

RESOLUCIÓN DE MEMORIA AMBIENTAL DEL

PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE A CORUÑA

ELABORADA CONJUNTAMENTE POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y

EVALUACIÓN AMBIENTAL Y POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN

CIVIL, MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

FIRMADO por : AZNAR CANO, ISMAEL. A fecha: 26/02/2021 03:38 PM
FIRMADO por : MEDINA CABALLERO, RAUL. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. A fecha: 08/03/2021 01:45 PM
Total folios: 119 (1 de 119) - Código Seguro de Verificación: MF0M02553E8E6EFE421775F28D90
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.1. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DE LA MEMORIA AMBIENTAL.....	3
1.2. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR.....	4
1.3. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR.....	6
1.4. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL	10
2. PROCESO DE EVALUACIÓN	16
3. VALORACIÓN DE LA CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	22
4. CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y SUS ADENDAS	28
4.1. ANÁLISIS DE LA COMPATIBILIDAD DEL PLAN DIRECTOR CON PLANES, PROGRAMAS Y NORMATIVA SECTORIAL.....	28
4.2. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN.....	49
4.3. PREVISIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS DERIVADOS DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR.	62
4.4. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR.....	74
4.5. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR Y SU SEGUIMIENTO.....	78
4.5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	78
4.5.2. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	82
5. INCORPORACIÓN DEL RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS AL PLAN DIRECTOR.....	84
6. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES	85
6.1. OBJETIVOS.....	85
6.2. MEDIDAS.....	86
6.3. INDICADORES ESTRATÉGICOS.....	87
6.4. TABLA RESUMEN.....	88
6.5. BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS.....	95
6.6. PUBLICIDAD	100
ANEXO I SÍNTESIS DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS.....	102
ANEXO 2. SÍNTESIS DE LA CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES EN EL PLAN DIRECTOR.....	113

MEMORIA AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE A CORUÑA 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 presente memoria ambiental del Aeropuerto de A Coruña, 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, esta memoria ambiental contiene las determinaciones finales que deben incorporarse a la propuesta del Plan Director.

1. INTRODUCCIÓN.

El Aeropuerto de A Coruña está situado a unos 8 kilómetros al sur de la ciudad del mismo nombre, en la Comunidad Autónoma de Galicia. La superficie ocupada por la infraestructura asciende a 120,26 ha de terrenos pertenecientes a los términos municipales de Culleredo y Oleiros (instalaciones radioeléctricas).

Se trata de un aeropuerto de interés general del Estado, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) “4-C”, asimismo está clasificado como “aeropuerto de tercera categoría”.

1.1. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DE LA MEMORIA AMBIENTAL.

La tramitación ambiental estratégica de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña 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 26 de septiembre de 2011, del Informe de Evaluación Preliminar al entonces 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 A Coruña, 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 S.M.E., 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 (EAE) 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

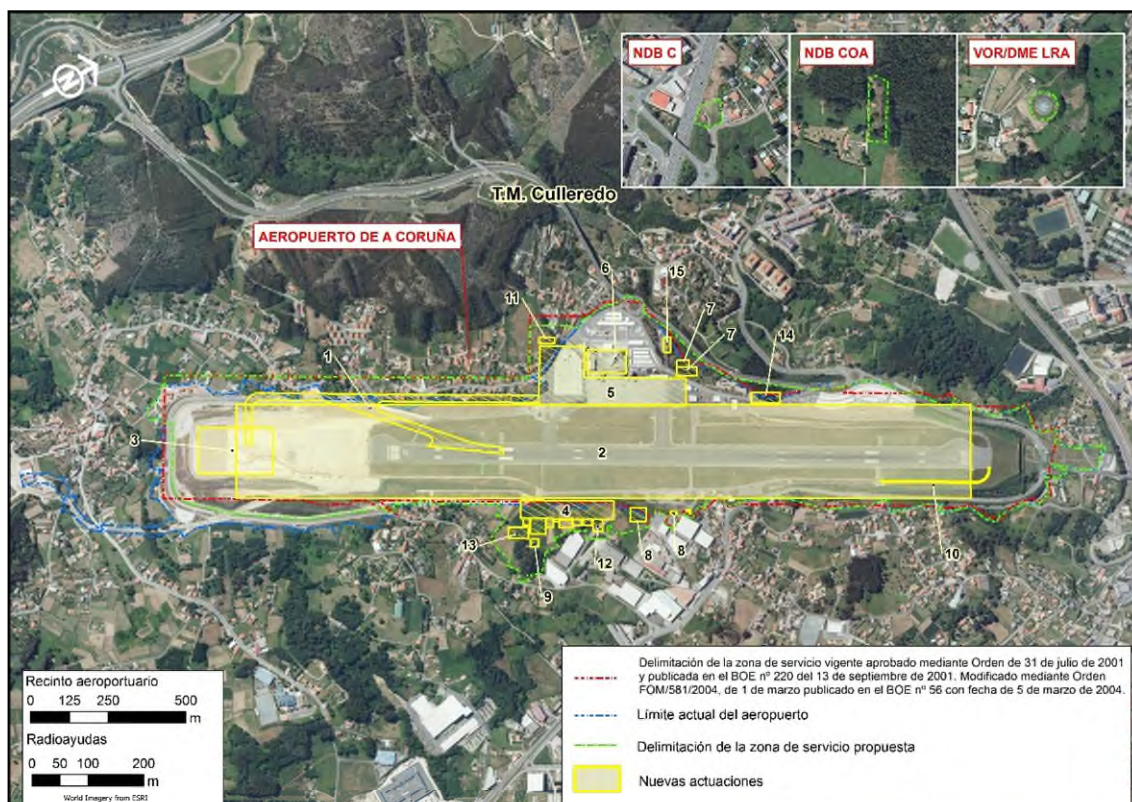
CONCEPTO	HORIZONTE 1	HORIZONTE 2	HORIZONTE 3
Pasajeros comerciales	1.195.300	1.376.700	1.589.600
Pasajeros totales	1.204.800	1.386.500	1.599.800
Aeronaves comerciales	11.370	12.780	14.410
Aeronaves totales	16.730	18.310	20.100
Mercancías totales (kg)	217.900	248.500	289.200

