeronaves y 9 toneladas de carga.

## 1.1. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DE LA MEMORIA AMBIENTAL.

La tramitación ambiental estratégica de la propuesta de revisión del “Plan Director del Aeropuerto de Almería” 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 1 de agosto de 2013, 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, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, tiene por objeto la promoción de un desarrollo sostenible mediante la integración de los aspectos ambientales en la elaboración y adopción de planes y programas, a través de un proceso de evaluación ambiental que determine los efectos significativos sobre el entorno.

Dicha norma legal, 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 deban incorporarse, y que deben tenerse en cuenta en el plan antes de su aprobación definitiva.

El presente documento responde a la elaboración de la memoria ambiental de la propuesta de revisión del “Plan Director del Aeropuerto de Almería”, 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 ellos se plantean las actuaciones que se prevén 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 SME S.A. para cada una de dichas infraestructuras aeroportuarias y las zonas que las componen.

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 R.D. 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, y 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 R.D. 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 y 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 R.D. 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.

Asimismo, 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	832.540	1.012.470	1.217.500

CONCEPTO	HORIZONTE 1	HORIZONTE 2	HORIZONTE 3
Pasajeros totales	843.050	1.023.330	1.228.720
Aeronaves comerciales	9.580	11.090	12.730
Aeronaves totales	11.820	13.400	15.120
Mercancías totales (kg)	39.500	45.300	52.400

Según las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la propuesta de revisión del plan director del aeropuerto quedan reflejadas en la tabla 1.2. Seguidamente, se incluye una figura con la ubicación de las principales actuaciones previstas que pudieran tener incidencia ambiental, correspondiendo el número que aparece en esta figura con el recogido en el cuadro citado junto a la actuación.

**Tabla 1.2. Actuaciones principales incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Almería.**

ACTUACIÓN
<b>SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES</b>
1. Campo de vuelo: Nuevo puesto de estacionamiento aislado y adecuación de la red de drenaje.
2. Plataforma de aviación comercial: Reconfiguración de los puestos de contacto y remodelación del resto de plataforma sobre antigua plataforma de aviación general.
3. Plataforma aviación general: Traslado a extremo occidental de plataforma comercial y delimitación de toda la zona mediante señalización horizontal y definiéndola como Zona de Acceso Controlado vigilado mediante circuito cerrado de televisión (CCTV).
<b>SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS</b>
4. Zona de pasajeros: Ampliación de control de seguridad, ampliación del control de pasaporte de llegadas y nuevas plazas de aparcamiento para autobuses.
5. Traslado de la plataforma de prácticas contraincendios.
6. Nueva terminal de aviación general y aparcamiento asociado.
7. Adecuación del acceso norte a parcela de combustibles y traslado del punto limpio
<b>ADQUISICIÓN DE TERRENOS</b>
8. Necesidades de terreno: Ocupación de los terrenos necesarios ya contemplados en la Zona de Servicio propuesta por el PD vigente, y exclusión de otros de la ZS del PD

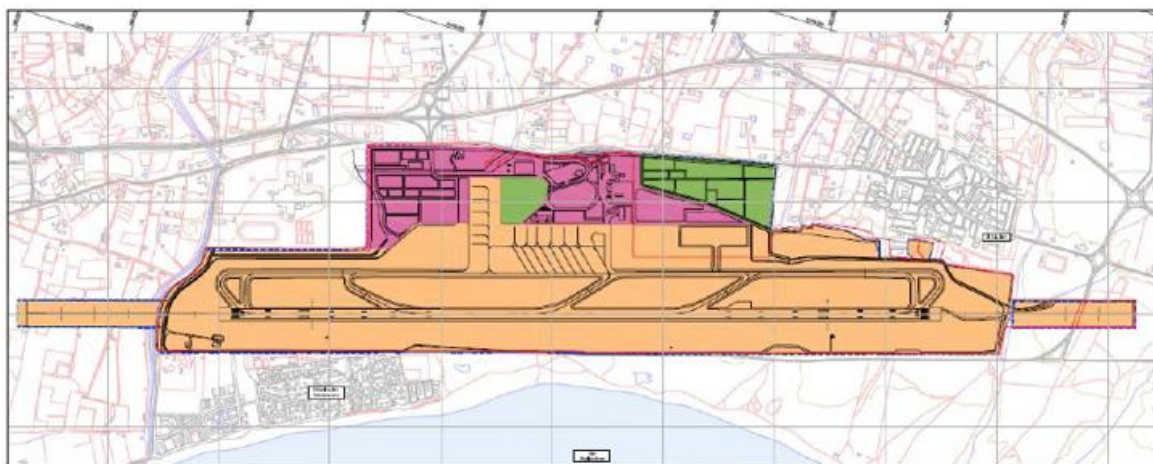
**Figura 1.1. Actuaciones principales previstas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería y evaluadas en el ISA**



La zona de servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de plan director tiene una superficie estimada de 244,497 hectáreas (181,14 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 34,31 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias y 23,044 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria) es decir, 24,41 hectáreas menos que la delimitada por el plan director vigente (O.M. de 23 de julio de 2001).

En las figuras siguientes, se muestra de forma comparativa la zona de servicio del aeropuerto de Almería según el plan director de 2001 respecto a la propuesta de revisión, objeto de la presente memoria ambiental.

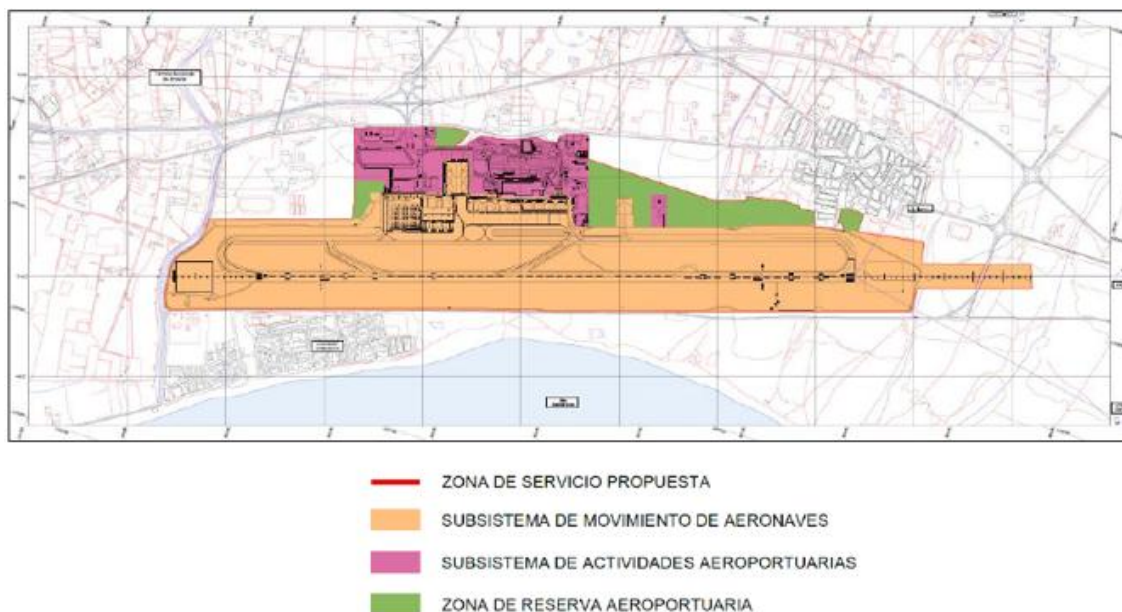
**Figura 1.2. Zona de Servicio vigente del aeropuerto de Almería. Plan Director 2001**



- SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
- SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
- ZONA DE RESERVA AEROPORTUARIA
- LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO VIGENTE
- LÍMITE ACTUAL DEL AEROPUERTO



Figura 1.3. Delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto Almería 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 informe de sostenibilidad ambiental debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero.

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

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.

Por otra parte, la mayoría de las nuevas actuaciones propuestas, están ligadas a la funcionalidad de la instalación aeroportuaria en su configuración actual, por este motivo, al tratarse de nuevos elementos concretos que mejoran y amplían los existentes y 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 y la disponibilidad de terrenos, admitiendo tan solo una única alternativa de localización. Por ello, las únicas alternativas de actuación que el plan director propone corresponden a las actuaciones a llevar a cabo en la plataforma comercial y en el terminal y plataforma de aviación general.

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

**Tabla 1.3 Criterios e indicadores seleccionados para la valoración de alternativas**

Aspecto Ambiental	Criterios	Indicadores
<b>Ruido</b>	Afección a la población por niveles de ruido inadecuados	Grado de afección acústica de la población próxima debido a operaciones de aproximación y despegue de aeronaves.
<b>Contaminación atmosférica / Cambio climático</b>	Emisiones de contaminantes atmosféricos (excepto GEI)	Emisiones totales anuales de contaminantes.
	Afección a la población por niveles de inmisión inadecuados	Grado de afección de la calidad del aire sobre la población próxima por las emisiones a la atmósfera.
	Minimizar emisiones de GEI / Consumo de energía	Emisiones totales de CO <sub>2</sub> <sup>1</sup> .
<b>Biodiversidad</b>	Afección a EENNPP	Nº y Superficie de EENNPP alterados.
	Afección a hábitat de interés	Nº y Superficie de hábitat de interés alterado.
	Afección a especies de flora protegidas, áreas relevantes por flora y masas de vegetación autóctona	Nº de especies de flora protegidas afectadas por categoría de protección. Superficie de masas de vegetación arbórea autóctona afectada.
	Afección a especies de avifauna	Nº y Superficie de hábitat de aves de interés afectadas
	Afección a corredores	Nº de corredores y tipo de afección.
	Afección a EENNPP y hábitat por fragmentación	Grado de fragmentación de espacios y hábitat afectados.

<sup>1</sup> En relación al cálculo de emisión de gases de efecto invernadero (GEI), cabe destacar que en el ámbito de la actividad aeroportuaria, la mayor parte de las emisiones de este tipo se produce en forma de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Por tanto, la contribución de otros GEI al cómputo total de este tipo de emisiones no es significativa y queda excluida del cálculo del indicador.

Aspecto Ambiental	Criterios	Indicadores
Relieve, Suelos y Residuos	Afecciones al relieve derivadas de los movimientos de tierras	Volumen de movimiento de tierras total.
		Volumen de préstamos.
	Afecciones al suelo	Superficie de suelo ocupada.
	Afecciones a la edafología	Superficie de suelo de elevada capacidad productiva ocupada
	Generación de residuos	
		Volumen de residuos de demolición.
Aguas y medio hidrológico	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Nº de ríos y arroyos interceptados.
	Afección a riberas	Superficie de riberas afectadas.
	Riesgos de inundación	Superficie de zonas de inundación afectadas.
	Recarga de acuíferos	Superficie de zona de recarga de acuíferos pavimentada.
Patrimonio cultural	Afección a elementos del patrimonio cultural	Nº de elementos culturales afectados y grado de afección.
Paisaje	Afección al paisaje	Superficie de áreas de interés paisajístico afectadas.
Ordenación territorial y planeamiento	Compatibilidad con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico	Grado de compatibilidad con los usos actuales y futuros del suelo.
Incidencia social y económica	Contribución al crecimiento económico	Empleo generado.
Viabilidad y funcionalidad técnica	Eficacia funcional	Grado de satisfacción de necesidades.
	Eficiencia económica	Inversión necesaria.

- Alternativas parciales de las actuaciones:

Las alternativas planteadas para cada actuación se sintetizan seguidamente:

- **Plataforma de aviación comercial.** Las alternativas planteadas están basadas en la reconfiguración de los puestos de semi-contacto. Todos los puestos se diseñan para maniobra autónoma y se mantiene la posibilidad física de ubicar los puestos tipo I existentes cuya utilización presentará incompatibilidades con algunos de los propuestos.

- ✓ Alternativa 1: Consiste en la disposición frente al edificio terminal de 7 puestos de estacionamiento de aeronaves tipo VI. Se disponen dos baterías, una de tres puestos al oeste y una de cuatro puestos al este, separadas por un vial de servicio que comunique el perimetral en plataforma con el vial que discurre tras los estacionamientos. La reducción en el tamaño de los mismos permite liberar 20 m de profundidad en plataforma y aumenta la superficie disponible para EPAs/ESAs. Se mantendría la posibilidad de estacionar aeronaves de mayor tamaño (hasta tipo I) en los puestos extremos como en la actualidad. El uso de puestos tipo VI no restringe la flexibilidad de la plataforma, al existir la posibilidad de posicionar aeronaves tipo VII y VIII en ellos.
- ✓ Alternativa 2: Propone una plataforma más heterogénea en lo que a puestos se refiere, pero que se adapta mejor a la mezcla de aeronaves prevista en el horizonte de Desarrollo Previsible. Se proyecta un puesto tipo V, dos puestos tipo VI y cinco puestos de estacionamiento tipo VII. En esta ocasión hay dos baterías de 4 puestos a cada lado del vial de conexión: al oeste se sitúan un puesto tipo V, dos puestos tipo VI y un puesto tipo VII, y al este los restantes tipo VII. Igual que en la alternativa 1 se ganan 20 m de plataforma y espacio para EPAs/ESAs en el frente de los puestos (en este caso algo menos por las dimensiones del tipo V), así como la posibilidad de estacionar los puestos tipo I en los extremos modificando el vial posterior. Se gana un puesto respecto a la alternativa 1.

Tras valorar las tres alternativas atendiendo a los criterios de compatibilidad con otras actuaciones futuras, flexibilidad de uso, circulación de aeronaves, adecuación a las necesidades, servicios afectados, operatividad del aeropuerto, probables efectos ambientales e inversiones necesarias; se considera que la **alternativa 2** es la considerada más idónea, con la creación de 8 puestos de estacionamiento: 1 tipo V, 2 tipos VI, y 5 tipos VII.

• **Plataforma de aviación general.** La ampliación de la plataforma de aviación general plantea 4 alternativas:

- ✓ Alternativa 1: Se remodela la parte de la plataforma comercial situada más al oeste (puestos 1 al 4) en primera línea. Actualmente en esta zona se ubican tres posiciones para aeronaves comerciales tipo VI con maniobra autónoma y el puesto para helicópteros de SASEMAR. Pasa a albergar cuatro puestos de estacionamiento de helicópteros de idénticas características que los existentes actualmente en la plataforma de aviación general (2 tipos S61 y 2 para tamaño medio como el MBB) y tres posiciones tipo VI autónomas para aeronaves comerciales. Los antiguos puestos de estacionamiento de helicópteros se reconfiguran para aviación general y se obtienen 11 nuevos.
- ✓ Alternativa 2: Plantea la ampliación de la plataforma en 12.000 m<sup>2</sup>, que se utilizarán para aviación general. Esta nueva zona, más 22.300 m<sup>2</sup> que se tomarían de la plataforma comercial, servirían para alojar los puestos de estacionamiento de helicópteros y el total de puestos de aviación general. Para compensar los 22.300 m<sup>2</sup> tomados a la plataforma de aviación comercial se reconfigura la antigua plataforma de aviación general obteniéndose seis puestos autónomos tipo VIII, que se suma a los tres puestos tipo VI adyacentes a los de helicópteros, todos ellos para aviación comercial. En total, se obtendrán 4 puestos para aeronaves de menos de 15 m de

envergadura, 16 puestos para aeronaves con envergadura menor de 12 metros y los cuatro puestos de helicópteros. La aviación general se centraliza entorno a una única calle de rodaje que comparte con las aeronaves comerciales. Esta alternativa ocupa una superficie adicional de 9.700 m<sup>2</sup> de terreno, incluida en la zona de reserva actual y ya alterada en su práctica totalidad.

- ✓ Alternativa 3: se remodela la primera línea de la plataforma comercial en la zona oeste para albergar las cuatro posiciones para helicópteros frente al hangar de SASEMAR. Junto a estas se situarán dos puestos con maniobra autónoma para aeronaves de aviación general de envergadura menor de 12 m y dos puestos tipo VI también autónomos para aeronaves comerciales. Se eliminan dos puestos remotos tipo IV de aviación comercial que pasan a pertenecer a la plataforma de aviación general, y se reorganiza el espacio que ocupaban los restantes dando cabida a 4 puestos comerciales tipo VII. La plataforma de AG ocupa una superficie de 37.500 m<sup>2</sup>, dedicándose 31.200 m<sup>2</sup> al estacionamiento de aeronaves, teniendo capacidad para 32 aeronaves de envergadura menor de 12 m. La zona más al sur de la plataforma permitirá además el estacionamiento con maniobra autónoma de hasta 3 aeronaves de aviación ejecutiva con una mayor envergadura, tipo CRJ 200. La superficie que ocupaba la plataforma de aviación general se utiliza como en anteriores alternativas, como plataforma de aviación comercial y mediante repintado de la zona se consiguen 6 nuevos puestos autónomos para aeronaves tipo VIII.

La plataforma de AG quedará totalmente independiente de la comercial, con un acceso exclusivo por la puerta A.

- ✓ Alternativa 4: Opta por un cambio total de ubicación de la plataforma de aviación generalmente mediante la construcción de una nueva en los terrenos ocupados por los invernaderos entre el aeropuerto y El Alquián, de 32.000 m<sup>2</sup> y con acceso independiente desde la calle de rodadura paralela en su tramo de conexión con la cabecera de 25. La nueva plataforma se plantea con tres calles de rodadura (una central y dos en los extremos) que permitan maniobras autónomas y flexibilicen el movimiento de las aeronaves. Tiene cabida para 9 puestos con aeronaves con envergadura inferior a los 25 metros y 12 para aeronaves de hasta 17 metros de envergadura. Se aprovecharía la actual zona de aviación para posicionar seis puestos tipo VIII autónomos para aeronaves comerciales. Se situarían cuatro nuevos puestos de estacionamiento de helicópteros frente al hangar de SASEMAR y se reconfiguraría la primera línea de la plataforma en esta zona para obtener tres nuevos puestos tipo VI comerciales.

Esta solución permite el tratamiento separado de aeronaves de aviación general.

Tras valorar las cuatro alternativas atendiendo a los criterios de afección a la plataforma de aviación comercial, operatividad del aeropuerto, capacidad de la plataforma, circulación de aeronaves, ejecución de las obras, necesidad de terrenos, probables efectos ambientales e inversiones necesarias; se escoge la **alternativa 3** como la más adecuada al cumplir las necesidades de plataforma en todos los horizontes sin acometer obra civil, permitir operar a la aviación general de forma independiente de la comercial y afectar mínimamente a la plataforma comercial.

Entre la alternativa 1 y 3, cabe señalar que la alternativa 3 es la que ofrece mayor capacidad, con 32 puestos de estacionamiento frente a los 24 de la alternativa 1.

Las alternativas que más impacto ambiental crean son la 2 y la 4. La alternativa 4 es la que conlleva mayor movimiento de tierras, la única que precisa préstamos y la que mayor coste supondría. Las alternativas 2 y 4 ocupan nuevos terrenos, conllevan excedentes de excavación y son las únicas que ocupan terrenos sin pavimentar y que implican mayor demolición de residuos.