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 A Coruña

ACTUACIÓN
SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
1. Semi-calle de rodaje de acceso a cabecera 03 y salida rápida asociada a pista 21.
2. Adecuación a normativa de la plataforma de viraje intermedia.
3. Actuaciones necesarias para implantar una maniobra instrumental de aproximación por la pista 03.
4. Nueva plataforma para aviación general y ejecutiva y para helicópteros.
5. Remodelación de la plataforma comercial.
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
6. Ampliación del edificio terminal.
7. Nuevo SSEI y edificio de cocheras.
8. Reubicación de la balsa de pruebas del SSEI, un almacén y la halconera.
9. Nuevo centro de emisores.
10. Adecuación del camino perimetral.
11. Reubicación del terminal de carga.
12. Reubicación de hangares de Helimer y G.C. y nuevo hangar para la DGT.
13. Reubicación de hangares de aviación general y construcción de otros nuevos.
14. Reubicación de las instalaciones de almacenamiento y suministro de combustibles.
15. Ampliación y remodelación de la central eléctrica

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



La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de revisión del Plan Director tiene una superficie estimada de 131,49 hectáreas (108,59 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 19,11 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias y 3,79 hectáreas a la Zona de Reserva aeroportuaria), es decir, 11,23 ha más que la delimitada por el Plan Director vigente (Orden FOM/581/2004, de 1 de marzo de 2004). En esta superficie está contabilizada la desafección de la Zona de Servicio vigente de 2,2 ha, pertenecientes al municipio de Culleredo y se incluye una zona en la parte este del aeropuerto y una serie de instalaciones radioeléctricas (NDB COA y VOR/DME LRA) existentes en el municipio de Oleiros con una superficie aproximada de 6,53 ha. Queda excluida de la superficie de la Zona de Servicio contemplada en la propuesta de revisión del Plan Director la instalación NDB Charlie, la cual, si bien forma parte del límite actual del aeropuerto, será eliminada en el horizonte de Desarrollo Previsible. El resto de las diferencias se producen por pequeños ajustes a lo largo de todo el perímetro del recinto aeroportuario.

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.

Figura 1.2. Zona de Servicio vigente del Aeropuerto de A Coruña, Plan Director 2001 y su modificación posterior del año 2004

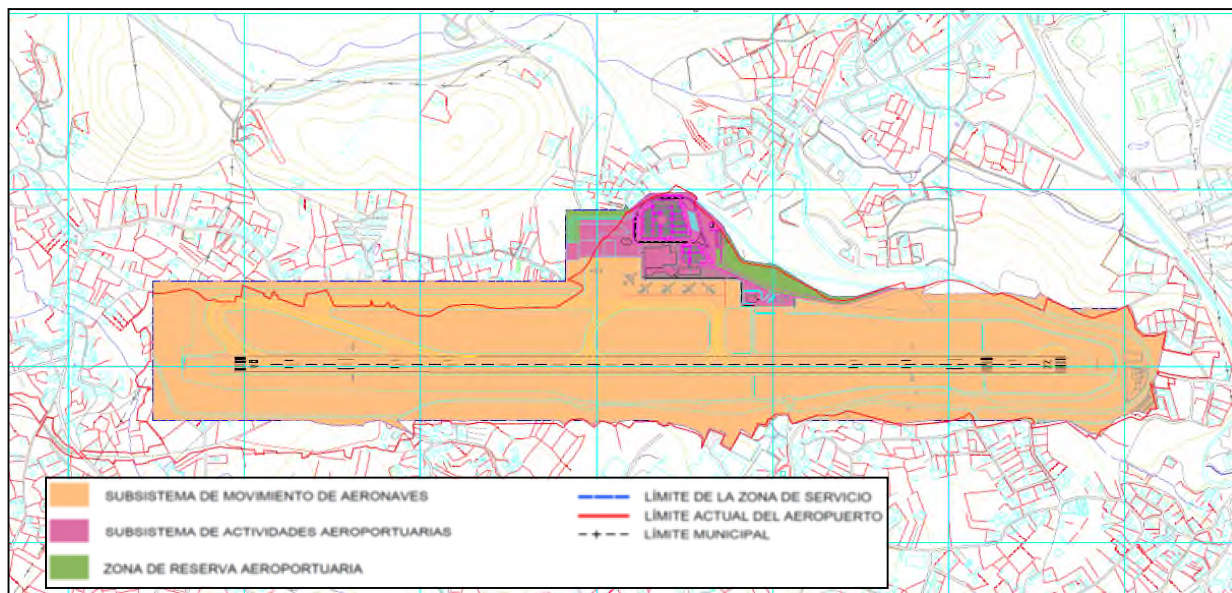
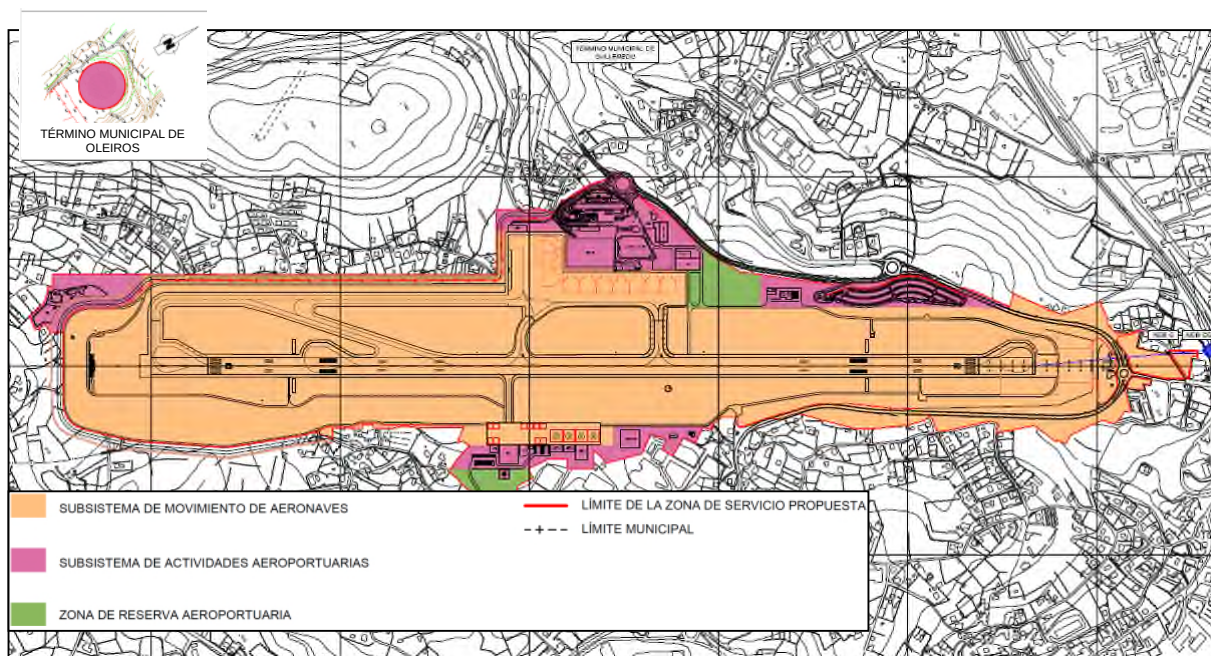


Figura 1.3. Zona de Servicio para el aeropuerto de A Coruña en la Propuesta de revisión del Plan Director



1.4. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL.

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 la propuesta de revisión del Plan Director constituidas 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 cuyo Plan Director se revisa, 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 actuaciones que se plantean en el Plan Director para cubrir las necesidades de ampliación del Aeropuerto de A Coruña 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 de aviación general, en el edificio terminal, en el edificio del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), en la central eléctrica y en la zona de almacenamiento y suministro de combustibles.

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
Ruido	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.
Calidad del Aire	Emisiones de contaminantes atmosféricos (excepto GEI)	Emisiones totales anuales de contaminantes.
	Afección a la población por niveles de inmisión inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados.
Cambio climático	Emisiones de GEI / Consumo de energía	Emisiones totales de CO ₂ ¹ .
	Adaptación al cambio climático	Grado de adaptación a escenarios climáticos futuros.
Biodiversidad	Afección a EENNPP	Nº y Superficie de EENNPP alterados.
	Afección a hábitat de interés	Nº y Superficie de hábitat de interés alteradas.
	Afección a especies de avifauna	Nº y superficie de hábitats 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.
Relieve, Suelos y Residuos	Afecciones al relieve derivadas de los movimientos de tierras	Volumen de movimiento de tierras total.
		Volumen de préstamos.
	Afecciones al suelo	Superficie de suelo ocupada.
	Generación de residuos	Volumen de excedentes de excavación. Volumen de residuos de demolición.
Aguas y medio hidrológico	Red de drenaje y riesgos de contaminación.	Nº de ríos y arroyos interceptados.
	Afección a riberas	Superficie de riberas afectadas.
	Afección al dominio público hidráulico (DPH) y marítimo terrestre (DPMT).	Superficie de DPH y DPMT afectada.

¹ 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 (CO₂). 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
	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 general.** En la actualidad el aeropuerto no dispone de plataforma de aviación general, utilizándose para este tipo de tráfico varios puestos de la plataforma comercial. Esto reduce la capacidad de la plataforma y dificulta la operativa actual, circunstancia que se verá agravada en el futuro con el aumento de ambos tipos de tráfico. Para solucionar estos problemas, se propone la construcción de una nueva plataforma para la aviación general y ejecutiva. Para ello, se evalúan cuatro alternativas diferentes:
 - ✓ Alternativa 1. Las instalaciones de la plataforma se distribuirán en dos zonas: por un lado, las de aviación general propiamente dicha y por otro las de helicópteros. La plataforma de aviación general se situará al norte de la plataforma comercial como continuación de esta. La zona de helicópteros y hangares asociados, se situarán en el lado este de la pista.
 - ✓ Alternativa 2. En esta alternativa tanto las instalaciones de aviación general como las de helicópteros se situarán al norte de la actual plataforma comercial.
 - ✓ Alternativa 3. Todas las instalaciones propuestas se situarán en el lado este de la pista, aproximadamente frente a la calle de rodaje S. Las instalaciones de la plataforma se distribuirán en dos zonas: las de aviación general propiamente dicha al sur y las de helicópteros, al norte.

- ✓ Alternativa 4. Al igual que en la primera, las instalaciones necesarias se distribuirán en dos zonas: las de aviación general propiamente dicha y las de helicópteros. La plataforma de aviación general se situará al sur de la plataforma comercial y como continuación de esta. En cuanto a la zona de helicópteros, será exactamente la misma que la propuesta en la alternativa 1.