• **Terminal de aviación general:**

- ✓ Alternativa 1: Opta por la construcción de un nuevo terminal de pasajeros para aviación general situado junto a la plataforma actual. La parcela propuesta está situada al norte del actual terminal de carga.
- ✓ Alternativa 2: Alternativa 2: sitúa el edificio terminal junto al nuevo hangar de SASEMAR, creando una zona de aviación general dentro del subsistema de actividades aeroportuarias. La parcela se encuentra en una zona urbanizada al oeste del aeropuerto y que actualmente esta zona es lado aire, por lo que habría que modificar el vallado de seguridad.
- ✓ Alternativa 3: se trata de la construcción de un edificio terminal de aviación general junto a la plataforma de aviación general propuesta en la alternativa 4. La nueva terminal se situaría al norte de la plataforma, y supondría la ocupación de unos terrenos pertenecientes al sistema general de aeroportuario, y que en el plan director anterior ya se incluían dentro de la zona de servicio en parte como zona de movimiento de aeronaves y en parte como zona de aviación general.

Para su elección se han seguido criterios de crecimiento futuro e interferencia con otros elementos, afección a la plataforma de aviación comercial, operatividad del aeropuerto, necesidad de terrenos, probables efectos ambientales e inversiones necesarias. De modo que se selecciona la **alternativa 2** como la más adecuada para reubicar el edificio terminal de aviación general.

La alternativa 3 es la que más superficie ocupa, por lo que conlleva mayor movimiento de tierras, mayor volumen de préstamos ocupa mayor superficie de zona de recarga de acuíferos, sería la más costosa y la que más impacto tendría desde el punto de vista ambiental ya que supondría el desbroce de formaciones arbustivas presentes en el terreno donde se ejecutaría. La alternativa 1 podría influir en futuros desarrollos de la zona de carga o de la segunda línea de la zona de actividades aeroportuarias.

## 2. PROCESO DE EVALUACIÓN.

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

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

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

Por tanto, la revisión del Plan Director de una infraestructura aeroportuaria está sometida al procedimiento de evaluación ambiental estratégica descrito por la citada Ley 9/2006. En este sentido, el objeto de la presente memoria ambiental es sintetizar el proceso de evaluación ambiental de la propuesta de revisión del “Plan Director del Aeropuerto de Almería”, elaborado por Aena SME S.A. en calidad de **Gestor Aeroportuario**.

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

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 27 de enero de 2012, Aena SME S.A. remitió al órgano ambiental el informe de evaluación preliminar de evaluación ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director Aeropuerto de Almería, 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 el Tabla 2.1, con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

**Tabla 2.1. Relación de instituciones Consultadas**

Institución	Respuestas recibidas
1.- Subdirección de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
2.- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
3.- Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
4.- Delegación del Gobierno en Andalucía. <sup>(1)</sup>	X

Institución	Respuestas recibidas
5.- Subdelegación del Gobierno en Almería del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.	X
6.- Dirección General de Desarrollo Sostenible e Información Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	-
7.- Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	-
8.- Secretaría General de Medio Ambiente y Aguas. Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	X
9.- Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	-
10.-Dirección General de Gestión del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	-
11.-Dirección General de Bienes Culturales. Secretaría General de Políticas Culturales. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía.	-
12.-Secretaría General de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud. Junta de Andalucía.	X
13.-Dirección General de Planificación y Ordenación Turística. Consejería de Economía, Innovación y Ciencia. Junta de Andalucía.	X
14.-Secretaría General de Desarrollo Industrial y Energético. Consejería de Economía, Innovación y Ciencia. Junta de Andalucía.	-
15.-Delegación Provincial de Medio Ambiente en Almería. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	-
16.-Delegación Provincial de Cultura de Almería. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía.	X
17.-Diputación Provincial de Almería.	-
18.-Ayuntamiento de Almería.	X
19.-Ayuntamiento de Alhama de Almería.	-
20.-Ayuntamiento de Benahadux.	-
21.-Ayuntamiento de Enix.	-
22.-Ayuntamiento de Gádor.	-
23.-Ayuntamiento de Huércal de Almería.	-



Institución	Respuestas recibidas
24.-Ayuntamiento de Níjar.	-
25.-Ayuntamiento de Pechina.	-
26.-Ayuntamiento de Rioja.	-
27.-Ayuntamiento de Roquetas de Mar.	-
28.-Ayuntamiento de Santa Fe de Mondújar.	-
29.-Ayuntamiento de Tabernas.	-
30.-Ayuntamiento de Turrillas.	-
31.-Ayuntamiento de Viator.	-
32.-Ayuntamiento de Vícar.	-
33.-Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife).	-
34.-WWF/Adena España.	-
35.-Greenpeace.	-
36.-Ecologistas en Acción de Andalucía.	-
37.-Grupo Ecologista Mediterráneo (GEM).	-
38.-Coordinadora Ecologista Almeriense – CEA.	-

- (1) La consulta de la Delegación del Gobierno en Andalucía adjunta el informe de la Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Con fecha 10 de julio de 2012, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural traslada al órgano promotor el documento de referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la propuesta de revisión del Aeropuerto de Almería.

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 entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ([www.magrama.es](http://www.magrama.es)).

En el documento de referencia se señalaban las características del plan; los principios de sostenibilidad, los criterios ambientales estratégicos, y los objetivos ambientales con sus indicadores. Asimismo, se detallaba el contenido, amplitud y nivel de detalle del informe de sostenibilidad ambiental, 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 Almería.
- Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería.

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 consultados y de las observaciones y alegaciones recibidas como resultado del trámite de Información Pública y consultas**

Institución	Alegaciones recibidas
1. Subdirección de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
2. Oficina Española del Cambio Climático (OECC). Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
3. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
4. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía	-
5. Subdelegación del Gobierno en Almería	-
6. Diputación Provincial de Almería	-
7. Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía	X <sup>2</sup>

<sup>2</sup> Alegación remitida por la Viceconsejería. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

Institución	Alegaciones recibidas
8. Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía	-
9. Secretaría General Técnica. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía	-
10. Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Almería. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía	-
11. Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéuticas. Secretaría General de Salud Pública y Consumo. Junta de Andalucía	-
12. Dirección General de Bienes Culturales y Museos. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía	-
13. Delegación Territorial de Cultura, Turismo y Deporte en Almería. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía	-
14. Dirección General de Calidad, Innovación y Fomento del Turismo. Consejería de Turismo y Deporte. Junta de Andalucía	-
15. Ayuntamiento de Almería	X
16. Ayuntamiento de Alhama de Almería	-
17. Ayuntamiento de Benahadux	-
18. Ayuntamiento de Enix	-
19. Ayuntamiento de Gador	-
20. Ayuntamiento de Huércal de Almería	-
21. Ayuntamiento de Níjar	-
22. Ayuntamiento de Pechina	-
23. Ayuntamiento de Rioja	-
24. Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife).	-
25. WWF/Adena España.	-
26. Greenpeace.	-
27. Ecologistas en Acción de Andalucía.	-

Institución	Alegaciones recibidas
28. Grupo Ecologista Mediterráneo (GEM.)	-
29. Coordinadora Ecologista Almeriense – CEA.	-

Con fecha 28 de junio de 2018, la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica 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 redactado 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.

Sin embargo, 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, así como, para considerar algunos aspectos puestos de manifiesto por los organismos consultados. Consecuentemente, 10 de enero de 2019 la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, solicita a AENA SME S.A. una información complementaria al ISA que incluye, entre otros, los siguientes extremos:

- 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.
- Análisis de la relación del plan con otros planes y programas conexos que no habían sido contemplados en el ISA o que debían ser actualizados.
- Ampliación y actualización de la información relativa al análisis de los efectos significativos del plan sobre los Hábitats de Interés Comunitario y determinadas especies de flora.
- 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 10 de septiembre de 2019.

Por último, teniendo en cuenta la información contenida en el ISA y en la adenda, 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 SU ADENDA.

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

Por su parte el órgano ambiental elaboró y trasladó al gestor aeroportuario el documento de referencia para la elaboración del informe de sostenibilidad ambiental de la propuesta de revisión del “Plan Director del Aeropuerto de Almería”. En este sentido, el documento de referencia se basa en lo dictaminado en la Ley 9/2006.

A continuación, se analiza el ajuste del informe de sostenibilidad ambiental y de su adenda 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 informe de sostenibilidad ambiental aborda las cuestiones señaladas. En el apartado 2 del informe 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 ha considerado necesario 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 informe, se describen los planes de transporte, planes estatales de carácter ambiental, planes de ordenación del territorio y urbanísticos, y otros instrumentos de planificación. Asimismo, en el apartado 2 de la adenda al informe, se incluye información complementaria respecto a instrumentos de planificación de carácter ambiental relacionados con el plan director. En el caso de los planes de transporte, se recogen el Libro Blanco Hoja de Ruta hacia un Espacio Único Europeo del Transporte, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024), el Plan Estratégico de subvenciones del Ministerio de Fomento (2014-2017), el Plan de Desarrollo del Sector Aéreo (2014-2017), la Estrategia Española de Movilidad Sostenible y Planes de transporte de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Entre los planes estatales de carácter ambiental, se ha recogido la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, la Estrategia Española de Calidad del Aire y en la adenda el Plan Aire (2017-2019), el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático, el Plan de Medidas Urgentes de la Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia (EECCCEL), el Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética (PAEE) (2011-2020) y el del periodo 2017-2020 analizado en la adenda, el Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión de Gases de Efecto Invernadero en el informe de sostenibilidad ambiental para el periodo 2008-2012, y el

Periodo 2021-2030 contemplado en la adenda, el Plan de Energías Renovables (PER) (2011-2020), analizado en la adenda. Además, se han considerado otros planes estatales como los Planes de Acción Contra el Ruido, el Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad, el Programa Estatal de Prevención de Residuos (2014-2020), el Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) (2016-2022) recogido en la adenda, el Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación (2013-2016), la Directiva Marco del Agua, y el Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas 2015-2021.

Asimismo, se han considerado, entre otros, el planeamiento urbanístico municipal, el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Almería, la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible. Agenda 21 Andalucía, la Agenda 21 Local y, en la adenda, el Plan de Recuperación y Conservación de Especies de Dunas, Arenales y Acantilados Costeros de la Junta de Andalucía.

**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 5 del informe de sostenibilidad ambiental y ampliados en el apartado 3 de la última adenda presentada, donde se analiza el estado actual del medio ambiente y su previsible evolución, describiendo el marco general de distintos factores ambientales. Los factores que se han tenido en cuenta son: clima y cambio climático, calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), consumo de energía (consumo eléctrico y de combustibles), emisiones de CO<sub>2</sub>, espacios naturales protegidos de interés y biodiversidad, Hábitats de Interés Comunitario, geología, suelos, residuos, agua y medio hidrológico (dominio público hidráulico, red hidrológica, hidrogeología y acuíferos, recursos y abastecimiento, drenaje, saneamiento y depuración, dominio público hidráulico), usos del suelo y ordenación territorial, patrimonio cultural y arqueológico, paisaje, infraestructuras, transporte y movilidad y descripción del medio socioeconómico en general.

Igualmente, en el apartado 6 del informe se define la “alternativa 0”, cuya probable evolución se evalúa en el apartado 7.

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

Tal y como se ha expresado anteriormente, en el apartado 5 del informe de sostenibilidad ambiental se ha realizado una descripción general de distintos factores ambientales que permite conocer las características ambientales más significativas del entorno. Posteriormente, en el apartado 7 del informe y en el apartado 4 de su adenda se realiza una descripción de las afecciones previstas para las alternativas seleccionadas.

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

En el apartado 5 del informe de sostenibilidad ambiental se ha realizado una descripción de los elementos ambientales más significativos, y, en concreto, el apartado 5.13 cita los

espacios protegidos y otras figuras de protección que pueden identificarse en el entorno territorial del aeropuerto.

Además, en el apartado 2 de la adenda presentada, se analiza la compatibilidad con los elementos ambientales recogidos en el Plan de recuperación y conservación de especies de dunas, arenales y acantilados costeros de la Junta de Andalucía.

**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 informe de sostenibilidad ambiental, 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 informe de sostenibilidad ambiental, 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. Para ello el informe de sostenibilidad ambiental, incluye un sistema de indicadores con el objeto de evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales durante la implementación de la revisión del citado plan.

No obstante, dado que el informe no establecía unos objetivos ambientales con el suficiente grado de detalle, se procedió a su subsanación en el apartado 5 de la adenda presentada en septiembre de 2019, donde se recogen los objetivos ambientales del plan director. Estos objetivos 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.

**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 7 del informe de sostenibilidad ambiental, se realiza un análisis de las potenciales afecciones y efectos principales 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, identificándose igualmente el consumo de energía, las emisiones de CO<sub>2</sub>, 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 4 de la adenda de septiembre de 2019, se realiza un análisis más exhaustivo de la afección por la actividad aeroportuaria en relación con las emisiones de CO<sub>2</sub>, de la afección sobre los Hábitats de Interés Comunitario más cercanos al aeropuerto y sobre la hidrología del entorno.

Asimismo, en la adenda respecto a la afección que la ubicación del punto limpio ocasionaba sobre la Rambla Honda, se indica que debido a las afecciones de la ubicación original del punto limpio (tanto a la vegetación como a la zona de policía del dominio público hidráulico), se ha propuesto una nueva ubicación situada sobre una superficie ya pavimentada y fuera del dominio público hidráulico de la Rambla Honda.

Finalmente, en el apartado final 7.3, se resumen los efectos identificados y se realiza una comparativa con la situación que se genera en la Alternativa 0. Asimismo, en el apartado 4 de la última adenda presentada se resumen los efectos del desarrollo del plan director.

**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 8 del informe de sostenibilidad ambiental y en el punto 6 de la adenda, como medidas para incorporar en los futuros proyectos que desarrollen el plan director. Asimismo, se ha hecho un especial hincapié en establecer medidas para la minimización de la contaminación acústica y atmosférica, así como otras medidas y recomendaciones adicionales relacionadas con distintas materias como la minimización del consumo energético, la gestión ambiental de la actividad aeroportuaria, la protección y gestión de la fauna 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.

Cabe señalar que la adenda al informe, en su apartado 6 establece una serie de medidas para asegurar la compatibilidad ambiental del plan y la integración de los distintos aspectos ambientales, como la fauna, el medio hidrológico y el patrimonio cultural, entre otros.

En este apartado y como resultado de los análisis incluidos en la adenda y para dar respuesta a los nuevos objetivos ambientales, se han introducido algunas modificaciones a las medidas inicialmente propuestas en el informe de sostenibilidad ambiental, por lo que es la adenda de septiembre de 2019 la que contiene la propuesta final de medidas.

**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 informe de sostenibilidad ambiental, dedica el apartado 6 a abordar esta cuestión, definiendo la alternativa 0. Como se indicó anteriormente, cabe destacar que la mayoría de



las actuaciones que se plantean en el plan director para cubrir las necesidades de ampliación del aeropuerto de Almería 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 ello las únicas alternativas de actuación que el plan director propone corresponden a las actuaciones a llevar a cabo en la plataforma comercial y en el terminal y plataforma de aviación general.

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

La descripción de medidas previstas para el seguimiento y supervisión del plan director, se habían incluido en el apartado 9 del informe de sostenibilidad ambiental y en el apartado 7 de la adenda se ha incluido una tabla que recoge además de los aspectos ambientales y objetivos, las medidas a aplicar y los indicadores que permiten evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales a lo largo de la vigencia del plan director y la periodicidad de seguimiento. Asimismo, en dicho apartado se justifican las diferencias existentes entre los indicadores y su periodicidad de seguimiento fijados en la adenda y los que se establecieron en el informe.

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

El apartado 11 del informe de sostenibilidad ambiental, contiene una síntesis del contenido principal del Informe. En este sentido, en el resumen se 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), se mencionan los efectos ambientales previsibles, las medidas para su integración ambiental, las medidas para el seguimiento ambiental del plan y las conclusiones.

En el apartado 5 de la adenda presentada en septiembre de 2019, se indica que se han redefinido los objetivos ambientales incluidos en el informe de sostenibilidad ambiental para cada uno de los aspectos ambientales, para adecuarlos a los efectos analizados y por lo tanto algunas de las medias, indicadores y periodicidad de seguimiento propuestos, difieren de los contenidos en el informe, justificándose las diferencias en la propia adenda.

#### **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 10 del informe de sostenibilidad ambiental hace referencia a la viabilidad económica. En este sentido, 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.

Por otra parte, el documento de referencia contiene un apartado en el que resume cada una de las respuestas a las consultas efectuadas para que sus elementos sean tenidos en cuenta en el informe de sostenibilidad ambiental.

El ISA, en su apéndice nº 1, da respuesta de manera específica a las 10 respuestas surgidas durante la fase de consultas a las administraciones y el público interesado.

**En conclusión**, el informe de sostenibilidad ambiental junto con la información contenida en la adenda al mismo, 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 más reciente disponible y consultada.

El informe de sostenibilidad ambiental y la adenda 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 SU ADENDA.**

##### **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 4 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 Almería, el gestor aeroportuario ha estudiado la compatibilidad del documento de planificación aeroportuaria con otros planes, programas y legislación sectorial en materia de conservación y espacios protegidos, así como de valoración y reciclado de residuos que resultan relevantes 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 informe de sostenibilidad ambiental, así como en la adenda elaborada posteriormente a petición del órgano ambiental.

Sobre este particular, en la Tabla 4.1., Aena ha resumido, las interacciones de los diferentes planes, programas y normativa sectorial con el Plan Director del Aeropuerto de Almería, cómo han sido tenidas en cuenta en la elaboración del informe de sostenibilidad ambiental y su adenda, así como, los objetivos ambientales que se establecen en su caso.



**Tabla 4.1. Análisis de la compatibilidad de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería con 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 su Adenda	Objetivo Ambiental
<b>Cambio Climático</b>	Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012.	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 Almería es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con el Cambio Climático.	En el informe de sostenibilidad ambiental se realiza un análisis detallado sobre el consumo de combustible y de energía eléctrica en las instalaciones y se desarrollan 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 las Administraciones Públicas en las actividades de evaluación de impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en España.			
	Plan Nacional de asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero 2013-2020 y 2021-2030.	Establece la asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.			
	Programa Andaluz de Adaptación al Cambio Climático (BOJA nº 159, de 13 de agosto).	Plantea como objetivo general minimizar la vulnerabilidad neta del territorio andaluz ante los efectos negativos del cambio climático mediante la integración de medidas de adaptación en la planificación sectorial de las políticas de la Junta de Andalucía.			
<b>Ruido aeroportuario</b>	Ley 37/2003, del ruido y Reales Decretos de Desarrollo 1513/2005 y 1367/2007.	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 Almería es compatible con las determinaciones de la normativa vigente en relación con el ruido aeroportuario.	El informe de sostenibilidad ambiental incluye un estudio detallado de la afección por ruido, tanto en situación actual como en el horizonte de desarrollo previsible del plan y la alternativa 0.  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.



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 su Adenda	Objetivo Ambiental
Residuos	Ley 22/2011, 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 Almería es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los residuos.	El informe de sostenibilidad ambiental 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.	Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación. Gestión adecuada de residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación.  Incrementar la tasa de reciclaje.
	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"> <li>• Reducción de la cantidad de residuos.</li> <li>• Impulso a la reutilización y al alargamiento de la vida útil.</li> <li>• Reducción del contenido de sustancias nocivas en materiales y productos,</li> </ul> <p>Reducción de los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente, de los residuos generados.</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 informe de sostenibilidad ambiental 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 Almería.</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>	

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 su Adenda	Objetivo Ambiental
Residuos	Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022.	Su objetivo es orientar la política de residuos en España.  Aplicación del principio de jerarquía, Objetivos de reciclado y valorización 2020 de algunos tipos de residuos: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tierras limpias: 90%.</li> <li>- RCD no peligrosos: 70%.</li> <li>- Lodos de depuración: 85%.</li> </ul>	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los residuos.	El informe de sostenibilidad ambiental establece en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, la revisión de las estrategias y medidas de gestión de residuos actuales siendo estas de manera específica: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se valorará positivamente como criterio de contratación a aquellos gestores de residuos peligrosos que planteen en primer término la reutilización frente a la valorización, y ésta frente a la eliminación en vertedero.</li> <li>- Se definirá un procedimiento de actuación ante derrames, para la minimización de los residuos generados en su recogida, así como el establecimiento de otro tipo de medidas preventivas para que no lleguen a generarse los derrames.</li> <li>- 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 residuos peligrosos.</li> <li>- En el caso de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se potenciará la reutilización de los mismos y las donaciones para su recuperación</li> </ul>	Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación. Gestión adecuada de residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación.  Incrementar la tasa de reciclaje.
	Plan Director Territorial de Residuos No Peligrosos de Andalucía 2010-2019.	Define los objetivos específicos en los ámbitos de la prevención en la generación de los residuos, la gestión, el seguimiento y control de las obligaciones asociadas, así como la concienciación y la difusión de información entre todos los agentes afectados. Establece 172 medidas para cumplir con los objetivos.  Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aplicación del principio de jerarquía en la gestión.</li> <li>- Prevención en la generación de residuos.</li> <li>- Minimización del depósito en vertedero (priorizar la valorización material y energética).</li> <li>- Proximidad y autosuficiencia.</li> <li>- Acceso a la información y la participación ciudadana.</li> <li>- Mejora permanente en la gestión de los residuos no peligrosos en el territorio.</li> </ul>			



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 su Adenda	Objetivo Ambiental
Residuos	Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2012-2020.	Define los objetivos de reducción, reutilización, reciclado, y otras formas de valorización y eliminación, así como las medidas a adoptar para conseguir dichos objetivos, los medios de financiación y el procedimiento de revisión.  Objetivos cuantitativos de gestión para 2020: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Valorizar el 100% de los residuos producidos en la Comunidad Autónoma cuya valorización resulte técnica y económicamente viable, de acuerdo con el Catálogo de Residuos de Andalucía.</li> <li>- Recogida del 95% de aceites usados y valorización del 100% de los aceites usados recogidos y la regeneración del 65% de lo recogido.</li> </ul> Cumplimiento de los objetivos de valorización, reciclaje y reutilización fijados por el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil y en el Plan Nacional Integrado de Residuos (PNIR), a más tardar el 1 de enero de 2015.	La propuesta de Revisión del plan director del aeropuerto de Almería es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los residuos.		Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación. Gestión adecuada de residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación.  Incrementar la tasa de reciclaje.
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 objetivo de calidad del aire con respecto a las concentraciones de SO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , partículas, CO, O <sub>3</sub> , entre otros.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería es compatible con las determinaciones del Plan Nacional de Calidad del Aire y de la normativa vigente en relación con la calidad del aire.	El informe de sostenibilidad ambiental 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 la alternativa 0 y establece un sistema de control y seguimiento de contaminación atmosférica. En la adenda, 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, se calcularon de nuevo los valores de emisiones tanto para la situación actual como para el horizonte de desarrollo previsible/alternativa.  En ninguna de las poblaciones próximas al aeropuerto se producen superaciones de los valores límites establecidos en la normativa..	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 2017-2019 (PLAN AIRE II).	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.				

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 su Adenda	Objetivo Ambiental
Energía	Directiva 2012/27/UE.	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 Almería es compatible con las determinaciones de los planes y de la normativa vigente en relación con la energía	El informe de sostenibilidad ambiental 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.	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 2020.			
	Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2014-2020.	Establece las líneas generales a seguir para conseguir los ahorros de eficiencia energética en los sectores de la edificación, industria y servicios públicos.			
	Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisiones de GEI 2021-2030	Desarrolla los aspectos relativos a la aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión de GEI (no resulta de aplicación en el Aeropuerto de Almería por ser su potencia térmica inferior a 20MW)			
	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.			
	Estrategia Energética de Andalucía 2014-2020.	Establece las orientaciones para desarrollar la política energética en Andalucía, con la finalidad de alcanzar un sistema energético suficiente, bajo en carbono, inteligente y de calidad, en línea con la política energética europea.			



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 su Adenda	Objetivo Ambiental
Suelo	Ley 22/2011, 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 Almería es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los suelos.	El informe de sostenibilidad ambiental establece como medida para incorporar a los proyectos que, si durante la ejecución de la obra apareciesen enclaves de suelos contaminados, estos 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.	Conservar el recurso suelo. Evitar la contaminación o degradación de suelos. Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo. Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.
	Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminadoras del suelo.	Establece una relación de actividades susceptibles de causar contaminación en el suelo, y adopta criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.			
Patrimonio cultural	Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español.	Establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales	En la redacción de los proyectos constructivos de las actuaciones propuestas se deberán tener en cuenta y plantearse las medidas necesarias para proteger los tres elementos etnográficos localizados en el interior de la zona de servicio del aeropuerto, los cuales no se hallaban previamente documentados en la carta arqueológica del término municipal del Almería.	El informe de sostenibilidad ambiental identifica en base a 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.
	Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.	Establece el régimen jurídico del Patrimonio Cultural Andaluz.			
	Reglamento Autonómico de Vías Pecuarias (aprobado por el Decreto 155/1998, de 21 de julio).	Establece el régimen jurídico de este bien de dominio 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 su Adenda	Objetivo Ambiental
<b>Biodiversidad</b>	Ley 42/2007, 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 Almería es compatible con las determinaciones de la legislación y de los Planes estatales y autonómicos referentes al Patrimonio Natural y la Biodiversidad.	<p>El informe de sostenibilidad ambiental 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 informe de sostenibilidad ambiental 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>En la adenda se ha caracterizado y descrito la situación ambiental actual de los Hábitats de Interés Comunitario, presentes en el entorno aeroportuario en base a la cartografía de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía.</p> <p>El informe de sostenibilidad ambiental 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 Riesgos Operacional en coordinación con 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>Garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas minimizando las interacciones con la avifauna.</p> <p>Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad entre espacios y la permeabilidad territorial.</p>
	Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad 2011-2017 (Real Decreto 1274/2011, de 16 de septiembre) constituye el elemento de desarrollo de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad).	Establece las metas, objetivos y acciones para la conservación, uso sostenible y restauración de la biodiversidad y el patrimonio natural en España. Objetivos: - Proteger, conservar y restaurar la naturaleza en España y reducir sus principales amenazas. - Fomentar la integración de la biodiversidad en las políticas sectoriales.			
	Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad.	Objetivo: Frenar la pérdida de biodiversidad en Andalucía y recuperar el adecuado funcionamiento de sus ecosistemas			
	Plan de Medio Ambiente de Andalucía.	Objetivos: - Mejorar la administración y gestión del medio ambiente. - Contribuir a la lucha contra el cambio climático reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero y aumentando la capacidad de sumidero en Andalucía - Disminuir los riesgos de que se produzcan emergencias ambientales - Garantizar el desarrollo sostenible de la región compatibilizando el bienestar económico y social con la conservación de los recursos naturales y del paisaje.			
	Plan Andaluz de Conservación de Biodiversidad.	Su objetivo fundamental es mantener la diversidad biológica de Andalucía, expresada en términos de conservación de hábitats, protección y recuperación de especies vegetales y animales y ordenación de ecosistemas de alto valor.			

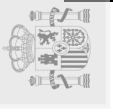


Aspectos Ambientales	Normativa Sectorial, Plan o Programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones Significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA y su Adenda	Objetivo Ambiental
Biodiversidad	<p>Plan Forestal Andaluz (aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno, de 19 de febrero de 1989). Adecuación para el periodo 2008-2015.</p>	<p>Establece una estrategia forestal basada en la constatación de que la múltiple funcionalidad de los montes andaluces debe permitir compatibilizar la conservación y mejora de sus funciones ecológicas y la generación de bienes y servicios necesarios para el conjunto de la sociedad.</p>	<p>La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería es compatible con las determinaciones del Plan Forestal Andaluz.</p>		
	<p>Plan Andaluz de Humedales (aprobado por Resolución de 4/11/2002 de la Dirección General de la Red de espacios naturales protegidos y Servicios Ambientales).</p>	<p>Se trata de un documento marco para la planificación, ordenación y gestión de los humedales andaluces, donde se establecen los principios y criterios de gestión, los programas sectoriales, las acciones prioritizadas y los procedimientos necesarios para conseguir una coexistencia entre el mantenimiento de la integridad ecológica de los humedales andaluces y la utilización sostenible de los recursos.</p>	<p>La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería es compatible con las determinaciones del Plan Andaluz de Humedales.</p>		
	<p>Plan de recuperación y conservación de especies de dunas, arenales y acantilados costeros (aprobado por Acuerdo de 13 de marzo de 2012, del Consejo de Gobierno).</p>	<p>Establece medidas de protección para 35 especies de flora y una de fauna invertebrada, así como medidas para la conservación de los ecosistemas que las albergan, especialmente pinares, enebrales, alcornoques y acebuchales costeros.</p>	<p>La ZS está incluida dentro de la delimitación establecida por el plan por la presencia en la zona de la especie de flora <i>Maytenus senegalensis</i>, por lo que se identifica una interacción entre la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería y las determinaciones del Plan de recuperación y conservación de especies de dunas, arenales y acantilados costeros, aunque como se han comprobado en la visita de campo efectuada a esta zona, no se ha identificado la presencia de <i>Maytenus senegalensis</i>.</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 su Adenda	Objetivo Ambiental
<b>Biodiversidad</b>	Plan de Gestión del ZEC Ramblas del Gérgal, Tabernas y sur de Sierra de Alhamilla (ES6110006). (aprobado por Orden de 13 de mayo de 2015).	El plan identifica las prioridades de conservación del espacio, establece un conjunto de objetivos generales y objetivos operativos, y define las medidas a desarrollar para garantizar el mantenimiento o restablecimiento de un grado de conservación favorable de las comunidades florísticas y faunísticas que han motivado la declaración como ZEC del espacio, así como del conjunto de ecosistemas que lo componen.	A pesar de encontrarse el ZEC a 130 m del recinto aeroportuario, las actuaciones previstas en la propuesta de Revisión del plan director no producirán afecciones sobre este espacio natural, por lo que la propuesta de Revisión del plan director del aeropuerto de Almería es compatible con las determinaciones del Plan de Gestión del ZEC Ramblas del Gérgal, Tabernas y sur de Sierra de Alhamilla.		
<b>Medio Hidrológico</b>	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 mejora de la adecuación del drenaje del campo de vuelos conlleva la creación de un nuevo punto de vertido para desaguar todo el caudal de aporte del aeropuerto a la rambla del Charco. Para ello se deberán solicitar los permisos pertinentes a la Agencia Andaluza del Agua para los vertidos asociados al dominio público hidráulico de la rambla del Charco. En ningún caso esta actuación va a implicar un incremento en los caudales de vertido que se realizan en la actualidad.	<p>El informe de sostenibilidad ambiental identifica la red hidrológica superficial, así como las masas de agua subterráneas, así como las posibles afecciones a las mismas, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras.</p> <p>En la adenda se ha analizado la afección al río Andarax y la Rambla del Charco, el Barranco del Grajo y la Rambla Honda.</p> <p>La ubicación original del punto limpio en la zona de policía de la Rambla Honda, ha sido estudiada en la adenda..</p>	<p>Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua).</p> <p>Evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas.</p> <p>Reducir el consumo de agua.</p> <p>Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.</p>
Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (aprobado por Real decreto 1331/2012, de 14 de septiembre).	Establece los criterios generales para conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la demarcación.				

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 su Adenda	Objetivo Ambiental
<b>Transporte y movilidad</b>	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.	Plantea un nuevo marco de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda en España.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería es compatible con las determinaciones de los planes en relación con la movilidad y el transporte.	El informe de sostenibilidad ambiental 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.  Mejorar la eficiencia técnica y económica de la infraestructura aeroportuaria, y fomentar la intermodalidad.  Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y la seguridad de la infraestructura aeroportuaria
	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.			Compatibilización de la actividad aeroportuaria con el planeamiento sobre infraestructuras de transporte.  Mantenimiento de los más altos niveles de calidad y seguridad de los servicios
	Revisión del Plan de Infraestructura para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2014-2020).	Uno de los objetivos es el de impulsar estrategias de cooperación, complementariedad y coordinación en las políticas relacionadas con el transporte de mercancías entre los puertos comerciales y los aeropuertos andaluces. Las previsiones y necesidades que planteó anteriormente el PISTA para el aeropuerto de Almería, que ha sido una infraestructura decisiva en la ruptura del secular aislamiento de la provincia y que desempeña actualmente un papel protagonista en su conexión exterior y en la configuración de su oferta turística son las siguientes:  - Mejora de la intermodalidad mediante actuaciones previstas en líneas férreas con Granada y Murcia y el cierre definitivo del corredor Mediterráneo.  - Mejora de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias con la ejecución de las previsiones del plan director.  - Adaptación de las infraestructuras y servicios de carga aérea a las necesidades de Soporte para la línea área de transporte público Sevilla-Almería, pendiente de confirmación por parte de la Unión Europea.  - La economía local (producción hortofrutícola).			



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 su Adenda	Objetivo Ambiental
<p><b>Usos del suelo y ordenación del territorio</b></p>	<p>Ley 1/1991, de 11 de enero, de Ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA).</p>	<p>Regula los instrumentos y procedimientos necesarios para el ejercicio por la Junta de Andalucía de su competencia en Ordenación del Territorio. Determina que la planificación territorial se realizará a través del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía y los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.</p>	<p>El solapamiento de usos del suelo identificado y su posible afección sobre los futuros usos necesitará de la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas, así como la inclusión en sus instrumentos de planeamiento.</p>	<p>El informe de sostenibilidad ambiental incluye un análisis de los instrumentos de planificación que tienen relación territorial con el aeropuerto.</p>	<p>Compatibilización del PD con el planeamiento territorial y urbanístico, y con el planeamiento de los recursos naturales.</p> <p>Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc</p>
	<p>Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) (modificada por la Ley 2/2012, de 30 de enero (BOJA nº 26, de 8 de febrero de 2012)).</p>	<p>Regula la actividad urbanística y el régimen de utilización del suelo, incluidos el subsuelo y el vuelo, en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Recoge entre sus fines los de la actividad urbanística:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conseguir un desarrollo sostenible y cohesionado de las ciudades y del territorio en términos sociales, culturales, económicos y ambientales, con el objetivo fundamental de mantener y mejorar las condiciones de calidad de vida en Andalucía.</li> <li>- Vincular los usos del suelo a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales.</li> <li>- Subordinar los usos del suelo y de las construcciones, edificaciones e instalaciones, sea cual fuere su titularidad, al interés general definido por esta Ley y, en su virtud, por la ordenación urbanística.</li> </ul>			
	<p>Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) (aprobado por el Decreto 206/2006, de 8 de noviembre (BOJA de 29 de diciembre de 2006).</p>	<p>El objetivo general del plan, de contribuir a la construcción de Andalucía como territorio común desde el punto de vista político, económico, social y cultural, toma en consideración, como uno de los factores más decisivos para la región, su posición y los términos de su integración exterior. Para ello se plantea como objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lograr la plena articulación e integración de Andalucía con el exterior tomando como base de partida el reforzamiento de las estructuras territoriales regionales.</li> <li>- Desarrollar estrategias de cooperación específicas para los diversos ámbitos de integración exterior de Andalucía.</li> <li>- Reforzar la articulación exterior de Andalucía a través de los sistemas infraestructurales básicos.</li> </ul>			

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 su Adenda	Objetivo Ambiental
<b>Usos del suelo y ordenación del territorio</b>	Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (aprobado por Decreto-Ley 5/2012, de 27 de noviembre).	Tiene por objeto establecer objetivos, criterios y determinaciones para la protección, conservación y puesta en valor de las zonas costeras de Andalucía, en el marco de lo establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía para el dominio litoral.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería es compatible con las determinaciones del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía.		
	Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA) (aprobado por el Decreto 351/2011, de 21 de noviembre).	Ordena el futuro desarrollo de los nueve municipios de la comarca: Almería, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Nijar, Pechina, Rioja, Santa Fe de Mondújar y Viator. El Plan sirve a su vez para orientar los procesos en marcha, de manera que favorezca el desarrollo de la aglomeración urbana sin afectar a la conservación de los recursos naturales no renovables, a los ecosistemas valiosos y a la identidad territorial, promoviendo las infraestructuras para el desarrollo territorial sostenible.	El solapamiento de usos del suelo identificado y su posible afección sobre los futuros usos necesitará de la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas, así como la inclusión en sus instrumentos de planeamiento		
	Plan General de Ordenación del Municipio de Almería (aprobado por Resolución del Consejero de Obras Públicas y transportes de la Junta de Andalucía el 17 de mayo de 1999).	Realiza una clasificación del suelo del término municipal y establece el planeamiento a seguir en cuanto a la ordenación territorial y urbanística en el mismo. Establece la condición de Sistema General del Aeropuerto de Almería.			
	Proyecto de delimitación de Suelo Urbano del Municipio de Turrillas. (aprobado por Acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo de Almería, el 7 de marzo de 1979).	Realiza una clasificación del suelo del término municipal, clasificando la parcela donde se ubica el Radar LETU Turrillas como Suelo no Urbanizable.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería es compatible con las determinaciones de este Proyecto.		