Tras valorar las cuatro alternativas atendiendo a los criterios de compatibilidad con otras actuaciones futuras, capacidad de la plataforma, circulación de las aeronaves y operatividad de la plataforma, compatibilidad con la aviación comercial, implicaciones administrativas, aceptación social, operatividad del aeropuerto, probables efectos ambientales e inversiones necesarias; se considera que la **alternativa 3** es la más idónea, ya que permite una buena operatividad de la plataforma y un mejor desarrollo del aeropuerto en su conjunto, sin condicionarlo más allá del horizonte del Desarrollo Previsible.

- **Edificio terminal.** La ampliación del edificio terminal plantea dos alternativas:

- ✓ Alternativa 1. Se propone la ampliación del edificio terminal actual unos 14.000 m² por el lado norte desplazando esta fachada unos 72 m, y ocupando la zona en la que actualmente se encuentran el Bloque Técnico y el aparcamiento de empleados, pero salvando la torre de control, que permanece en su ubicación actual. Toda la zona ampliada constaría de dos alturas (plantas 0 y 1), existiendo una altura adicional (planta 2) de unos 2.000 m². Además, se realiza una remodelación del interior del edificio, redistribuyendo las diferentes zonas y englobando en él las oficinas del bloque técnico.
- ✓ Alternativa 2. Se propone la ampliación del edificio terminal en unos 5.000 m². La ampliación se realiza fundamentalmente por el sur, desplazando esta fachada 35 m y ocupando el área en la que actualmente se encuentra el hangar de Helimer. Además, de forma similar a la alternativa 1, se retranquea la fachada lado aire del edificio actual, aunque en este caso en unos 13 m, dotando a la plataforma de mayor profundidad aún que en la alternativa 1, y disponiendo así de más espacio para puestos de estacionamiento y vía de servicio. También se realiza una pequeña ampliación en la zona norte, ocupando la parcela situada en el extremo noroeste del edificio, pero sin desplazar la fachada principal y sin afectar a la torre de control, el bloque técnico y el aparcamiento de empleados. La ampliación sur contará con dos alturas (plantas 0 y 1). Del mismo modo que en la alternativa 1, se realiza una completa remodelación del interior del edificio, redistribuyendo las diferentes áreas para obtener un óptimo aprovechamiento del espacio disponible.

Tras valorar las dos alternativas atendiendo a los criterios de capacidad y operatividad del edificio terminal, afecciones a las instalaciones existentes, posibilidad de

ampliaciones posteriores, necesidad de terrenos, posibles efectos ambientales y cuantía de las inversiones, se considera que la **alternativa 2** es la más idónea, ya que no afecta al bloque técnico y la inversión necesaria es menor.

- **Edificio del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI).** La construcción de uno nuevo edificio SSEI plantea cuatro alternativas:
 - ✓ Alternativa 1. Esta alternativa propone la construcción de un nuevo SSEI al este de la pista, a unos 1.220 m del umbral 21 de la situación de partida, garantizando los tiempos de respuesta necesarios en el acceso a los extremos de pista.
 - ✓ Alternativa 2. Esta alternativa plantea la construcción del nuevo SSEI al norte de la actual plataforma comercial, a unos 750 m del umbral 21 de la situación de partida, retranqueado de modo que quede alineado con posibles futuras ampliaciones de la plataforma hacia el norte.
 - ✓ Alternativa 3. Esta alternativa es similar a la Alternativa 2 proponiendo la construcción del nuevo SSEI al norte de la actual plataforma comercial, a unos 610 m del umbral 21 de la situación de partida, dejando espacio entre el SSEI y la actual plataforma de modo que se adecue a un posible máximo desarrollo de esta.
 - ✓ Alternativa 4. Esta alternativa propone la construcción de un nuevo edificio SSEI al sur del edificio terminal, en la superficie ocupada actualmente por el hangar de Helimer, que deberá ser trasladado. El nuevo SSEI se situaría a unos 1.075 m del umbral 21 de la situación de partida y a unos 272 m del eje de pista, con el límite este de su parcela alineado con la fachada lado aire del edificio terminal. En esta posición quedan garantizados los tiempos de respuesta necesarios en el acceso a los extremos de pista.

Para su selección se han seguido criterios de operatividad, compatibilidad con otras actuaciones u obras en curso, implicaciones administrativas, posibles efectos ambientales, factibilidad de las actuaciones y cuantía de las inversiones, se considera que la alternativa 2 es la más idónea, ya que es compatible con la alternativa 4 de instalaciones de aviación general, y con la alternativa 2 del terminal, no supone limitaciones importantes para el desarrollo de otras instalaciones aeroportuarias, permite una adecuada operatividad del SSEI y tiene un coste más reducido que otras alternativas.

- **Central eléctrica.** La nueva central eléctrica plantea dos alternativas:
 - ✓ Alternativa 1. Esta alternativa propone la reforma de la central eléctrica actual y su ampliación hacia el norte, hacia la nueva carretera de acceso al aeropuerto desde la N-550. La nueva central tendrá las dimensiones, equipos, etc. suficientes para atender las necesidades previstas hasta el último horizonte de estudio.

- ✓ Alternativa 2. En esta alternativa se propone la construcción de una nueva central eléctrica situada al este de la pista, en la misma zona en la que también se proponen algunas instalaciones en varias alternativas de aviación general. La nueva central se situará en una ubicación que sea compatible con otras posibles instalaciones propuestas en esta zona. Asimismo, al igual que en la alternativa 1, tendrá las dimensiones, equipos, etc. suficientes para atender las necesidades previstas hasta el último horizonte de estudio.

Tras valorar las dos alternativas atendiendo a los criterios de aprovechamiento de las instalaciones existentes, la compatibilidad con otras actuaciones, la posibilidad de ampliaciones posteriores, las implicaciones administrativas, los posibles efectos ambientales y la cuantía de las inversiones, se considera que la alternativa 1 es la más idónea, ya que es más ventajosa que la alternativa 2 en casi todos los aspectos considerados.