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

El informe de sostenibilidad ambiental recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Almería, el cual se sitúa a unos nueve kilómetros al este de la ciudad de Almería, en el término municipal del mismo nombre, a 500 m de distancia de la costa y al sur de la Sierra Alhamill a. Próximo al aeropuerto se encuentran los núcleos urbanos de El Alquíán y Costacabana. Las coordenadas del punto de referencia del aeropuerto (ARP) son: latitud 36° 50' 38,00" norte y longitud 2° 22' 12,00" oeste. Su superficie es de 229,35 hectáreas y está situado a unos 21 metros de altitud sobre el nivel del mar.

### Clima y cambio climático

El clima del ámbito de estudio es de tipo inframediterráneo o subdesértico, caracterizado por la ausencia de heladas y precipitaciones muy escasas, con un registro medio anual que no supera los 200 mm, repartidos en unos 25-30 días al año. La temperatura media anual es de unos 19,7°C. La oscilación térmica diaria es pequeña debido a la influencia marítima, al igual que la anual, con inviernos suaves y veranos calurosos. En cuanto al resto de fenómenos meteorológicos, son muy raras las nevadas, así como el granizo; como media se registran 4 episodios tormentosos al año, así como unos 6 días de niebla al año.

En las proyecciones realizadas con diferentes métodos estadísticos, referidas a los cambios de las variables climáticas para el ámbito regional en el que se encuentra el aeropuerto, se observa un incremento en el número de días muy calurosos, lo que conlleva una mayor duración de las olas de calor. También se podrían producir fuertes tormentas y un incremento en la fuerza de los vientos y lluvias torrenciales, aunque se daría un descenso generalizado de las precipitaciones. También se describe un aumento del nivel del mar.

### 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 7.0c. 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 diurno y vespertino (Ld y Le), no habiéndose contemplado para el período noche, por ausencia de operaciones en esa franja horaria. El informe de sostenibilidad ambiental 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, se observa cómo los niveles de ruido máximo permitidos de Ld y Le 65 dB(A), no afectan a las zonas urbanizadas del entorno del aeropuerto, incluyendo a la urbanización de El Alquíán, y a la de Costacabana; así como tampoco hay afección sobre la zona urbanizable anexa a El Alquíán. Las isófonas correspondientes a los límites para uso residencial del terreno quedan, casi en su totalidad, englobadas dentro de la superficie del sistema general aeroportuario.

### **Calidad del aire. Contaminación atmosférica**

Para caracterizar la calidad química del aire en el aeropuerto de Almería en la situación actual, el informe de sostenibilidad ambiental 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 NOx, CO, SOx, HC, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> y CO<sub>2</sub>.
- B. Modelado del transporte y dispersión de dichos contaminantes en la atmósfera. De este análisis se obtienen las curvas de isoconcentración medias anuales para NOx, HC, PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub>, las máximas diarias de SOx y PM<sub>10</sub>, las máximas octohorarias de CO y las máximas horarias de NOx y SOx en las zonas urbanas del entorno aeroportuario.

El análisis está detallado ampliamente en el Apéndice 3 del informe, y se basa en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes anteriormente citados, empleando para ello el programa EDMS 5.1.3., 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 del terreno.

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 informe de sostenibilidad ambiental 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 CO<sub>2</sub>**

Según los datos del informe de sostenibilidad ambiental, en el año 2015, el consumo eléctrico general en las instalaciones del Aeropuerto de Almería fue de 4.478 MWh, que representa la emisión de 1.191 toneladas de CO<sub>2</sub> anuales<sup>3</sup>.

El consumo de combustibles está referido a gasolinas, gasoil y queroseno, y procede de fuentes fijas (grupos electrógenos y prácticas del SEI) y fuentes móviles (aeronaves, vehículos de apoyo a las aeronaves y vehículos). Estimada a partir del *“Manual de elaboración del inventario de emisiones Corinair”*, de la Agencia Europea de Medio Ambiente, la emisión de CO<sub>2</sub> equivalente resultante es de 3.678,75 t/año.

<sup>3</sup> Factor de conversión de 0,266 toneladas de CO<sub>2</sub> por MWh, según REE para el año 2015.



En el informe de sostenibilidad ambiental se preveían como emisiones totales de CO<sub>2</sub> en el aeropuerto en la situación actual 4.869,75 t y en el Desarrollo Previsible 7.744,06 t. Dado el tiempo transcurrido desde la elaboración del informe y el cambio de criterio en cuanto a la consideración de las emisiones con criterio de huella de mercado, es decir teniendo en cuenta el porcentaje de energía renovable con garantía de origen en suministro eléctrico del aeropuerto, en la adenda se vuelve a calcular los valores de las emisiones, tanto para la situación actual como para el horizonte de desarrollo previsible. Teniendo en cuenta para el cálculo de las emisiones en el horizonte de desarrollo previsible, el compromiso de Aena de adquirir el 80% de la energía eléctrica con garantía de origen renovable, las emisiones de CO<sub>2</sub> en el aeropuerto son en la situación actual 436,2 t y en el desarrollo previsible/alternativa 0 de 538,6 t.

### **Geología y suelos**

El ámbito de estudio está flanqueado por la Sierra de Alhamilla al norte, al oeste por el valle y delta del río Andarax y al este por la llanura costera, que es donde se localiza el aeropuerto, y que culmina en el Sierra Cabo Gata. En la zona en la que se asienta el aeropuerto se distinguen varios tipos de depósitos cuaternarios, siendo los más antiguos del Pleistoceno continental, como las costras calcáreas y arenas continentales, mientras que el cuaternario más moderno es del Holoceno, representados por el aluvial actual, el delta, las dunas y las arenas de playa, ramblas actuales y el cuaternario indiferenciado.

Entre los suelos de la zona de estudio predominan los xerosoles y los fluvisoles. Los xerosoles son los predominantes, se caracterizan por tener una capa superficial de color claro y muy pobre en humus. Debajo de ella puede haber un subsuelo rico en arcillas, o bien muy semejante a la capa superficial. Los fluvisoles: están desarrollados sobre depósitos aluviales. El material original lo constituyen depósitos, de origen fluvial, lacustre o marino. El perfil es de tipo AC con muestras de estratificación que dificultan la diferenciación de los horizontes, aunque es frecuente la presencia de un horizonte Ah muy conspicuo.

### **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 (RP) y no peligrosos (RNP). Respecto a los RNP, los residuos urbanos son retirados por el Ayuntamiento; en cuanto a los residuos inertes, dado que la mayoría de las obras son llevadas a cabo por empresas externas, son éstas quienes se encargan de la correcta gestión de los residuos inertes que generan. Los residuos de podas son gestionados por la empresa contratada para la jardinería.

Los tóneres y cartuchos de tinta son retirados puntualmente por la empresa Reciclados Ecomar, que dispone de la autorización pertinente y de las cantidades retiradas, habiendo incorporado en el contrato de pedido la retirada de los mismos por el proveedor.

En el año 2015 se generaron 120.007 Kg de RNP, de los cuales 51.390 kg se corresponden con residuos de construcción y demolición (RCD).

Respecto a los RP generados, todas las operaciones relativas a su gestión se realizan por medio de gestores y transportistas autorizados. El aeropuerto está inscrito en el Registro de

pequeños productores de RP. Dispone de tres puntos de recogida de residuos peligrosos previos a su almacenamiento. Se disponen de tres puntos de recogida de RP dotados de medidas de prevención, bandejas y material absorbente de potenciales derrames. El tiempo de almacenamiento máximo de los residuos peligrosos es de un año, de acuerdo con la autorización del Departamento de Residuos y Calidad del Suelo de la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Todas las operaciones relativas a su gestión se realizan mediante gestores y transportistas autorizados.

La principal cantidad de residuos peligrosos generados durante el año 2015 se deriva de la generación de 2.050 kilos de aguas hidrocarbonadas.

### **Aguas y medio hidrológico**

El cauce de mayor importancia en el entorno del aeropuerto es el del río Andarax, mientras que el resto son cauces de morfología “rambla”, que presentan caudales muy variables. El carácter accidentado del terreno, con la proximidad de las montañas a la costa y la escasez de precipitaciones, determina que las líneas de drenaje sean de escasa importancia, permanentemente secas, discurriendo agua únicamente en épocas de lluvias, o tormentas, que pueden provocar importantes avenidas.

Las ramblas que drenan el ámbito de estudio están dispuestas de forma perpendicular al recinto aeroportuario, destacando la rambla del Charco, el barranco del Grajo, la rambla Honda (esta última está encauzada a su entrada a la Zona de Servicio del aeropuerto y desviada. hacia la rambla del Charco, al oeste) y la rambla de la Balsa de los Mayorales o del Alquíán, que también es interceptada por el propio aeropuerto, y es canalizada por debajo de la pista del aeropuerto hasta su salida en la carretera A-3113. Por último, al este del aeropuerto, en su cabecera se sitúa la rambla de la Sepultura.

Al sur del recinto aeroportuario se ubica el mar Mediterráneo, localizándose el límite del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) colindante con el límite de la Zona de Servicio vigente, mientras que la línea de Servidumbre de protección del DPMT se interna ligeramente en la Zona de Servicio.

Respecto a la hidrogeología, el recinto se localiza sobre la Unidad Hidrogeológica 06.12 Andarax-Almería, de 316,21 km<sup>2</sup> de superficie. Se trata de un acuífero libre de espesor medio variable entre 40 y 150 m, cuya litología está compuesta por calizas, dolomías, areniscas, conglomerados, arenas, gravas y limos, correspondientes a diversas etapas geológicas (Triásico-Mioceno-Plioceno-Cuaternario), predominando el cuaternario correspondiente a todo el cauce del río Andarax. Respecto a las aguas subterráneas, el ámbito de actuación se localiza sobre la masa 060.012 “Medio-Bajo Andarax” de 43.254 hectáreas, en mal estado cualitativo y de conservación según se recoge en la Memoria del Plan Hidrológico del ciclo de planificación hidrológica 2015-2021 de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas.

El aeropuerto se abastece de las aguas procedentes tanto de la red de abastecimiento de la red municipal del ayuntamiento de Almería como de tres pozos legalizados de captación de aguas subterráneas. Hay que reseñar que, en el año 2011, las analíticas realizadas dieron contaminación por nitratos por lo que desde esa fecha únicamente se utiliza agua procedente de la red municipal, aunque el aeropuerto sigue contando con autorización para la captación

de agua de los pozos, y los mantiene “como reserva”, debiéndose potabilizarse previamente a su utilización. En el año 2015, el consumo de agua potable fue de 22.343 m<sup>3</sup>.

Para el saneamiento, el aeropuerto dispone de autorización de vertido de aguas residuales a la red general de alcantarillado municipal del Ayuntamiento de Almería. Por otro lado, el aeropuerto dispone de autorización de vertido de aguas pluviales al dominio público hidráulico emitido por la Agencia Andaluza del Agua (antigua Comisaría de Aguas) para los 9 puntos de vertido de su competencia, que vierten a ramblas, así como para un emisario submarino, que vierte sus aguas pluviales al mar. Estas aguas proceden de plataforma y del campo de vuelos en su mayor parte. El aeropuerto realiza unas analíticas de autocontrol voluntarias de las aguas pluviales, cuyos resultados se encuentran dentro de los límites internos establecidos por el aeropuerto. Para el tratamiento de las aguas de drenaje del aeropuerto existen seis separadores de hidrocarburos.

### **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 ES6110006	Ramblas del Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra de Alhamilla	130 m
ZEPA ES0000506	Bahía de Almería	< 100 m
LIC ESZZ16003	Sur de Almería-Seco de los Olivos	< 100 m
ZEPA y LIC ES0000046 Parque natural Reserva de la Biosfera	Cabo de Gata – Níjar	3.800 m

La vegetación potencial del entorno corresponde, de acuerdo con el texto de referencia de “Series de Vegetación de España” (Rivas-Martínez, 1987), dentro de la termomediterránea alpujarreña–almeriense semiárido del arto (*Maytenus senegalensis* subsp. *europaeus*). *Rhamno angustifolii-Mayteneto europaei sigmetum*. VP lentiscares, en la mitad oeste del ámbito de estudio, mientras que en la parte este, se corresponde a la geomacroserie de las dunas y arenales costeros dentro de la geoserie edafófila mediterránea.

La cobertura vegetal actual, se encuentra en su práctica totalidad, muy transformada por la acción antrópica; así, la mayor parte de la superficie está constituida por cultivos de invernadero, con una significativa superficie de uso urbano y viario. Únicamente, se mantiene vegetación natural al este del recinto aeroportuario, coincidiendo con los límites de los hábitats, así como de los espacios naturales protegidos. Las formaciones más abundantes son cultivos de regadío y pastizal, formaciones arboladas de plantaciones de eucaliptos (*Eucaliptus* sp.) y de pino carrasco (*Pinus halepensis*); así como formaciones arbustivas

fundamentalmente en el límite meridional pegado al mar, apareciendo albardín (*Lygeum spartum*), esparto (*Stipa tenacissima*), bufalaga (*Thymelaea tinctoria*), encontrándose también ejemplares de azufaifo (*Zizyphus lotus*) y arto (*Maytenus senegalensis*). Esta última está catalogada “Vulnerable” en el Decreto 23/2012, de 14 de febrero, por el que se regula la conservación y el uso sostenible de la flora y la fauna silvestres y sus hábitats.

Durante el mes de marzo de 2019 dos técnicos medioambientales han realizado una prospección de la vegetación asociada a los HIC presentes en el interior del aeropuerto, así como en la franja exterior limítrofe con el mismo. Como resultado de las labores de muestreo, puede concluirse que dentro del mismo no existe ningún hábitat prioritario en su interior, pudiendo únicamente identificarse especies pertenecientes principalmente al HIC 1430. Por su parte, durante los trabajos de campo no se ha identificado la presencia de la especie *Maytenus senegalensis*.

En cuanto a la presencia de la especie *Androcymbium gramineum*, identificada por la información cartográfica de la Junta de Andalucía (REDIAM) en las cuadrículas UTM 1x1 km al oeste del aeropuerto, y que aparece recogida en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección especial, al igual que en la Ley 42/2007 de Biodiversidad y como de “Protección especial” por el Decreto 23/2012, por el que se regula la conservación y el uso sostenible de la flora y la fauna silvestres y sus hábitats, de la Junta de Andalucía, se debe destacar que en ninguna de las visitas de campo realizadas durante la redacción del informe de sostenibilidad ambiental se identificó la presencia de la misma en el interior del recinto aeroportuario.

Según la alegación presentada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, en el ámbito de estudio se tiene constancia de la existencia de la especie *Salsola papillosa*, según las cuadrículas UTM de 1km x 1km. Esta especie está catalogada como de “Protección especial” según el Decreto andaluz 23/2012. Durante el muestreo en el interior del aeropuerto llevada a cabo durante el mes de marzo de 2019, se ha identificado la presencia de *Salsola vermiculata* asociada a especies en el HIC 1430, no constatándose la presencia de *Salsola papillosa*.

Respecto a los HIC, en un primer momento se utilizó la cartografía obtenida a partir del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Tras el análisis de la misma, se constató la presencia de 9 HIC en el entorno del aeropuerto de Almería. En la adenda se ha utilizado la cartografía de HIC (escala 1:10.000) elaborada por la Consejería de Medio Ambiente y ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, a través de la red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM). Esta cartografía, que presenta una escala más ajustada que la elaborada por el Ministerio, muestra la presencia de once HIC en el entorno del aeropuerto.

Dos de estos HIC son considerados como “prioritarios”. Se trata del hábitat 5220\* Matorrales arborescentes de *Zizyphus*; y 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*; mientras que el resto no están considerados como prioritarios: 1410 Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimi*), 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos, 1430 Matorrales halonitrófilos (*Pegano-Salsoletea*), 2110 Dunas móviles embrionarias, 2210 Dunas fijas del litoral del *Crucianellon maritimae*, 2230 Dunas con céspedes de *Malcolmietalia*, 3250 Ríos mediterráneos de caudal permanente con

*Glacium flavum*, 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion*).

Asimismo, Aena SME S.A. ha realizado una prospección de los hábitats existentes, tanto en el interior como en el entorno del Aeropuerto de Almería, en la que se ha constatado el estado de conservación de los citados HIC. En cuanto a los hábitats encontrados en el interior del aeropuerto, y respecto al HIC 1430, se ha comprobado la existencia de un erial con restos de este hábitat que ocupa una estrecha franja al noreste de la zona de servicio del aeropuerto, extendiéndose desde la pista hasta el límite del aeropuerto. Se considera que, aunque se han encontrado especies pertenecientes a este hábitat, la distribución del mismo se produce de forma fragmentada, con zonas de suelo desnudo y zonas con especies arvenses pioneras, presentando el hábitat una baja calidad.

Adicionalmente, se ha encontrado este hábitat en una amplia franja al sur de la pista del aeropuerto. Presenta una mayor cantidad de individuos de las especies características que en la localización anterior y, si bien es cierto que su frecuencia de aparición es media, su talla es baja como resultado de los desbroces de seguridad de la franja, siendo más habitual la presencia de las especies nitrófilas arvenses que se desarrollan por toda la zona de servicio del aeropuerto. En esta franja se encuentran también especies habituales de otros HIC como es el 2210, el 2240, y el 5220\*.

Asimismo, se han encontrado dos áreas de erial y una de HIC 1430 degradado en la zona de la cabecera 07, situados junto a una zona de obra localizada al suroeste de la pista, en la que, en el momento de realizar la visita de campo, se había realizado una explanación que únicamente dejaba un terreno desnudo, sin presencia de vegetación.

Las zonas con erial se encuentran muy intervenidas, con vegetación pionera. Estos polígonos, junto al que cuenta con especies características del hábitat 1430, han sido también alterados, aunque en menor medida que la zona de actuación de obra, por lo que su estado de conservación en el momento de realización del trabajo de campo no era óptimo.

Por otra parte, se han encontrados varios de los hábitats descritos en la cartografía elaborada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en el entorno del aeropuerto. Al este de la zona de servicio, a continuación de la cabecera 25, se ha encontrado un erial con elementos del HIC 1430, aunque se ha observado que ha sufrido el vertido de tierras recientemente, lo que provoca que una importante proporción del mismo sea de suelo desnudo.

Por otro lado, se ha encontrado un área del HIC 5220\* en estado de degradación, situado dentro del recinto del sistema de iluminación de aproximación del aeropuerto. Los continuos desbroces repercuten negativamente en la distribución de las especies típicas de este HIC, dando paso a las especies arvenses presentes en el área de muestreo, restando calidad al hábitat. De forma contigua a esta zona, se encuentra un erial con presencia del mismo HIC, tratándose de una zona muy alterada, con amplios espacios de suelo desnudo.

Existe también un pinar degradado de pino carrasco (*Pinus halepensis*), localizado al noreste de la zona de servicio del aeropuerto, y dentro de su delimitación. Este pinar es de origen antrópico, conformado por una plantación de pino mezclado con especies típicas de los HIC naturales de la zona, especialmente del HIC 1430.

Por otra parte, al noreste de la zona de servicio, y coincidiendo con una torrentera, se ha encontrado la presencia de especies típicas de los HIC 5220\* y 5330. Esta área se encuentra altamente alterada por la presencia de un campo de fútbol de El Alquíán. Se trata de un pequeño golpe del hábitat con buena cobertura, pero sin desarrollo a lo largo de la torrentera.

Por último, al noroeste de la zona de servicio se encuentran dos parcelas con presencia de especies diagnósticas tanto del HIC 5220\* como del HIC 1430, conservados en mejor estado que otras áreas del entorno, mientras que, al sur del límite aeroportuario, junto a la playa, se ha encontrado la presencia numerosa de *Launaea arborescens* y de *Ziziphus lotus*, con un buen estado de conservación, siendo ambas especies indicadoras del HIC 5220\*.

La fauna existente está conformada por especies acostumbradas a la presencia del ser humano, sin embargo, las zonas más naturales del ámbito aeroportuario, como las áreas arboladas y de matorral, presentan mayor valor para la fauna.

Según las cuadrículas UTM del Inventario Nacional de Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, de 10x10 km, pueden encontrarse mamíferos como la liebre ibérica (*Lepus granatensis*), garduña (*Martes foina*), rata parda (*Rattus norvegicus*) y zorro común (*Vulpes vulpes*). Entre los reptiles se cita lagartija colirroja (*Acanthodactylus erythrurus*), culebrilla ciega (*Blanus cinereus*), tortuga boba (*Caretta caretta*), eslizón ibérico (*Chalcides bedriagai*), culebra lisa meridional (*Coronella girondica*), culebra de herradura (*Hemidactylus hippocrepis*), salamanquesa rosada (*Hemidactylus turcicus*), lagarto ocelado (*Lacerta lepida*), culebra de cogulla (*Macroprotodon brevis*), culebra bastarda (*Malpolon monspessulanus*), culebra viperina (*Natrix maura*), lagartija italiana (*Podarcis sicula*), lagartija cenicienta (*Psammotromus algiru*) y salamanquesa común (*Tarentola mauritanica*); y entre los anfibios, el sapo corredor (*Bufo calamita*), la rana común (*Pelophylax perezi* y *Rana perezi*).

Las aves constituyen el grupo faunístico más representativo y de mayor interés, de modo que para ellas se ha realizado un análisis más exhaustivo. Para la identificación de las especies de avifauna, además de la consulta a los Atlas del Ministerio de Medio Ambiente, se ha consultado el Listado y Catálogo Andaluz de Especies Protegidas (Decreto 23/2012, de 14 de febrero, por el que se regula la conservación y el uso sostenible de la flora y la fauna silvestres y sus hábitats). Asimismo, se ha tenido en cuenta la información contenida en el “Estudios sobre población de aves en los aeropuertos de Aena: Aeropuerto de Almería”, realizado en abril de 2005 por Aena, así como la actualización de las especies inventariadas en el aeropuerto a fecha de 2015, y los informes mensuales facilitados por el Servicio de Control de fauna del aeropuerto, realizados en el año 2011.

De ellas hay 4 catalogadas como “Vulnerable” por la legislación autonómica de Andalucía (RD 23/2012): alzacola (*Cercotrichas galactotes*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), buitrón (*Cisticola juncidis*), y gaviota de Audouin (*Larus audouinii*); estando, asimismo, el alzacola y aguilucho cenizo con la misma categoría en el catálogo español (RD 139/2011).

El alzacola, no ha sido observado en los censos del año 2011 ni en los del 2014/2015 ni está recogida en las visitas de campo realizadas durante la elaboración del ISA. La última vez que fue avistado en este ámbito fue en el verano del año 2004, en el recinto exterior y de forma muy puntual durante esa época del año.

El aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) nidifica en las inmediaciones de Punta Entinas-Sabinar. En otoño del 2014 se detectó la presencia de una pareja dentro del ámbito aeroportuario, si bien se trata de un caso excepcional habida cuenta que el ámbito que suele frecuentar se ubica fuera y muy alejado de la zona de influencia del recinto aeroportuario. Como consecuencia de las medidas de defensa aplicadas, esta pareja de rapaces se ha trasladado a otro territorio fuera del recinto aeroportuario.

El buitrón (*Cisticola juncidis*) vive en zonas abiertas, con vegetación herbácea densa; y se ha observado muy puntualmente en las inmediaciones del aeropuerto durante los últimos censos realizados, en los meses de otoño.

La gaviota de Audouin (*Larus audouinii*) se puede observar durante todo el año. Prácticamente en todos los censos interiores se han encontrado evidencias de la presencia de lárvidos en el entorno de la pista. La amplia visibilidad y tranquilidad respecto al entorno hacen de este recinto una zona atractiva como área de reposo para gaviotas y garza real. En los meses de verano, fundamentalmente de junio y julio, es también frecuente la presencia de vencejos (*Apus sp.*).

El elevado porte de algunos especímenes vegetales y, sobre todo, la ausencia de molestias en comparación con enclaves similares del entorno, habilitan este hábitat como dormitorio extraordinariamente importante para dos especies en expansión en la zona: grajilla (*Corvus monedula*) y garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*).

Los cultivos del entorno y la presencia diseminada de casas de campo, favorece la existencia de aves asociadas al ser humano, como el gorrión común (*Passer domesticus*), el estornino negro (*Sturnus unicolor*) y la tórtola turca (*Streptopelia decaocto*).

Por último, pese a que no se encuentra incluida como figura de protección legal, cabe destacar la presencia de Áreas de Importancia para las Aves (IBA) en las inmediaciones del aeropuerto. La más cercana, a 250 m al sur de la infraestructura, es la IBA marina nº 406 “Bahía de Almería”, que coincide espacialmente con la ZEPA “Bahía de Almería” y el LIC ESZZ16003 “Sur de Almería-Seco de los Olivos”. Un poco más alejadas se ubican la IBA nº 216 “Sierra y Salinas del Cabo de Gata”, a 1,8 km y la IBA nº 215 “Sierra de la Alhamilla – Campo de Níjar”, a unos 3 km.

Tras los últimos censos realizados, existe un elevado número de especies que no han sido avistados con respecto a años anteriores. En total, se trata de 18 especies que han debido de cambiar sus rutas de desplazamiento, por lo que el conjunto de aves ha descendido considerablemente desde el 2004, de 72 a 54 especies avistadas.

### Usos del suelo y ordenación territorial

El ámbito de estudio es predominantemente agrario, dedicado, sobre todo, al cultivo en invernadero, que junto al crecimiento de los núcleos de población y de las infraestructuras viarias y de riego, han contribuido a generar un paisaje muy antropizado. En el límite sur del aeropuerto han proliferado las urbanizaciones. En el límite noroeste del recinto se encuentra el I.E.S. Sol de Portocarrero, y en el noreste el núcleo de El Alquíán.

El informe de sostenibilidad ambiental analiza diversos instrumentos de ordenación territorial que afectan al ámbito de estudio, tales como el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado por el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre y publicado en el

BOJA de 29 de diciembre de 2006. Este es el instrumento de planificación y ordenación integral que establece los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los planes de ámbito subregional y para las actuaciones que influyan en la ordenación del territorio.

Con relación al planeamiento de los dos términos municipales (Almería y Turrillas) afectados por la zona de servicio propuesta del aeropuerto de Almería; el artículo 8.14 del Plan General de Ordenación vigente en el término municipal de Almería, establece que el aeropuerto tiene la condición de sistema general, con la categoría de Sistema de Transportes y Comunicaciones. Los terrenos previstos para el desarrollo del aeropuerto y su zona de servicio en el plan director, se encuentran clasificados en el PGOU de Almería como Suelo No Urbanizable de Protección, en las categorías de: áreas agrícolas y áreas singulares. Una pequeña parte de su límite norte, y dentro de los actuales terrenos del aeropuerto, se encuentra dentro de los sistemas básicos de espacios libres y de suelos clasificados como urbanos.

La parcela donde se ubica el VOR/DME AMR Las Amoladeras se halla clasificada por el PGOU de Almería como Suelo no Urbanizable de Especial Protección Parque Natural Cabo de Gata. Asimismo, el NDB AM El Maltés está clasificado como Suelo no Urbanizable de Protección Cautelar.

Por su parte, en el término municipal de Turrillas, donde se asienta el radar LETU Turrillas, la figura de planeamiento actualmente en vigor es el Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano, aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo de Almería en sesión de 7 de marzo de 1979, que clasifica la parcela del radar como Suelo no Urbanizable.

### **Paisaje**

El ámbito de estudio está enmarcado por el norte por elevaciones de la sierra de Alhamilla, al sur por el mar Mediterráneo, al oeste por la propia ciudad de Almería y al este por la zona más naturalizada, correspondiente al LIC Ramblas del Gérgal, Tabernas y Sur de la Sierra de Alhamilla.

En función del Mapa de Paisajes de Andalucía, el Aeropuerto de Almería se localiza en la denominada megaestructura del Litoral (L), teniendo a su oeste la de valles, vegas y marismas (V), perteneciente al valle del río Andarax. Dentro de esta categoría paisajística, en el entorno del aeropuerto se distingue, la unidad paisajística L2, correspondiente a la *Costa con campiñas costeras* y el V2 relativo a los *Valles, vegas y marismas litorales*.

El paisaje del entorno del ámbito de estudio se caracteriza por un intervencionismo muy acusado que ha conducido a la modificación de los elementos naturales por la extensión de los cultivos en invernadero, siendo un elemento predominante en el paisaje; que, junto al crecimiento de los núcleos de población, ha dado lugar a espacios de transición discordantes con su entorno. Además de los cultivos en invernadero, las infraestructuras lineales tanto viarias como de riego, han contribuido aún más en humanizar el paisaje.

### **Patrimonio cultural**

Según el Servicio de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura, el elemento patrimonial más próximo al aeropuerto es la Atalaya del Perdigal, torre vigía del siglo XVI, que se localiza a unos 30 metros al sur, en el exterior de la delimitación de la Zona de Servicio aeroportuaria.



Durante la prospección arqueológica se localizaron tres elementos etnográficos, no apareciendo ninguno de ellos documentado previamente en la carta arqueológica del municipio de Almería. Estos nuevos elementos son los siguientes:

- Noria del Charco, se trata de un pozo para noria de sangre, situada en la terraza del margen izquierdo de la Rambla del Charco, al oeste del aeropuerto, de planta oval. Conserva el brocal, pero no el mecanismo de la noria ni la balsa para acumular el agua.
- Noria de la casa del Coronel, también es un pozo para noria de sangre situada en el margen izquierdo de la Rambla del Charco, al suroeste del aeropuerto, igualmente de planta oval. Conserva el brocal y las pilastras donde se anclaba el mecanismo de la noria.
- La Era del Alquíán. Se trata de una era empedrada en terraza del margen izquierdo de la Rambla de El Alquíán, al sur de la zona urbana y al norte del aeropuerto. El empedrado es de canto rodado, presenta planta en calles enmarcadas también con canto rodado. No se conservan los muros perimetrales

### **Vías pecuarias**

Por el norte del aeropuerto discurre la vía pecuaria “Cordel de la Campita”, al norte de la zona de servicio del aeropuerto, pero fuera del mismo sin interferir con la infraestructura aeroportuaria.

### **Infraestructuras, transporte y movilidad**

El aeropuerto de Almería se localiza a 9 km al este de la capital. Tiene buena comunicación por carretera, gracias a que la red viaria conecta Almería con el arco mediterráneo y el litoral e interior de Andalucía.

Existe una línea de autobús que enlaza el recinto aeroportuario con la ciudad de Almería, mediante la siguiente ruta: Almería-aeropuerto-El Alquíán. No existe conexión ferroviaria directa al aeropuerto mediante un servicio de cercanías u otro tipo de ferrocarril.

### **Medio socioeconómico**

El aeropuerto se localiza en el municipio de Almería, que cuenta con una población total de 194.203 habitantes según el padrón de 2015, repartidos por 18 entidades menores de población, concentrándose su inmensa mayoría en la capital del municipio. Los núcleos más cercanos al aeropuerto son El Alquíán (5.776 habitantes, 2.927 hombres y 2.849 mujeres), Cañada de San Urbano con 9.110 habitantes de los cuales 4.677 son hombres y 4.433 mujeres, y Costacabana con 1.326 habitantes, siendo 656 hombres y 670 mujeres. La población extranjera es muy numerosa, representando el 10,5 % del total municipal.

Con respecto a la estructura de la población municipal, el 17,8% son menores de 16 años, mientras que el 68,3% tiene entre 16 y 64 años, y el 13,9%, son mayores de 65 años. El grupo más numeroso es el comprendido entre los 30 y 34 años, tanto en hombres como en mujeres.

Analizando la distribución según sectores económicos, el sector servicios es el que más personas emplea. El turismo en el municipio es el motor de la economía, tanto en la costa,

ligado con el turismo de playa, como en las zonas interiores. El auge del sector terciario, ha arrastrado consigo el sector de la construcción que ha aumentado considerablemente su dedicación en el municipio, en detrimento de la agricultura, que ha ido en decadencia. Según los últimos datos disponibles y publicados, del Censo del 2001 del Instituto Nacional de Estadística, los porcentajes de ocupación por sectores de actividad son los siguientes: Agricultura (9,6%), Industria (7,1%), Construcción (12,1%) y Servicios (71,2%).

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

La propuesta de Revisión del plan director del Aeropuerto de Almería tiene como objeto lograr un desarrollo armónico de la infraestructura aeroportuaria adecuando su operatividad a los niveles de calidad y eficiencia en el servicio deseados. A su vez, existen otras necesidades debidas a diferentes factores, entre los que destacan la necesidad de adecuación a la normativa y de mejora de la operatividad del conjunto de las instalaciones aeroportuarias.

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

#### - Contaminación atmosférica

El informe de sostenibilidad ambiental 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 3 del ISA, se ha basado en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes estudiados, empleando el programa EDMS 5.1.3.

Los resultados obtenidos derivados de la modelización, permiten al informe de sostenibilidad ambiental concluir que, para el horizonte de mayor desarrollo (horizonte 3), los valores límite establecidos por normativa, no se superan en ninguna de las poblaciones cercanas al aeropuerto, para ninguno de los parámetros analizados (CO, HC, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> y CO<sub>2</sub>).

#### - Ruido

El impacto acústico del escenario de desarrollo previsible ha sido analizado en el impacto de sostenibilidad ambiental utilizando el programa de simulación INM (“*Integrated Noise Model*”) en su versión 7.0c.

En lo que respecta al análisis de las alternativas de las actuaciones incluidas en el plan director, se detecta que éstas no incluyen ninguna modificación significativa en las variables a introducir en el cálculo de las isófonas respecto a las descritas en el horizonte 3.

En el Apéndice 2 del informe de sostenibilidad ambiental 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<sub>eq</sub> 55, 60, 65, 68, y 70 dB(A) en los periodos día y tarde (L<sub>d</sub> y L<sub>e</sub>).

Figura 4.1. Huella acústica del aeropuerto de Almería. Horizonte 3. Periodo día.

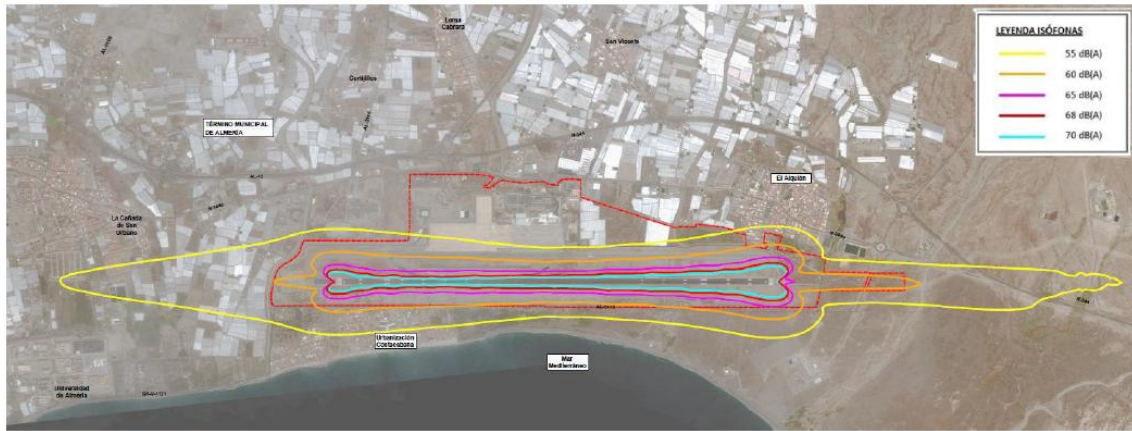
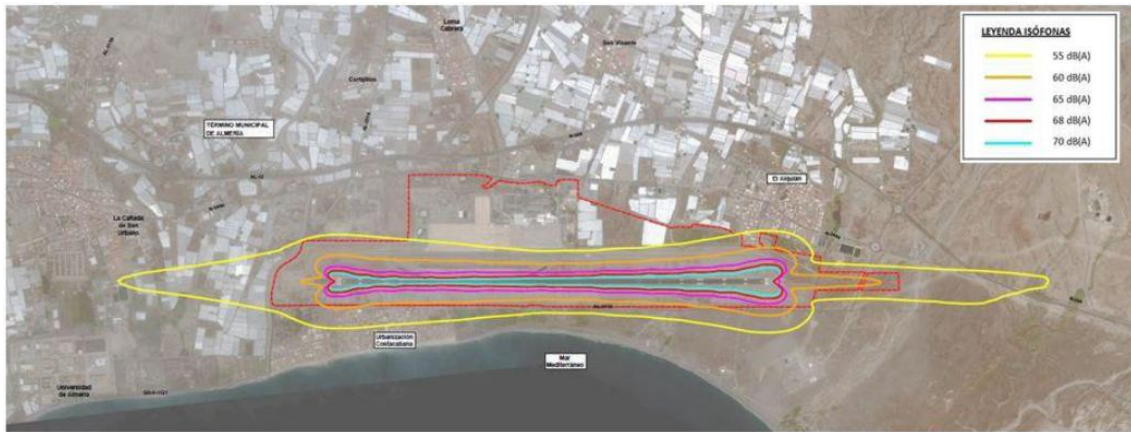


Figura 4.2. Huella acústica del aeropuerto de Almería. Horizonte 3. Periodo tarde.



Respecto a los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes, al igual que en la situación actual, se evalúan los niveles sonoros en las áreas afectadas por la operación aeroportuaria, conforme al Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. El estudio de la afección acústica producida sobre el suelo del entorno aeroportuario debido al incremento de tráfico esperado para el horizonte 3, señala que se produce un incremento del ruido, extendiendo las curvas isófonas de afección equivalentes del estado de partida hacia el exterior del aeropuerto, con un crecimiento principal según el eje de pista.

Al igual que en la situación actual, tanto en la alternativa 0 como en el escenario de desarrollo previsible, no se superan los objetivos de calidad fijados en ninguna de las zonas descritas en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007.