- **Zona de almacenamiento y suministro de combustibles.** Esta nueva zona de almacenamiento y suministro de combustible plantea dos alternativas:
 - ✓ Alternativa 1. Esta alternativa propone la reubicación de las instalaciones de almacenamiento y suministro de combustible en la zona norte de la plataforma actual. La distancia al eje de pista será de unos 200 m, considerando que la distancia estimada de las nuevas instalaciones al umbral 21 sea aproximadamente de 750 m.
 - ✓ Alternativa 2. Esta alternativa propone, al igual que la alternativa 1, la reubicación de las instalaciones de almacenamiento y suministro de combustible en la zona norte de la plataforma actual. La distancia al eje de pista será de unos 170 m, considerando que la distancia estimada de las nuevas instalaciones al umbral 21 sea aproximadamente de 450 m.

Para su selección se han seguido criterios de operatividad, compatibilidad con otras actuaciones, las implicaciones administrativas, los posibles efectos ambientales y la cuantía de las inversiones, se considera que la alternativa 2 es la más idónea, ya que esta ubicación no condiciona el desarrollo de la plataforma hacia el norte, dispone de espacio suficiente para todas las instalaciones necesarias y además, permite una adecuada circulación de los vehículos.

- **Calle de rodaje de acceso a cabecera 03.**

Para incrementar la capacidad actual del campo de vuelos manteniendo la operativa actual del aeropuerto (pistas enfrentadas) se propone ejecutar una semi-calle de rodaje paralela a pista que conecta la plataforma de estacionamiento de aeronaves con la cabecera 03.

Se considera como única alternativa posible, debido a la configuración física y el modo de operación en el aeropuerto, que permite incrementar la capacidad evitando que las

aeronaves tengan que circular por la pista para acceder al extremo de pista en salidas o a su puesto de estacionamiento en llegadas.

En cuanto al resto de las actuaciones propuestas, éstas incluyen la única alternativa viable por su relación estrecha a la configuración actual del aeropuerto. Su definición en detalle forma parte de la alternativa seleccionada (Desarrollo Previsible) cuyos efectos ambientales se describen en el capítulo 6 del ISA y se comparan con los de la alternativa 0.

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 EAE 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 A Coruña, elaborado por Aena S.M.E., S.A. en calidad de **Gestor Aeroportuario**.

El **Órgano Ambiental** del procedimiento de EAE es el Ministerio para la Transición Ecológica y el 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 26 de septiembre de 2011, Aena S.M.E., S.A. remitió al órgano ambiental el Informe de Evaluación Preliminar de Evaluación Ambiental de la Propuesta de Revisión del Aeropuerto de A Coruña, con objeto de iniciar el trámite de EAE.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, en octubre de 2011, 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. Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.	-
2. Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.	-
3. Dirección General de Salud Pública. Ministerio de Sanidad y Consumo.	-
4. Delegación del Gobierno en A Coruña.	-
5. Subdelegación del Gobierno en A Coruña.	-
6. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.	X
7. Dirección Xeral de Conservación da Natureza. Consellería de Medio Rural. Xunta de Galicia.	-
Dirección Xeral de Sostibilidade e Paisaxe. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.	X
9. Dirección Xeral de Infraestructuras. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.	X
10. Augas de Galicia. Subdirección Xeral de Programación e Proxectos. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.	X
11. Dirección Xeral de Innovación e Xestión da Saude Pública. Consellería de Sanidade. Xunta de Galicia.	X
12. Dirección Xeral do Patrimonio Cultural. Consellería de Cultura e Turismo. Xunta de Galicia.	X
13. Diputación Provincial de A Coruña.	X
14. Ayuntamiento de Arteixo.	X
15. Ayuntamiento de Bergondo.	-
16. Ayuntamiento de Betanzos.	-
17. Ayuntamiento de Cambre.	-
18. Ayuntamiento de A Coruña.	X
19. Ayuntamiento de Culleredo.	-
20. Ayuntamiento de Oleiros.	X
21. Ayuntamiento de Sada.	-
22. Asociación para Defensa Ecolóxica de Galiza-ADEGA.	-
23. Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	-
24. Greenpeace	-
25. SEO/BirdLife	-
26. WWF/ADENA	-

También emitieron respuesta la Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo y la Dirección General de Movilidad, ambas de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, la Dirección Xeral de Conservación da Natureza de la Consellería de Medio Rural y la Diputación Provincial de A Coruña.

Con fecha 2 de abril 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 A Coruña.

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).

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 A Coruña.
- Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña.

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

ALEGANTE	Nº DE ALEGACIONES PRESENTADAS DEL MISMO MODELO
ORGANISMOS Y ASOCIACIONES	
1. Oficina Española de Cambio Climático.	1
2. Subdirección General de Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.	1
3. Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo. Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio. Xunta de Galicia.	1

ALEGANTE	Nº DE ALEGACIONES PRESENTADAS DEL MISMO MODELO
ORGANISMOS Y ASOCIACIONES	
4. Dirección Xeral de Patrimonio Natural. Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio. Xunta de Galicia.	1
5. Dirección Xeral de Movilidade. Consellería de Infraestructuras e Vivenda. Xunta de Galicia.	1
6. Dirección Xeral de Saúde Pública. Consellería de Sanidade. Xunta de Galicia.	1
7. Concello de Oleiros.	1
8. Concello de Culleredo.	1
9. Marea vecinal Culleredo.	1
10. Federación de Asociaciones de Vecinos de Culleredo.	1
11. Grupo Municipal PSDEG-PSOE.	1
12. Grupo Municipal Socialista de Bergondo.	1
13. Grupo Ciudadanos (dentro del Grupo Mixto).	1
14. Ayuntamiento de A Coruña.	1
15. Grupo político BNG.	1
16. Grupo municipal da Alternativa dos vecinos de Culleredo.	1
17. Asociación Amigos de Alvedro.	1
18. Asociación de Vecinos Afectados Por la Ampliación del Aeropuerto de Alvedro-Culleredo.	1
PARTICULARES COLECTIVAS	
Tipo 1.1	216
Tipo 1.1.1	2
Tipo 1.1.2	80
Tipo 1.2	9
Tipo 1.2.1	1
Tipo 1.3	9
Tipo 1.4	38
Tipo 1.4.1	6
Tipo 1.5	41
Tipo 1.5.1	49
Tipo 2	18
PARTICULARES INDIVIDUALES	
1. D. Bernardo Pampín Vieiro	1
2. D ^a . Maite Carballo García	1