- Cambio climático

El informe de sostenibilidad ambiental 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 (GEI) que el aeropuerto puede generar.

En este sentido, se prevé un incremento del 54,61% en las emisiones totales de CO<sub>2</sub>. Este incremento en las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 691.488 pasajeros totales en 2015 a 1.228.720 pasajeros totales en el desarrollo previsible.

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

En la adenda presentada por el gestor aeroportuario se ha realizado un nuevo cálculo de las emisiones de alcance 1, 2 y 3 con criterio de huella de mercado (tiene en cuenta la compra de renovables) de CO<sub>2</sub> en el aeropuerto en el desarrollo previsible, dando como resultado que se alcanzan las 538,6 toneladas (frente a las 7.744,06 t que contemplaba el informe de sostenibilidad ambiental antes de introducir el criterio sobre energía renovable con garantía de origen), inferior a 2500 t de CO<sub>2</sub> eq, que es el umbral que el Decreto 18/2019 de 25 de enero considera que no requiere siquiera solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

#### - Agua y medio hidrológico

La red de drenaje del ámbito de estudio está conformada por el río Andarax y ramblas dispuestas de forma perpendicular al recinto aeroportuario, destacando la rambla del Charco, Barranco del Grajo y Rambla Honda, estando ésta última desviada cuando intercepta al aeropuerto. Este desvío la conduce hasta la rambla del Charco, al oeste; rambla de la Balsa de los Mayorales o de El Alquián, que también es interceptada por el propio aeropuerto, y es canalizada por debajo de la pista del aeropuerto hasta su salida en la carretera A-3113. Por último, al este del aeropuerto, en su cabecera se sitúa la rambla de la Sepultura.

Las actuaciones proyectadas no llevan asociada la modificación de ningún cauce ni arroyo existente. Sin embargo, la mejora de la adecuación del drenaje del campo de vuelo conlleva la creación de un nuevo punto de vertido con la capacidad suficiente para desaguar todo el caudal de aporte del aeropuerto a la rambla del Charco. Para la ejecución de esta actuación será necesario solicitar los permisos pertinentes a la Agencia Andaluza del Agua para los vertidos asociados al dominio público hidráulico de la rambla del Charco.

El aeropuerto de Almería dispone de seis separadores de hidrocarburos. Respecto a las aguas residuales, todas las aguas residuales que se generan en las instalaciones del aeropuerto vierten a la red general de alcantarillado municipal de Almería.

Respecto a las aguas subterráneas, 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 asciende a 1,56 de nueva superficie asfaltada, la superficie de recarga no sufrirá una modificación relevante.

Con relación al consumo de agua, se prevé un incremento de los 22.343 m<sup>3</sup> actuales, a 37.000 m<sup>3</sup> para el horizonte 3. El aumento del consumo de agua se ha calculado teniendo en cuenta el incremento de los movimientos de aeronaves, que se estima que se producirá en el horizonte 3.

Las actuaciones propuestas no generan afección sobre el dominio público marítimo terrestre.

En la adenda se indica, además, que la ubicación original del punto limpio, al oeste de la central eléctrica del aeropuerto, se sitúa en zona de policía de la Rambla Honda, un curso de agua encauzado. Por esa razón, se ha considerado la reubicación del punto limpio en una zona ya pavimentada fuera de la zona de policía del dominio público hidráulico de la Rambla Honda.

**Figura 4.1. Ubicación de la nueva ubicación del punto limpio**



En cualquier caso, el informe de sostenibilidad ambiental contempla que deberán implementarse aquellas medidas de protección general frente a vertidos accidentales tanto en fase de obra como posteriores. Por su parte, el punto limpio estará debidamente acondicionado (cubeto de hormigón cubierto) y contará con todas aquellas medidas necesarias para evitar vertidos accidentales.

#### - Geología, geomorfología y suelos

El ISA considera que, dada la orografía llana del terreno y que las actuaciones proyectadas en la Revisión del plan director no conllevan grandes movimientos de tierras, ninguna de

dichas actuaciones provocará grandes alteraciones sobre el relieve; tampoco se verá afectado ningún Punto de Interés Geológico ni Lugares de Interés Geológico, así como tampoco se plantean afecciones ni riesgos reseñables sobre los materiales geotécnicos en que se asienta.

Sin embargo, las actuaciones contempladas conllevarán una pérdida de suelo y una modificación de las propiedades físicas y químicas del mismo, por la ocupación física de los suelos por parte de las nuevas superficies pavimentadas. El asfaltado y pavimentado de suelo natural supone un cambio de uso que implica una pérdida de las cualidades naturales originales.

La pérdida de suelo con capacidad productiva se podría asociar a la inclusión de los nuevos terrenos naturalizados que no son de propiedad de Aena, y que se van a incorporar a la zona de servicio del desarrollo previsible, ya que los suelos del interior aeroportuario no se consideran de capacidad productiva y presentan fertilidad natural baja. En este contexto, la ocupación de estas zonas nuevas asciende a unas 1,59 hectáreas, si bien tampoco se considera este suelo de productividad especialmente buena, no considerándose por ello el impacto relevante.

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 (horizonte 3), pasando de producción actual de 120.007 kg de residuos no peligrosos y 5.108 kg de residuos peligrosos, a una producción estimada de 176.560 kg de residuos no peligrosos, y 7.515 kg de residuos peligrosos, en el Desarrollo Previsible.

El informe de sostenibilidad ambiental señala que no parece que el volumen previsto de residuos generables para el escenario de desarrollo previsible suponga un impacto significativo habida cuenta que el aeropuerto ya genera en la actualidad unos residuos determinados y que lleva a cabo su gestión adecuadamente. Por lo tanto, este efecto será mitigado de forma similar a la actual.

#### - Biodiversidad, fauna y flora

No se producen afecciones directas a ningún espacio natural protegido ya que en el interior de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto no hay espacios naturales protegidos pertenecientes a la Red de Espacios Protegidos de Andalucía (RENPA). Tampoco hay ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000. Destaca la presencia de la ZEC ES6110006 Ramblas del Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra de Alhamilla a unos 130 m al este del recinto; la ZEPA ES0000506 "Bahía de Almería" y LIC ESZZ16003 "Sur de Almería-Seco de los Olivos", situados a unos 150 m al sur del aeropuerto.

La ejecución y puesta en marcha de estas actuaciones propuestas no conllevan la generación de impactos sobre los espacios existentes habida cuenta la naturaleza y tipología de las mismas. En este sentido, la única actuación que podría generar algún tipo de efecto sobre sendos enclaves protegidos, sería la asociada a la “Adecuación de la red de drenaje”. Sin embargo, en ningún caso, la redistribución de los puntos de vertido existentes implicará un incremento en los caudales previstos, sino que se trata de la resolución de cuellos de botella existentes en los aportes actuales sin modificación del tipo y caudal de vertido que se realiza en la actualidad, por lo que no se prevén afecciones sobre el espacio marino, ZEPA ES0000506 y LIC ESZZ16003, ni sobre los méritos por los que fue declarado.

Con respecto a la vegetación, la nueva plataforma de práctica contra incendios y nuevo puesto estacionamiento aislado, se proyectan en una zona de terreno natural muy antropizada, habida cuenta la naturaleza y dimensiones de estas actuaciones proyectadas, así como la tipología de formación vegetal afectada, consistente en matorral y algún ejemplar disperso de pino y eucalipto, las afecciones esperadas no se consideran relevantes en el informe de sostenibilidad ambiental. El traslado del punto limpio a una parcela con presencia dispersa de eucaliptos y algún ejemplar de jardinería tampoco se considera relevante en cuanto a la afección a formaciones vegetales. Finalmente, para la ampliación del aparcamiento de autobuses a una zona con ejemplares arbóreos principalmente de pino carrasco, el informe de sostenibilidad ambiental propone que se realice un estudio detallado de la ubicación del mismo, que permita minimizar afecciones al arbolado existente, y se analice la posibilidad de trasplante de ejemplares de arbolado.

Tras las visitas realizadas durante la elaboración del informe de sostenibilidad ambiental no se constató la presencia de *Androcymbium gramineum*, considerando la actual fase de planificación. Se propone como medida protectora la intensificación de las campañas de prospección en campo, previamente a la ejecución de ambos proyectos constructivos, que permitan constatar la presencia o ausencia de la misma.

Además, en la redacción de los proyectos constructivos que se planteen deberá tenerse en cuenta la potencial existencia de la especie *Salsola papillosa*, mediante la realización de campañas de campo para verificar su presencia en el interior del recinto aeroportuario.

En cuanto a los HIC, y tal y como se incluye en la adenda al informe de sostenibilidad ambiental, según la base cartográfica de la Junta de Andalucía, algunas de las actuaciones previstas en la propuesta de Revisión del plan director de Almería supondrían la afección a diversos hábitats, aunque, como se vio en apartados anteriores, en el interior del aeropuerto de Almería no existe ningún hábitat prioritario, pudiendo únicamente identificarse especies pertenecientes principalmente al HIC 1430, presentando una baja calidad y correspondiendo la distribución del mismo a una forma fragmentada, con zonas de suelo desnudo y zonas con especies arvenses pioneras. De forma dispersa aparecen también especies pertenecientes a otros HIC como *Asphodelus ayardii* (HIC 2240), *Thymelaea hirsuta* (5220\*), *Sonchus bulbosus* (2210), *Euphorbia terracina* (2210) así como especies arvenses de distribución eurioica como *Echium creticum* y *Reichardia tingitana*, junto con especies halófito-nitrófilas como el *Mesembryanthemum crystallinum* y pastos como la grama (*Cynodon dactylon*).

Por otro lado, el traslado del punto limpio a la parcela ubicada al oeste de la central eléctrica, donde se sitúa un aljibe del sistema contraincendios, se pensó inicialmente que podría afectar al hábitat “Matorrales de sustitución termófilos, con endemismos” con Código UE 5330 y al hábitat prioritario “Pastizales vivaces neutro-basófilos mediterráneos (*Lygeo-Stipetea*)” con Código UE 6220\*. Sin embargo, se constató que dicha parcela es una parcela arenosa, con presencia dispersa de eucaliptos y algún ejemplar de jardinería, y sin presencia de la vegetación típica de los hábitats mencionados, por lo que no se producirá afección sobre ellos.

Por otra parte, el establecimiento de un nuevo puesto de estacionamiento aislado y la nueva plataforma de prácticas contraincendios también se ubicarían sobre espacios declarados como Hábitat de Interés Comunitario por la Junta de Andalucía, en concreto sobre “Matorrales halófilos mediterráneos y termo-atlánticos (*Sarcocornetea fructicosae*)” con Código UE 1420 y el hábitat prioritario “Matorrales arborescentes de *Zyziphus*” con Código UE 5520. Sin embargo, estos terrenos están actualmente ocupados casi en su totalidad por invernaderos, libres de vegetación o temporalmente ocupados por especies primocolonizadoras durante períodos de barbecho en zonas dedicadas al cultivo, por lo que los hábitats identificados en la base cartográfica mencionada no están presentes y, por tanto, no se producirá afección sobre ninguno de ellos. El resto de hábitats presentes en la zona de servicio vigente y propuesta tampoco se verán afectados, ya que no se han previsto actuaciones en sus delimitaciones.

En relación con la fauna de la zona, las acciones de proyecto con un impacto directo sobre este indicador son las mismas que para las formaciones vegetales, y corresponden al despeje y desbroce de la cubierta vegetal. Hay que señalar, sin embargo, que dichas afecciones no tendrán un carácter significativo habida cuenta de la actual existencia del aeropuerto, y de la tipología de hábitats faunísticos a ocupar.

En cuanto a la fragmentación del territorio, el ISA afirma que la superficie de terreno natural a ocupar es reducida y su localización es dentro del vallado perimetral que aísla a la infraestructura aeroportuaria del exterior, por lo que el efecto barrera generado por las nuevas actuaciones no se considera en ningún caso significativo.

No obstante, el gestor aeroportuario considera de interés mantener las medidas de defensa relativas a seguimiento y vigilancia que, en la actualidad, se están aplicando y especialmente la actividad que desarrolla su servicio de control de la fauna, así como las mitigadoras que, de conformidad con el sistema de gestión de riesgos de impacto con fauna, se pudieran determinar en un futuro por razón de las actualizaciones anuales que se lleven a cabo.

#### - Paisaje

Las alteraciones que las determinaciones y actuaciones de la Revisión del plan director del aeropuerto de Almería pueden producir sobre el paisaje se derivan principalmente de la construcción de nuevas infraestructuras, instalaciones y equipamientos.

Los efectos previsibles sobre el paisaje de las actuaciones propuestas pueden calificarse globalmente como poco importantes, dado el limitado valor del paisaje de la zona donde se



ubica y la escasa fragilidad paisajística del área, si bien la presencia junto al mar incrementa el valor estético medio de la zona.

Considerando la magnitud de las actuaciones previstas y la calidad visual del entorno aeroportuario se establece un impacto leve sobre la estética de la zona objeto de estudio.

#### - Patrimonio Cultural

La prospección arqueológica de las zonas incluidas en la propuesta de Revisión del plan director del aeropuerto de Almería ha concluido con la inexistencia de restos arqueológicos en superficie que puedan verse afectados durante las actuaciones del desarrollo previsible. Si bien, se han localizado tres elementos etnográficos dentro del recinto aeroportuario, no documentados previamente en la carta arqueológica del término municipal de Almería.

En la redacción de los proyectos constructivos que se planteen deberá tenerse en cuenta la existencia de los elementos etnográficos identificados.

La “Torre Atalaya del Perdigal”, localizada al sur y fuera de la zona de servicio, no se verá afectada por ninguna de las obras previstas en la propuesta de plan director.

#### - Efectos sobre las vías pecuarias

Las actuaciones previstas en la alternativa seleccionada para el desarrollo previsible no generan afecciones sobre las vías pecuarias.

#### - 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-urbanísticos

A pesar de la incorporación de 14,7 ha exteriores al límite de la propiedad actual (pero incluidas en la zona de servicio definida en el PD del año 2001) y localizadas al oeste del núcleo de El Alquián, la Zona de Servicio se va a ver reducida al excluirse terrenos que ahora no van a ser precisos (en la cabecera 07 y al oeste del núcleo de El Alquián). Complementariamente a estas dos áreas, se van a producir pequeñas modificaciones en el límite septentrional de la Zona de Servicio, para ajustar el límite aeroportuario con la zona de servicio del desarrollo previsible.

Por todo lo anterior, la zona de servicio del aeropuerto pasa de 268,91 ha delimitadas en el plan director de 2001, a 244,49 ha en la propuesta de Revisión del plan director, es decir, disminuye su superficie respecto a la delimitada por el plan director vigente en 24,42 ha.

Este hecho deberá ser tenido en cuenta en la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Almería, contemplando las modificaciones que precise oportunas en su calificación.

Todas las actuaciones propuestas se localizan dentro de la zona de servicio vigente.

Figura 4.2. Necesidades de terreno



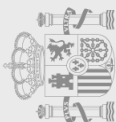
- Incidencia social y económica

Un aeropuerto es una infraestructura de servicio público que potencia el desarrollo económico a nivel regional, además de suponer una entidad productiva en sí misma. La ampliación del aeropuerto supone una inversión que va más allá de la destinada a la ejecución de la propia infraestructura.

La propuesta de revisión del plan director permite la atracción de una mayor actividad económica, lo que repercute en el empleo directo e indirecto. En el caso del aeropuerto de Almería, esta actividad económica se estima que repercutiría en la generación de un 77% más de empleo respecto a la situación actual.

Tabla 4.3. Estimación del empleo generado en la situación actual y en el desarrollo previsible del Aeropuerto de Almería

CONCEPTO	SITUACIÓN ACTUAL	DESARROLLO PREVISIBLE (HORIZONTE 3)
Empleos directos compañías convencionales	393	692
Empleos directos compañías de bajo coste	105	190



CONCEPTO	SITUACIÓN ACTUAL	DESARROLLO PREVISIBLE (HORIZONTE 3)
Empleos indirectos inducidos por pasajeros	519	922
<b>TOTAL EMPLEO</b>	<b>1.017</b>	<b>1.804</b>

#### 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 antes, fruto del análisis técnico del expediente, se detectaron determinados aspectos del informe de sostenibilidad ambiental que era necesario clarificar por lo que el órgano ambiental solicitó al gestor aeroportuario una subsanación al informe. En el apartado 2 de dicha solicitud de subsanación se indicaba que el informe de sostenibilidad ambiental no había definido adecuadamente los objetivos ambientales del plan director, por lo que requería que se incorporasen al informe 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 septiembre de 2019 contiene 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 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 CO<sub>2</sub> por las actividades estrictamente aeroportuarias están muy relacionadas con los consumos energéticos. Dado el valor de emisión de CO<sub>2</sub> en el horizonte de desarrollo previsible no se considera significativo, se redefine el objetivo ambiental que será “Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico”.

### Biodiversidad

Dado que no se producen afecciones directas a ningún espacio natural protegido, que la afección a vegetación se produce a zonas de pastos internos y de cultivos herbáceos que no albergan elementos relevantes ni comunidades faunísticas de interés que requieran especiales medidas de protección, se han planteado los siguientes objetivos ambientales:

- i. Minimizar la afección a especies protegidas.
- ii. Proteger y mejorar la biodiversidad.
- iii. Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
- iv. No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.
- v. 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 realizado y dado que los valores de superficies de suelo que se ocuparán no son muy elevados, el gestor aeroportuario no estima necesario establecer objetivos ambientales.

## Medio Hidrológico

Teniendo en cuenta el diagnóstico se plantean los siguientes objetivos ambientales:

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

## Patrimonio cultural

La prospección arqueológica de las zonas incluidas en la propuesta de Revisión del plan director del aeropuerto de Almería, ha concluido con la inexistencia de restos arqueológicos en superficie que puedan verse afectados durante las actuaciones del desarrollo previsible. Se han localizado tres elementos etnográficos dentro del recinto aeroportuario, no documentados previamente en la carta arqueológica de dicho término municipal de Almería. Tampoco se afectará a vías pecuarias.

Por este motivo, se redefine el objetivo ambiental para “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 en relación con este aspecto.

## Ordenación Territorial, planeamiento urbanístico y usos del suelo

Dado que todas las actuaciones se localizan en el interior de la zona de servicio vigente, 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 Almería, las medidas a aplicar, los indicadores y la periodicidad de seguimiento que se han redefinido en la adenda, para permitir evaluar el grado de

cumplimiento de los objetivos ambientales, están recogidos en la tabla 4.6 de esta memoria ambiental.