ALEGANTE	Nº DE ALEGACIONES PRESENTADAS DEL MISMO MODELO
ORGANISMOS Y ASOCIACIONES	
3. D ^a . Rosa M ^a Vieiro Naya	1
4. D. Ángel Becerra Bello	1
5. D ^a . a del Pilar Veiga Ares	1
6. D. Iago Muíños Pantín	1
7. D. Roberto Iglesias Blanco	1

Con fecha del 5 de junio de 2019, la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica recibió el expediente de evaluación, compuesto por el informe de sostenibilidad ambiental (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 órgano promotor, que daba respuesta motivada a las observaciones y alegaciones formuladas durante el trámite de información pública y consultas, tal y como marca el art. 21 de la Ley 9/2006.

Tras analizar la información del mencionado expediente de evaluación, la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental remite, con fecha 11 de octubre de 2019, una solicitud de subsanación de informe de sostenibilidad ambiental. En respuesta, Aena S.M.E., S.A. redacta en marzo de 2020 una Adenda con la información complementaria requerida al Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña. En concreto se atiende a las siguientes solicitudes del órgano ambiental:

- Revisión de los Planes y Programas conexos y legislación complementando el análisis de los siguientes instrumentos de planificación de carácter ambiental: Plan Nacional de asignación de derechos de emisión de gases efecto invernadero 2021-2030. Directiva (UE) 2018/410 y Decisión (UE) 2015/1814; Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección Atmosférica 2017-2019; Plan de Recuperación de la Escribenta das Canaveiras; Plan de Conservación del Chorlitejo Patinegro y la Estrategia del Paisaje Gallego 2017-2020.
- Revisión y análisis de la compatibilidad de la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña con planes, programas y legislación sectorial por medio de una tabla en la que se establezcan los instrumentos, sus prescripciones/objetivos y la contribución de la revisión del plan director a dichos objetivos, para cada uno de los componentes del medio.
- Redacción de un apartado específico en el ISA con una propuesta de objetivos ambientales (de corrección o de mantenimiento), para todos los aspectos

ambientales considerados, coherentes con los principios de sostenibilidad y criterios ambientales marcados como punto de partida en el documento de referencia.

- Completar la descripción de la situación ambiental actual de la fauna, incluyendo un estudio de la avifauna en el entorno del aeropuerto para conocer las poblaciones más importantes, su distribución, uso de la zona de actuación y su entorno y problemas identificados hasta la actualidad.
- Completar el análisis de los efectos significativos a nivel estratégico para todos los factores ambientales estudiados y con detalle en relación a la fauna. En concreto se deberán cruzar los datos del inventario y estudio de la avifauna con la actividad aeroportuaria previsible y analizar la potencial interacción.
- Revisar las medidas de integración y seguimiento ambiental, adaptándolas a los cambios realizados en el análisis de objetivos ambientales y efectos sobre la avifauna.
- Atender la alegación relativa a la supresión de la instalación NDB Charlie con un análisis del cumplimiento de los niveles de referencia fijados en la legislación vigente y una evaluación de la exposición a campos electromagnéticos en viviendas incluidas en un perímetro de 100 m alrededor de los aparatos emisores de la radiación electromagnética bajo el principio de precaución.

Adicionalmente, y dado el amplio periodo transcurrido desde que se realizaron por parte del órgano ambiental las consultas para la elaboración del documento de referencia, hasta la evacuación del trámite de información pública y consultas sobre el ISA, el órgano ambiental con fecha 11 de octubre de 2019 remite la consulta a los siguientes organismos estatales con competencias en las materias afectadas por el plan:

- Subdirección General de Residuos. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica.
- Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica.
- Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico. Dirección General de Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte.
- Dirección General de Emergencias e Interior. Vicepresidencia y Consejería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia

El 15 de enero de 2020, se recibe respuesta de la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico. Las consideraciones a tener en cuenta por el promotor en la elaboración del Plan Director, se han incluido en el punto “6.1. Medidas e indicadores estratégicos”.

Por último, teniendo en cuenta la información contenida en el ISA y su adenda, así como el resultado de la información pública y las consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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.

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

Por su parte el órgano ambiental elaboró y trasladó al promotor el Documento de Referencia (DR) para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña. En este sentido, el Documento de Referencia se basa en lo dictaminado en la Ley 9/2006.

A continuación, se analiza el ajuste del ISA y 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 ISA aborda las cuestiones señaladas. En el apartado 2 del ISA se realiza una descripción de la situación actual del aeropuerto que detalla los antecedentes, la localización, la situación actual del tráfico y la evolución previsible de la demanda, así como una descripción del subsistema de movimiento de aeronaves y del subsistema de actividades aeroportuarias. En este mismo apartado se detallan los objetivos de la propuesta de revisión del Plan Director, los criterios de diseño, las actuaciones que se 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 ISA, se describen los planes de transporte, planes estatales de carácter ambiental, planes de ordenación del territorio y urbanísticos, y otros instrumentos de planificación.