#### 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 definidos 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 a aplicar se han establecido en base a los efectos detectados durante la elaboración del informe de sostenibilidad ambiental y la adenda posterior. Algunas de las medidas propuestas en la adenda elaborada por AENA, presentada en septiembre de 2019, difieren de las contenidas en el informe, 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 ni 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 informe de sostenibilidad ambiental eran medidas preventivas y correctoras de obra y se ha considerado más adecuado reflejarlas en un epígrafe aparte llamado “Buenas prácticas en la ejecución de proyectos”, recogido en el apartado 6.1 de la presente memoria ambiental.

##### 4.5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.

A continuación, se sintetiza el conjunto de medidas propuestas en la adenda 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 al establecimiento de normas y procedimientos con respecto 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, delimitada 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 4.5. Propuesta de afección acústica en el Aeropuerto de Almería.**



La zona de afección acústica del aeropuerto de Almería 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, en la adenda el gestor aeroportuario considera adecuado sustituir la medida que figuraba en el informe de sostenibilidad ambiental por "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» ratificado en la Resolución A36/22 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y que contempla una implementación equilibrada de los diferentes tipos de medidas disponibles para la reducción del ruido.

#### - 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, especificadas a continuación, redundarán también en una minimización de la contaminación atmosférica.

- Energía y cambio climático

En la adenda presentada en septiembre de 2019 se ha identificado que las emisiones de alcance 1, 2 y 3 con criterio de huella de mercado (que tiene en cuenta la compra de energías renovables) de CO<sub>2</sub> en el aeropuerto en el horizonte de desarrollo previsible alcanzaría 538,6 toneladas, 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 siquiera 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 realizado en la adenda se proponen las siguientes medidas para la conservación de vegetación y fauna:

- 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 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.
- Establecer acuerdos de colaboración con asociaciones de colombicultura para detección de palomares ilegales. Actuaciones de coordinación con el Ayuntamiento para minimizar la presencia de nidos de cotorra argentina y mejorar la gestión de los restos de invernaderos y evitar el acceso de fauna a los residuos de contenedores.
- Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecer la necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.



Estas medidas se aplicarán, en su caso, de forma coordinada con el servicio de control de fauna del aeropuerto.

- Generación y gestión de residuos

En el diagnóstico realizado por Aena se concluye que el volumen de residuos peligrosos que se prevé generar se encontraría por debajo del límite de 10 toneladas que obligaría al aeropuerto a ser gran productor de residuos peligrosos; que la producción prevista de residuos no peligrosos del aeropuerto de Almería, se calcula que representaría un 0,2% de la producción total del municipio de Almería; y que se estima que el porcentaje de reciclado también se incrementará.

A pesar de ello, se proponen en la adenda las siguientes medidas referentes al control y la gestión de residuos, en sustitución de la que figuraba en el informe de sostenibilidad ambiental:

- 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

El informe de sostenibilidad ambiental ha identificado que, de las actuaciones propuestas en el plan director, la adecuación del drenaje del campo de vuelos supone la creación de un nuevo punto de vertido con la capacidad suficiente para desaguar todo el caudal de aporte del aeropuerto a la rambla del Charco. En ningún caso esta actuación va a implicar un incremento en los caudales de vertido que se realizan en la rambla en la actualidad, o cualquier tipo de impacto sobre la misma, aunque sí será necesario solicitar los permisos pertinentes a la Agencia Andaluza del Agua para los vertidos asociados al dominio público hidráulico. Por otro lado, el aumento del consumo de agua calculado no se considera muy significativo, dado que, en el desarrollo previsible, el consumo representaría entorno al 0,1% del total de la zona perteneciente al Subsistema III-4 "Cuenca del río Adra y acuífero del Campo de Dalías", en la que se localiza la ciudad de Almería, por lo que se proponen las siguientes medidas de control y seguimiento:

- 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.
- Se implantarán, cuando se ejecute el proyecto, las medidas que hayan sido indicadas por las autoridades competentes en dominio público hidráulico en la autorización de ocupación de zona de policía del dominio público hidráulico la rambla del Charco.

- Patrimonio Cultural

Dado que en el informe de sostenibilidad ambiental se ha identificado que, de las actuaciones propuestas en el plan director, ninguna generará impactos sobre los tres elementos etnográficos identificados en el interior de la zona de servicio, se propone como medida preventiva el seguimiento y control de los movimientos de tierras que se realicen en las cercanías de los mismos.

- Sistema de Gestión Ambiental

El aeropuerto de Almería dispone, desde el año 2014, de un sistema de gestión integrado de Calidad y Medio Ambiente certificado por AENOR, que sustituye a los sistemas individuales (Calidad según norma ISO 9001 y de Gestión Ambiental según norma 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 4.4 y 4.5.

**Tabla 4.4. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Anuales**

FACTOR DEL MEDIO	INDICADORES
Energía y Cambio climático	Emisiones de CO <sub>2</sub> (alcance 1 y 2).
Biodiversidad	Número de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad.
	Nº de colisiones con especies protegidas.
Patrimonio cultural	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en el entorno de los tres elementos etnográficos identificados

FACTOR DEL MEDIO	INDICADORES
Residuos	Toneladas o m <sup>3</sup> /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 en la rambla del Charco.

**Tabla 4.5. 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	Emissiones de contaminantes atmosféricos: NO <sub>x</sub> , CO, PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , SO <sub>2</sub> , 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 4.4.
- b) Cuando se revise el plan director o se produzcan modificaciones operativas significativas basados en los indicadores recogidos en la Tabla 4.5.

**Tabla 4.6. Medidas para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Almería y su seguimiento**

Aspecto Ambiental	Efectos	Objetivo Ambiental	Medidas a Aplicar	Indicador	Periodicidad Seguimiento
<b>Contaminación acústica</b>	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.
<b>Contaminación atmosférica</b>	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 <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , SO <sub>2</sub> , Hidrocarburos totales..	Cuando se produzca la revisión del plan director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa
<b>Energía y Cambio Climático</b>	Las emisiones alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado en el aeropuerto en el desarrollo previsible alcanzan las 538,6 toneladas. (inferior a 2.500 t de CO <sub>2</sub> eq.).  En cuanto al Cambio Climático, las actuaciones del desarrollo previsible no generarán impactos sobre las variables microclimáticas.	Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico.	Realizar un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.	Emisiones de CO <sub>2</sub> alcance 1 y 2.	Anual.



Aspecto Ambiental	Efectos	Objetivo Ambiental	Medidas a Aplicar	Indicador	Periodicidad Seguimiento
<p><b>Biodiversidad</b></p>	<p>No hay afección directa sobre ningún Espacio Natural Protegido ni sobre ningún hábitat natural de la Directiva 92/43/CEE.</p> <p>Las afecciones se producen sobre la vegetación por la ocupación de suelo. Las actuaciones que implican la ocupación de suelo son la nueva plataforma de prácticas contraincendios, el nuevo puesto de estacionamiento aislado, el traslado del punto limpio y la ampliación del aparcamiento de autobuses, cuya ejecución supondrá el despeje y desbroce de matorral, y, en su caso, la tala de ejemplares dispersos de pino carrasco, eucalipto y alguna especie ornamental. Dada la naturaleza y dimensiones de estas actuaciones, así como la tipología de formación vegetal afectada, las afecciones esperadas no se consideran relevantes. No obstante, se realizará un estudio que permita minimizar afecciones al arbolado existente, y que analice su posible trasplante a otras zonas del aeropuerto.</p> <p>La afección a la fauna de la zona se debe a la pérdida de hábitat de matorral y arbolado disperso. Esta afección es, por lo tanto, de la misma extensión que la descrita para la vegetación; sin embargo, no será de carácter significativo habida cuenta de la actual existencia del aeropuerto y de la tipología de hábitats faunísticos a ocupar. No obstante, se considera de interés mantener las medidas de defensa relativas a seguimiento y vigilancia que, en la actualidad, se están aplicando por parte del Servicio de Control de Fauna.</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 2000 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 (AESA). Estos estudios contemplarían, entre otras medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación de fuentes de alimento y lugares de refugio y posada.</li> <li>- Medidas de exclusión revisando y controlando el cerramiento perimetral regularmente.</li> <li>- Medidas de expulsión y vigilancia del recinto aeroportuario.</li> </ul> <p>Formación del personal operativo, sobre identificación de aves, para mejorar el flujo de información sobre avistamientos de aves.</p> <p>Establecer acuerdos de colaboración con asociaciones de colombicultura para detección de palomares ilegales.</p> <p>Actuaciones de coordinación con el Ayuntamiento para minimizar la presencia de nidos de cotorra argentina y mejorar la gestión de los restos de invernaderos y evitar el acceso de fauna a los residuos de contenedores.</p> <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>Nº de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad.</p> <p>Nº de colisiones con especies protegidas</p>	<p>Anual.</p> <p>Anual.</p>

Aspecto Ambiental	Efectos	Objetivo Ambiental	Medidas a Aplicar	Indicador	Periodicidad Seguimiento
<b>Residuos</b>	<p>En el horizonte de Desarrollo Previsible la cantidad de RP se ha estimado en 7,5 toneladas y la de RNP en 176,6 toneladas. Para dicho cálculo se ha considerado un aumento proporcional a los movimientos de aeronaves</p> <p>No obstante, no se consideran datos muy significativos, en particular teniendo en cuenta que los residuos peligrosos previstos generar se encontrarían por debajo del límite de 10 toneladas que obligaría al aeropuerto a ser gran productor de residuos peligrosos. Dado que la gestión de los residuos se realiza adecuadamente, este aumento no se considera especialmente significativo, por lo que su efecto asociado será mitigado de forma similar a la actual.</p> <p>En relación con los residuos no peligrosos, la producción en el término municipal de Almería en el año 2011 fue de 85.901,28 toneladas. La producción del Aeropuerto de Almería representaría un 0,2%. Adicionalmente, es necesario indicar que el porcentaje de reciclado se estima que también se incrementará</p>	<p>Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología.</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 m<sup>3</sup>/ATU de residuos producidos por tipo.</p> <p>% de valorización de residuos.</p>	Anual
<b>Patrimonio Cultural</b>	<p>En la redacción de los proyectos constructivos que se planteen dentro de la Zona de Servicio se deberá tener en cuenta la existencia de los tres elementos etnográficos prospectados dentro del recinto aeroportuario. No se generará ningún tipo de afección a ningún elemento patrimonial situado en el exterior de la Zona de Servicio. No hay afección a vías pecuarias.</p>	<p>Prevenir la afección a elementos del Patrimonio Cultural.</p>	<p>Seguimiento y control de los movimientos de tierras que se realicen en las cercanías de los tres elementos etnográficos identificados.</p>	<p>Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en el entorno de los tres elementos etnográficos identificados.</p>	Anual

Aspecto Ambiental	Efectos	Objetivo Ambiental	Medidas a Aplicar	Indicador	Periodicidad Seguimiento
Medio hidrológico	El consumo de agua en la situación actual es de unos 22.343 m <sup>3</sup> /año y en el horizonte de Desarrollo Previsible sería de 37.000 m <sup>3</sup> . No se considera muy significativo, dado que, en el horizonte de Desarrollo Previsible, el consumo representaría entorno al 0,1% del total de la zona perteneciente al Subsistema III-4 "Cuenca del río Adra y acuífero del Campo de Dalías", en la que se localiza la ciudad de Almería.	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
		Aplicar buenas prácticas para mantener/reducir el 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 y vertido de la rambla del Charco.	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en la rambla del Charco.	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 de 2017 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 Aeropuerto de Almería. Tras este periodo, se recibieron un total de 2 alegaciones.

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

- Viceconsejería. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.

Explica una metodología de análisis y realiza un estudio de los elementos del medio posiblemente afectados. Mediante este estudio, localiza una serie de condicionantes (leves, moderados o severos) al plan director por posibles interferencias sobre el terreno con determinados elementos del medio. También aporta información ambiental complementaria, considerada de interés, pero sin contenido normativo.

Los condicionantes expuestos son:

1. Se identifican los Hábitats de Interés Comunitario que se sitúan fuera de Red Natura 2000 según dos cartografías distintas:
  - a. Según el Inventario Nacional de Hábitat. Anexo I de la Directiva 92/43 CEE Ministerio de Medio Ambiente. Año 1997: sólo aparecen hábitats no prioritarios en el interior del ámbito de estudio, por lo que sólo se establecen zonas con “condicionante leve” en el extremo este del aeropuerto.
  - b. Según el mapa de la distribución de HIC presentes en Andalucía (año 1996-2011): aparecen zonas con hábitats prioritarios y no prioritarios al norte y este del aeropuerto, por lo que los condicionantes son leves y moderados.
2. Respecto a la existencia de especies de flora catalogada, a partir de las cuadrículas UTM de 1x1 km constan las siguientes especies:
  - a. *Androcymbium gramineum* (=A. *europaeum*): de “Protección especial” según el Decreto 23/2012, de 14 de febrero; y también según el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, con lo que le corresponde un condicionante ambiental “Moderado”.
  - b. *Maytenus senegalensis*: clasificada “Vulnerable” según el Decreto 23/2012, de 14 de febrero. Le corresponde un condicionante ambiental de “Severo”.
  - c. *Salsola papillosa*: de “Protección especial” según el Decreto 23/2012, de 14 de febrero, con lo que le corresponde un condicionante ambiental de “Moderado”.



- d. *Ononis talaverae*. Está en otros inventarios reconocidos internacionalmente como el de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). No implica ningún condicionante al plan.
3. En cuanto a la posible afección a la fauna catalogada, el análisis realizado cita las especies, usando las cuadrículas de proyección UTM de 10x10 km:
- Stenella coeruleoalba* (delfín listado): catalogada de “Protección especial” en el Catálogo andaluz de especies amenazadas; a la que asigna un condicionante ambiental “Moderado”.
  - Tursiops truncatus* (delfín mular): de “Protección especial” en el Catálogo andaluz de especies amenazadas. Que también implica un condicionante ambiental “Moderado”.

El escrito reconoce que es el tamaño de la cuadrícula de proyección utilizado lo que explica que aparezcan dos especies de cetáceos.

4. Informa de que la zona de actuación es surcada por varios cursos de la Red Hidrográfica: la zona de servidumbre funciona como condicionante severo, y la zona de policía como condicionante moderado.
5. Aunque el plan director no afecta a terrenos del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), parte del margen de la pista de aterrizaje está afectado por la Zona de Servidumbre de Protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre, por lo que se deberá contar con la autorización de uso para su ocupación.
6. Señala la presencia de un árbol singular en sus proximidades identificado como “Taraje de la Playa de la Cañada”; así como de un monte público denominado “Explotación Forestal de Almería”, cuya matrícula es AL-60014-JA.

Finalmente, el informe concluye que:

- Los condicionantes ambientales se distribuyen desigualmente en la superficie, sobresaliendo la presencia de la especie florística *Maytenus senegalensis* (arto), como condicionante severo.
  - Al definir las determinaciones del plan, habrá que tener en cuenta dichos condicionantes, ello podrá requerir de un análisis más profundo de sus repercusiones sobre los aspectos ambientales más importantes.
  - El plan director debería considerar las conexiones territoriales con el aeropuerto, de manera que fomente los desplazamientos en medios más sostenibles.
- Gerencia de urbanismo. Ayuntamiento de Almería.
- Detecta una discrepancia en el límite de la zona de servicio, en concreto entre la línea representada en los planos respecto a las coordenadas de los puntos 35 y 109 del recinto 1.

- Entiende que, con la nueva distribución de la superficie del aeropuerto, aparecería un vacío legal para la calificación y régimen urbanístico del suelo por parte del ayuntamiento; y solicita que el ámbito sea denominado “área de cautela”

## 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, se ha realizado un informe de respuestas a las alegaciones, siendo éstas las siguientes:

En cuanto a los Hábitats de Interés Comunitario (HIC), el informe de sostenibilidad ambiental analiza en el apartado 5.6 “Vegetación”, la capa de Hábitats Naturales según la Directiva 92/43/CEE, consultando el Atlas y Manual de los Hábitats Naturales y Seminaturales de España del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente de 2005. En este análisis, constata la inexistencia de un HIC en el interior del aeropuerto, identificando otros en sus inmediaciones. Como se comenta en este apartado del informe de sostenibilidad ambiental, se ha tenido que hacer un pequeño ajuste de los perímetros de los hábitats originales y disponibles en la página web del Ministerio, debido a las discrepancias observadas en la superposición con la cartografía y la ortofoto, achacadas a la escala de digitalización de estos hábitats. En cualquier caso, las actuaciones previstas en el plan director no se encuentran próximas a estos hábitats.

En el apartado 7.2.5 “Efectos sobre la biodiversidad, fauna y flora”, se reitera que en la ejecución y puesta en marcha de la alternativa seleccionada en el desarrollo previsible no genera afecciones sobre ningún hábitat natural de la Directiva 92/43/CEE.

En cuanto a la presencia de flora catalogada, en concreto sobre la presencia de la especie *Androcymbium gramineum* el informe de sostenibilidad ambiental, en su apartado 5.6 “Vegetación”, deja constancia de que si bien parte del recinto aeroportuario se incluye dentro de cuadrículas UTM 1x1 km con presencia de esta especie; y a pesar de que en los últimos años el conocimiento y abundancia de esta especie en el litoral almeriense se ha incrementado; su presencia no ha sido constatada en las zonas del recinto aeroportuario en las visitas realizadas.

Sobre la afección a la especie *Maytenus senegalensis*, el apartado 5.6.c) del ISA constata su presencia, en el ámbito de la propuesta de revisión del Plan Director. Esta especie está catalogada como “Vulnerable” en el Decreto 23/2012, de 14 de febrero, por el que se regula la conservación y el uso sostenible de la flora y la fauna silvestres y sus hábitats. Finalmente, en el apartado 8.3 “Medidas generales a incorporar en los proyectos” se propone el empleo de *Maytenus senegalensis* como especie a emplear en las labores de restauración del paisaje en los distintos proyectos constructivos.

En el caso de la especie *Salsola papillosa*, incluida en el Listado andaluz de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Decreto 23/2012), se tiene en consideración en la presente Memoria Ambiental y se prestará especial atención a su presencia, mediante la identificación en campo durante los estudios a llevar a cabo en la fase de tramitación

ambiental de los proyectos que deriven de las actuaciones propuestas por la revisión del Plan Director.

Por último, según lo señalado en el apartado 8.3 del informe de sostenibilidad ambiental, en el caso de la afección a especies que no dispongan de un interés naturalístico especial, se valorará la posibilidad de reponer los ejemplares afectados por individuos de características similares, en el interior del aeropuerto.

Dado el ámbito en el que se encuentra la zona de servicio aeroportuaria, no se consideran, como especies faunísticas afectadas por las actuaciones contempladas en la propuesta de revisión del plan director, los cetáceos citados en el informe de la Viceconsejería, ya que como el propio escrito reconoce, aparecen a causa de la gran amplitud de la cuadrícula en la que se ha consultado.