Asimismo, se han considerado el planeamiento urbanístico municipal y los distintos planes de carácter ambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Por último, como contestación a la solicitud de subsanación de informe de sostenibilidad ambiental por parte del órgano ambiental, en la adenda al ISA se ha completado el análisis de los siguientes planes: Plan Nacional de asignación de derechos de emisión

de gases efecto invernadero 2021-2030. Directiva (UE) 2018/410 y Decisión (UE) 2015/1814; Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección Atmosférica 2017-2019; Plan de Recuperación de la Escribenta das Canaveiras; Plan de Conservación del Chorlitejo Patinegro y la Estrategia del Paisaje Gallego 2017-2020, recogidos en la adenda al ISA.

En el apartado 4.1 de la presente memoria se incluye la “Tabla 4.1. Análisis de la compatibilidad de la Propuesta de revisión del Plan Director de A Coruña con Planes, Programas y normativa sectorial”, actualizada con la mencionada información de la Adenda al ISA.

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

Estos aspectos están tratados en el apartado 4 del ISA y ampliados en el apartado 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 CO₂, espacios naturales y biodiversidad, geología, suelos, residuos, agua y medio hidrológico (red hidrológica, hidrogeología y acuíferos, recursos y abastecimiento, drenaje, saneamiento y depuración, dominio público hidráulico), usos del suelo y ordenación territorial, patrimonio cultural, paisaje, infraestructuras, transporte y movilidad y descripción del medio socioeconómico en general.

Esta información ha sido completada en lo relativo a la descripción de la avifauna de la zona de actuación y su entorno en la Adenda del ISA. En el apartado 4.2 del presente documento se incluye un resumen actualizado de esta información.

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

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

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

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

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

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

El ISA, en el apartado 1.5, cita los criterios ambientales y principios de sostenibilidad que regirán la propuesta de revisión del Plan Director, basándose en lo establecido en el Documento de Referencia.

Además, el Documento de Referencia establece que los objetivos ambientales de la revisión del plan director deberán especificarse y desarrollarse en detalle en el ISA con el fin de servir como herramienta para la selección de alternativas. La finalidad última del proceso de evaluación será verificar si las actuaciones que implica la revisión del plan director contribuyen o no a alcanzar los objetivos ambientales definidos inicialmente. Para ello el ISA 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, el ISA no establecía unos objetivos ambientales con el suficiente grado de detalle y esta información ha sido subsanada con posterioridad en una adenda para atender la petición del órgano ambiental. Esta revisión se ha incluido en el apartado 4.4 de esta memoria ambiental, donde se han redefinido los objetivos ambientales incluidos en el ISA para cada uno de los aspectos ambientales, para adecuarlos a los efectos analizados y por lo tanto algunas de las medidas, indicadores y periodicidad de seguimiento propuestos, difieren de los contenidos en el ISA, justificándose las diferencias a lo largo de esta Memoria Ambiental.

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

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

En la Adenda del ISA se completó el análisis de los efectos significativos del plan para todos los factores ambientales estudiados y, con especial detalle en relación a la fauna, cruzando los datos del inventario y el estudio de la avifauna con la actividad aeroportuaria previsible y analizando la potencial interacción. En el apartado 4.3 de la presente memoria se incluye un resumen con esta información actualizada.

Finalmente, en un apartado final 6.16 del ISA, se resumen los efectos identificados y se realiza una comparativa con la situación que se genera en la Alternativa 0.

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

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

Estas medidas incluidas en el ISA han sido revisadas y completadas para atender la solicitud del órgano ambiental de adaptarlas a los cambios realizados en el análisis de objetivos ambientales y efectos sobre la avifauna. En el apartado 4.5 del presente

documento se incluye el detalle de las medidas, indicadores y periodicidad de seguimiento propuestos revisados.

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

El ISA dedica el apartado 5 a abordar esta cuestión, definiendo la alternativa 0. En cuanto a la propuesta de alternativas, cabe destacar que la mayoría de las actuaciones que se plantean en el Plan Director para cubrir las necesidades de ampliación del Aeropuerto de A Coruña 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 de aviación general, en el edificio terminal, en el edificio del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), en la central eléctrica y en la zona de almacenamiento y suministro de combustibles.

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 8 del ISA.

Como se ha comentado antes, esta información ha sido revisada para dar respuesta al oficio del órgano ambiental del 17 de octubre de 2019. En concreto, en el apartado 4.4 de esta memoria ambiental se han redefinido los objetivos ambientales incluidos en el ISA para cada uno de los aspectos ambientales, y por lo tanto algunas de las medidas, indicadores y periodicidad de seguimiento propuestos, difieren de los contenidos en el ISA. En el apartado 4.5.2 de esta Memoria Ambiental 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 el apartado 4.4. de esta Memoria Ambiental se justifican las diferencias existentes entre los indicadores y su periodicidad de seguimiento fijados en esta Memoria Ambiental y los que se establecieron en el ISA.

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

El apartado 9 del ISA contiene una síntesis del contenido principal del Informe. En este sentido, en el resumen se incluye una introducción, la 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.

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

El apartado 7.5 del ISA se hace referencia a la viabilidad económica. En este sentido, Aena S.M.E., 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 S.M.E., S.A., las inversiones derivadas de la ejecución de los proyectos concretos que materialicen las actuaciones recogidas en el Plan Directos 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 ISA.

El ISA, en su anexo II, da respuesta de manera específica a las 13 alegaciones procedentes de organismos y asociaciones y 476 alegaciones de particulares surgidas durante la fase de consultas a las administraciones y el público interesado.