En el apartado 5.7 del informe de sostenibilidad ambiental se analiza la fauna presente en el ámbito de estudio, pues además de la citada cuadrícula, se han tenido en cuenta otras fuentes como los “Estudios sobre población de aves en los aeropuertos de Aena: aeropuerto de Almería”, realizado en abril de 2005 por Aena, así como la actualización de las especies inventariadas en el aeropuerto en el año 2015, y los informes mensuales facilitados por el servicio de control de fauna del aeropuerto, realizados en el año 2011, todo ello contrastado mediante la realización de diversas visitas de campo.

Además, cabe señalar que en la adenda se indica que durante el mes de marzo de 2019 dos técnicos medioambientales han realizado una prospección de la vegetación asociada a los Hábitats de Interés Comunitario (HIC) presentes en el interior del aeropuerto, así como la franja exterior limítrofe con el mismo. Como resultado de las labores de muestreo se concluye que dentro del interior del aeropuerto de Almería no existe ningún hábitat prioritario y que no hay constancia de la presencia de las especies *Maytenus senegalensis* y *Salsola papillosa*.

Finalmente, el informe de sostenibilidad ambiental concluye que no existen especies de interés potencialmente afectadas por las actuaciones contempladas en la propuesta de revisión del plan director, por lo que únicamente propone incorporar en los proyectos medidas de carácter general, enfocadas a la programación de las obras, evitando actuaciones durante la época de cría y/o el periodo reproductivo de las especies presentes.

Sobre la posible afección a la Red Hidrográfica; el apartado 5.5 “Hidrología e hidrogeología” del informe de sostenibilidad ambiental se describe detalladamente la red de drenaje de la zona de actuación, y destaca que estos cauces estacionales están considerados como “márgenes de ramblas y cauces de avenidas” asimilables como dominio público hidráulico, aunque no especificadas como tales en el planeamiento.

En este sentido, el informe de sostenibilidad ambiental hace constar en el apartado 7.2.6 “Efectos sobre el agua y el medio hidrológico”, que el aeropuerto de Almería pertenece a la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, por lo que le es de aplicación la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía así como la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de modo que, a la hora de considerar la afección al dominio público hidráulico, se realizará con base a esta Ley.

En este sentido, el informe de sostenibilidad ambiental especifica que las actuaciones propuestas no llevan asociada la modificación de ningún cauce ni arroyo existente. Sin embargo, la mejora de la adecuación del drenaje del campo de vuelos lleva asociada la creación de un nuevo punto de vertido con la capacidad suficiente para desaguar todo el caudal de aporte del aeropuerto a la rambla del Charco. Esta solución evitará tanto los encharcamientos en la pista como las avenidas puntuales procedentes del aeropuerto que se generan en el entorno de la urbanización de Costacabana, y que en ningún caso va a implicar un incremento en los caudales de vertido que se realizan en la actualidad.

Respecto a la ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), la propuesta del plan director no afecta a terrenos del dominio público marítimo-terrestre. En este sentido, informó también en la previa fase de Consultas la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, que además señaló que las dos zonas en las que se proyectan las actuaciones se encuentran suficientemente alejadas del borde litoral como para ser previsibles efectos significativos sobre el medio marino.

En este sentido, el informe de sostenibilidad ambiental contempla en el apartado 8.3 “Medidas generales a incorporar en los proyectos” que cualquier actuación que pudiera afectar al dominio público marítimo-terrestre deberá cumplir con lo establecido en la Ley 221/1988, de 28 de julio de Costas, modificada por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

Si bien el informe de sostenibilidad ambiental señala que en la actualidad la línea de Servidumbre de protección del DPMT se interna ligeramente en la zona de servicio, aunque en esta zona donde se produce el solapamiento no se prevé ninguna actuación por parte de la propuesta de Revisión del plan director.

En cuanto a la consideración por la proximidad a un Monte de Utilidad Pública y a un árbol singular; el informe de sostenibilidad ambiental aclara que este monte se localiza fuera del actual recinto aeroportuario. Además, añade una ilustración para justificar la poca entidad del monte. Del mismo modo, el árbol singular mencionado se sitúa fuera del ámbito aeroportuario y no está próximo a las actuaciones propuestas.

Sobre la consideración de que el plan director debería tener en cuenta las conexiones territoriales con el aeropuerto; en el apartado 5.10.4 “Infraestructuras, transporte y movilidad” del informe de sostenibilidad ambiental se describen los medios de comunicación del aeropuerto y se menciona que “No existe conexión ferroviaria directa al aeropuerto mediante un servicio de cercanías u otro tipo de ferrocarril, aunque existen varios proyectos de ampliación y mejora de la red ferroviaria, algunos en curso y otros en estudio, que facilitarán las conexiones ferroviarias de Almería, entre los que destaca la conexión por alta velocidad entre Murcia y Almería (ADIF). Esta línea, integrada en el Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad, conectará la ciudad de Almería con dicho Corredor, así como con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia”.

Posteriormente, en el apartado 7.2.11. “Efectos sobre las infraestructuras, el transporte y la movilidad”, se señala que “en la presente Revisión del plan director, no se plantean

remodelaciones de los accesos al aeropuerto, siendo suficientes los existentes actualmente. Tan sólo se procederá a remodelaciones puntuales de viales internos que no afectarán al funcionamiento normal del aeropuerto, estando los impactos asociados a la duración de las obras”.

La alegación referente a las discrepancias entre el límite de la zona de servicio y las coordenadas aportadas y la posibilidad se produzca un vacío legal para establecer la calificación y régimen urbanístico del suelo, se procederá a revisar la delimitación de la zona de servicio recogida en la propuesta de revisión del plan director corrigiéndose las posibles discrepancias que pudiera presentar. Respecto al régimen urbanístico del suelo, el máximo desarrollo posible no establece determinaciones vinculantes, sino que es una recomendación al planeamiento urbanístico del entorno con el ánimo de preservar la visión estratégica del aeropuerto a muy largo plazo, más allá del horizonte de desarrollo previsible establecido en el plan director. En este sentido, el máximo desarrollo posible señala un área de cautela aeroportuaria, entendiendo como tal aquella que la Administración debería preservar en cuanto a clasificación del suelo para facilitar el posible desarrollo último del aeropuerto.

## 6. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES.

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

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

- "b) El contenido y nivel de detalle del plan o programa.*
- e) La fase del proceso de decisión en que se encuentra.*
- d) La medida en que la evaluación de determinados aspectos necesita ser complementada en otras fases de dicho proceso, para evitar su repetición."*

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, además de las medidas incluidas en el informe de sostenibilidad y su adenda, se ha considerado necesario incorporar algunos objetivos, medidas e indicadores de carácter estratégico, así como una serie de medidas relativas a las 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. OBJETIVOS, MEDIDAS E INDICADORES ESTRATÉGICOS.

#### 6.1.1. Objetivos ambientales

La última adenda presentada concluye que no es necesario establecer objetivos ambientales para el suelo. No obstante, puesto que algunas de las actuaciones a desarrollar en la nueva plataforma contraincendios son potencialmente contaminadoras del suelo, se considera necesario incorporar al menos un objetivo relativo a la prevención de la contaminación. Por

ello, el plan director del aeropuerto de Almería debe establecer como objetivo ambiental “evitar la contaminación o degradación de los suelos en la nueva plataforma contraincendios”.

### 6.1.2. Medidas de integración ambiental

Para cumplir el objetivo ambiental “evitar la contaminación o degradación de suelos en la nueva plataforma contraincendios” se requiere incorporar al plan director la siguiente medida: “Hacer un seguimiento de la ocurrencia de sucesos que puedan producir contaminación de suelos como consecuencia del uso de la plataforma contraincendios, tales como vertidos, derrames o fugas. En caso de ocurrencia de algún suceso adoptar las medidas de descontaminación necesarias”.

### 6.1.3. Indicadores de seguimiento

Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “evitar la contaminación o degradación de suelos en la plataforma contraincendios” se incorporará al seguimiento descrito en el apartado 4.5.2 de la presente memoria ambiental la integración del indicador ambiental “Ocurrencia de algún suceso que haya provocado la contaminación de los suelos en la nueva plataforma contraincendios (si/no)”. La periodicidad del seguimiento será anual.

Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “minimizar la ocupación del dominio público hidráulico” se incorporará al seguimiento descrito en el apartado 4.5.2 de la presente memoria ambiental la integración de los indicadores ambientales “superficie de zona de policía afectada” “superficie de zona de servidumbre afectada”.

Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural” se incorporará al seguimiento descrito en el apartado 4.5.2 de la presente memoria ambiental la integración de los indicadores ambientales “nº de elementos de patrimonio cultural afectados”.

## 6.2. BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS.

Además de las medidas estratégicas propuestas por el informe de sostenibilidad ambiental, la agenda y las añadidas en esta memoria en el apartado anterior, 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 (simplificada u ordinaria) y en este caso, estarán a lo que dicten las resoluciones ambientales correspondientes. En el desarrollo del resto de proyectos que no estén sometidos a ningún tipo de procedimiento ambiental, se respetarán los siguientes criterios y recomendaciones de buenas prácticas ambientales para su ejecución

### Protección de los suelos

Dado que el plan director incluye el traslado de la plataforma de pruebas contraincendios, la nueva plataforma se diseñará de manera que disponga de una superficie impermeabilizada,

de una balsa de dimensiones adecuadas para la realización de las prácticas, de un sistema de drenaje perimetral y de una instalación de depuración de las aguas que procedan, tanto de la propia balsa de pruebas, como del sistema de drenaje perimetral.

Asimismo, si durante el desmantelamiento de la actual plataforma de pruebas contraincendios, apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo establecido 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.

### Prevención del ruido

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad acústica en el entorno de las obras y medios circundantes, se tomarán una serie de medidas preventivas, tendentes a evitar la contaminación acústica, por encima de los límites establecidos en la legislación vigente.

Estas medidas recaerán sobre las principales acciones generadoras de emisiones acústicas, es decir, sobre el funcionamiento de la maquinaria de construcción, el tráfico de vehículos de transporte de tierras y materiales de obra y el funcionamiento de instalaciones auxiliares (plantas de áridos, hormigón, etc.).

Asimismo, 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, propuesto por los Ministerios de Medio Ambiente y de Ciencia y Tecnología, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre (BOE nº 52 de 1 de marzo de 2002). Este último fue modificado mediante el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, resultado de la trasposición de la Directiva 2005/88/CE, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

Además, para salvaguardar la calidad acústica del entorno circundante previamente al inicio de la obra, se definirán los viales de acceso empleados para realizar los aportes de material 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 con el mismo objetivo prestando especial atención durante el periodo nocturno (23:00 a 7:00 horas) sobre las zonas en las que previsiblemente pueda existir afección sobre la población. 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.

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.

### 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 el 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 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).

Para el control de la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna de las máquinas móviles no de carretera se aplicará la normativa vigente al respecto, en concreto la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre, y las Directivas 2001/63/CE, 2002/88/CE y 2004/26/CE que modifican la Directiva anterior y la Directiva 2010/26/UE, que modifica los anexos I, II, III, IV y V de la Directiva 97/68/CE. También se tendrá en cuenta la publicación de la Directiva 2011/88/UE de 16 de noviembre de 2011 como última modificación de la mencionada Directiva 97/68/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a los motores comercializados con arreglo al sistema flexible. Estas medidas se refieren al control de emisiones de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), partículas (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub>), humos negros y otros contaminantes como monóxido de carbono (CO); a la reducción de emisiones de precursores de ozono troposférico (O<sub>3</sub>) y sus consiguientes repercusiones sobre la salud y el medio ambiente; y la reducción de NO<sub>x</sub> y HC para evitar los daños causados al medio ambiente por la acidificación.

### Generación y gestión de residuos

Los impactos que puedan ocasionar los residuos se minimizarán con una gestión adecuada de los mismos, la cual implica reutilización 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.

### Vegetación

Con el fin de minimizar afecciones sobre la vegetación se propone que, durante los procesos constructivos, y con carácter previo a las tareas de despeje y desbroce, se proceda a jalonar la zona de ocupación estricta de las obras. Las operaciones constructivas y el tránsito de maquinaria y personal deberán restringirse a la zona de servicio, y en concreto al entorno estrictamente necesario para la ejecución de las tareas constructivas.

En la parcela de terreno en la que está prevista la ejecución del nuevo puesto de estacionamiento aislado y la nueva plataforma contraincendios, y previamente al comienzo de las obras, se recomienda la realización de prospecciones intensivas de campo, al objeto de identificar la posible presencia de la especie *Androcymbium gramineum*. Dichas prospecciones se recomiendan se lleven a cabo durante los dos meses de floración de la especie, correspondiente a los meses de diciembre y enero, y si no, preferiblemente, en el periodo potencial de floración, comprendido entre octubre y marzo.

Asimismo, se planteará el diseño adecuado del traslado del punto limpio y de la ampliación del aparcamiento de autobuses, al objeto de evitar afecciones a los ejemplares de pino carrasco (*Pinus halepensis*) presentes, los cuales se deberán proteger de forma íntegra durante las obras, mediante un sistema de jalonamiento, que lo aisle de las obras. En caso de no ser posible su protección in situ y resultar finalmente afectado, se planteará su trasplante a otra zona del aeropuerto, siempre que sea viable.

En cualquier caso, para todas aquellas actuaciones que puedan afectar ejemplares singulares de pino carrasco, deberá analizarse la posible aplicación de la medida correctora correspondiente al trasplante.

Asimismo, en el caso de la afección a especies que no dispongan de un interés naturalístico especial, se valorará la posibilidad de reponer los ejemplares afectados por individuos de características similares, en el interior del aeropuerto.

### Fauna

Habida cuenta que no existen especies de interés potenciales de afección, las medidas a aplicar serán de carácter general y podrán estar enfocadas a la programación de las obras, evitando actuaciones durante la época de cría y/o periodo reproductivo de las especies presentes en el entorno aeroportuario.

Por otro lado, 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, se seguirán las indicaciones fijadas en el artículo 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 Andalucía.

En cualquier caso, se propone mantener el Servicio de Control de Fauna existente en la actualidad en el aeropuerto y, de ser preciso, su refuerzo.

### Generación y gestión de residuos

Se realizará la gestión adecuada de los residuos conforme a la normativa 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 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.

### Patrimonio histórico cultural

Pese a la no afección a los elementos inventariados en el recinto aeroportuario, se proponen medidas de carácter general que se basan en el seguimiento y control de los movimientos de tierras de las obras durante la fase de ejecución. Puntualmente, para aquellas actuaciones que se realizan en las cercanías de los tres elementos etnográficos identificados, se propone:

- AA.1 Noria del Charco: Seguimiento y control intensivo, balizamiento.
- AA.2 Noria de la Casa del Coronel: Seguimiento y control intensivo, balizamiento.
- AA.3 Era del Alquíán: Seguimiento y control intensivo, balizamiento.

En el caso de que se produjesen hallazgos casuales de bienes integrantes del patrimonio arqueológico de Andalucía se deberán notificar inmediatamente a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico o al Ayuntamiento, en aplicación del art. 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, el Patrimonio Histórico de Andalucía.

### Medio hidrológico y suelo

Con respecto a las medidas protectoras del medio hidrológico deberán considerarse las incluidas a continuación, con el fin de atenuar o suprimir los efectos ambientales que pudieran derivarse de la ejecución de las actuaciones previstas:

- Inclusión del Mar Mediterráneo y de las ramblas (incluso zona de servidumbre y dominio público hidráulico) como “Zonas Excluidas”, en las cuales no se permite la ubicación de actividades auxiliares y/o complementarias de la obra. Sin embargo, si por cuestiones técnicas fuera necesario la ocupación temporal para acometer la actuación prevista, se deberá contar con la preceptiva autorización por parte de la Agencia Andaluza del Agua, según lo establecido en la legislación vigente.
- Se colocarán jalonamientos de protección al objeto de evitar ocupación y/o afección por actividades de la obra.
- Protección frente a la contaminación de las aguas de escorrentía generadas en la zona de obras, en las áreas de mayor riesgo mediante instalación de balsas temporales de decantación en la zona de instalaciones auxiliares, incluyendo una red de captación y drenaje de las escorrentías, la impermeabilización del parque de maquinaria en la zona de instalaciones auxiliares y la aplicación de un Plan de Gestión de Residuos en el conjunto de la obra y, en particular, en las zonas de instalaciones.
- En cuanto a la gestión y mantenimiento de la maquinaria de obra, se prohibirá de modo estricto el vertido de aceites, combustibles, cementos, etc., tanto al terreno como a los cauces, siendo inexcusable el incumplimiento en la recogida selectiva de los productos residuales y su posterior gestión en función de la normativa aplicable al respecto. Quedará prohibido, asimismo, el lavado de cubas de las hormigoneras fuera de la zona que se habilite para ello.

- No se podrá realizar la manipulación de materiales de residuos peligrosos en zonas próximas al mar ni tampoco realizar el vertido.
- Se adoptarán las medidas necesarias para que cualquier actividad de obra que implique el manejo, depósito o almacenamiento de sustancias contaminantes se realice sobre zonas totalmente impermeabilizadas y cuente con los sistemas adecuados de recogida y contención de vertidos accidentales o fugas.
- Una vez finalizadas las obras, todas estas instalaciones serán debidamente desmanteladas y las zonas de instalaciones auxiliares serán restauradas a su estado original.
- 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 y el suelo.
- Durante la fase de explotación, se realizarán controles en las aguas pluviales procedentes del drenaje del aeropuerto que sean vertidas a terreno natural, tal y como se viene realizando en la actualidad, al objeto de que no superen los límites establecidos en la legislación vigente.

### Paisaje

En los distintos proyectos constructivos se definirán actuaciones orientadas a la adecuación e integración vegetal, estética y paisajística de las nuevas superficies generadas por las obras, orientadas fundamentalmente a la jardinería, y a la recuperación de las zonas de instalaciones auxiliares. Las labores de restauración abarcarán distintas zonas, cada una con características y condiciones concretas.

Respecto a las especies a emplear en la restauración, se tratará de utilizar aquellas especies autóctonas que crecen de forma espontánea en el aeropuerto, como el azufaifo (*Ziziphus lotus*) y el arto negro (*Maytenus senegalensis*), cuyas características de adaptación a la extrema sequía, entre otras, evitarán la necesidad de un cuidado intenso.

### **6.3. PUBLICIDAD.**

Una vez aprobado el plan director, Aena SME S.A. 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 basadas en los indicadores recogidos en la tabla 4.4.
- Informes a realizar cuando se revise el plan director o se produzcan modificaciones operativas significativas de las medidas de seguimiento basadas en los indicadores recogidos en la tabla 4.5.

**Conclusión:** En consecuencia, la **Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y la Dirección General de Aviación Civil** formulan la presente Memoria Ambiental del Plan Director del Aeropuerto de Almería 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 Almería.

*Firmado electrónicamente*

EL DIRECTOR GENERAL  
DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL

D. Ismael Aznar Cano

*Firmado electrónicamente*

EL DIRECTOR GENERAL  
DE AVIACIÓN CIVIL

D. Raúl Medina Caballero