En conclusión, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su Adenda cumplen con las determinaciones básicas establecidas por la Ley 9/2006 y requeridas en el Documento de Referencia, si bien se ha realizado alguna adaptación de criterios con objeto de adecuarlo a la información disponible y consultada.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental y su 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 garantizar su sostenibilidad

4. CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y SUS ADENDAS

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

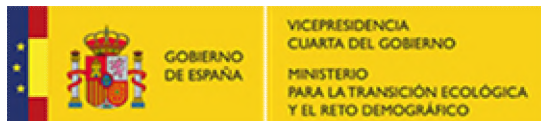
En virtud de lo establecido en los Anexos I y II de la Ley 9/2006, de 28 de abril, así como en la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de 29 de marzo de 2012, por la que se aprueba el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Revisión del plan director del Aeropuerto de A Coruña, 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 ISA y completado en una Adenda al ISA para responder a los requisitos del órgano ambiental (oficio del 11 de octubre de 2019).

Sobre este particular, en la Tabla 4.1., se han resumido, por parte del promotor, las interacciones de los diferentes planes, programas y normativa sectorial con el plan director del Aeropuerto de A Coruña, cómo han sido tenidas en cuenta en la elaboración de la adenda al ISA y los objetivos ambientales que se establecen en su caso.

Tabla 4.1. Análisis de la compatibilidad de la Propuesta de revisión del Plan Director de A Coruña con Planes, Programas y normativa sectorial

ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /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	OBJETIVO AMBIENTAL
Cambio Climático	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.	<i>“Artículo 3. Alcance de la exigencia y criterios mínimos a cumplir por las auditorías energéticas.</i> 1. <i>Las grandes empresas o grupos de sociedades ..., deberán someterse a una auditoría energética cada cuatro años a partir de la fecha de la auditoría energética anterior, que cubra, al menos, el 85 por ciento del consumo total de energía final del conjunto de las instalaciones ubicadas en el territorio nacional que formen parte de las actividades industriales, comerciales y de servicios que dichas empresas y grupos gestionan en el desarrollo de su actividad económica”.</i>	La Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con el Cambio Climático.	En el ISA 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.	• Minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero. • Mantener o reducir los consumos energéticos por unidad de tráfico.
	Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC)	El III programa de trabajo (2014 – 2020) establece las siguientes líneas de actividad para el sector transporte: • Desarrollo y potenciación de los sistemas de información sobre fenómenos adversos asociados al cambio climático que afectan a cada modo de transporte, incluyendo la revisión de los sistemas de alerta temprana de fenómenos que por efecto del cambio climático van a aumentar en intensidad y frecuencia. • Revisión de los planes de contingencia y procedimientos de emergencia para integrar la dimensión del cambio climático. • Desarrollo de proyectos de evaluación de impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en aquellas infraestructuras que previsiblemente se verán más afectadas por el cambio climático, que			



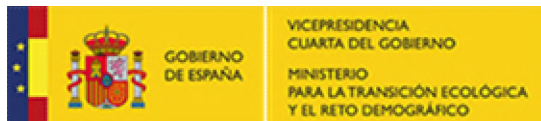
ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
		incluya la componente de análisis de costes y beneficios de los impactos y la adaptación. • Desarrollo de una Guía metodológica para la integración de la adaptación al cambio climático en la estrategia empresarial española del sector transporte. • Aplicación en empresas piloto. • Revisión de las normas técnicas de recomendaciones de diseño, estándares, protocolos de prevención, mantenimiento y vigilancia, etc., para cada modo de transporte. • Indicadores de cambio climático en el sector. • Desarrollo de líneas de investigación en el campo de nuevos materiales de construcción y componentes de las infraestructuras de transporte que minimicen los impactos del cambio climático.			
	Estrategia Gallega frente al Cambio Climático	Pretende ser una herramienta para contribuir a conseguir los objetivos de la Unión Europea y de España derivados del cumplimiento del Protocolo de Kioto.			
Ruido aeroportuario	Ley 37/2003, del ruido y Reales Decretos de Desarrollo 1513/2005 y 1367/2007.	El RD 1513/2005 articula la elaboración de mapas estratégicos de ruido y los planes de acción contra el ruido de ellos derivados. El RD 1367/2007 establece los criterios técnicos para la delimitación de servidumbres acústicas (arts. 7 a 13) y los objetivos de calidad acústica a cumplir para distintas áreas de sensibilidad (Anexo II).	El incremento de tráfico estimado para la Alternativa 0 y el escenario de desarrollo previsible se traduce en un aumento de las superficies expuestas en la situación actual en el caso de las áreas de suelo de uso residencial y los equipamientos de tipo religioso y educativo, así como	El ISA 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. Incorpora una propuesta de zona de afección acústica de acuerdo con los criterios técnicos	Evitar que el incremento de la zona de afección definida en la revisión del Plan Director sea superior al previsto



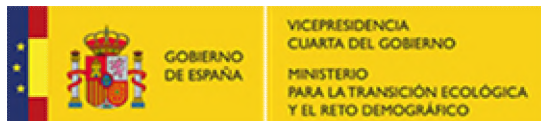
ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
			la aparición de áreas expuestas correspondientes a un equipamiento de tipo sanitario/asistencial.	del artículo 8 del RD 1367/2007, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60- Le 60- Ln 50 dB(A), elaboradas conforme a los criterios que establece el RD 1513/2005.	
Calidad química del aire	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. Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos; Resolución de 10 de enero de 2020, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se publica el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica.	La Ley 34/2007 configura el marco legal para definir y establecer los objetivos de calidad del aire y los requisitos mínimos de los sistemas de evaluación de la calidad del aire. Además, su disposición adicional cuarta establece unos objetivos relativos a la contaminación lumínica. Por su parte el Real Decreto 102/2011, establece las siguientes prescripciones. • Definir y establecer objetivos de calidad del aire, de acuerdo con el anexo III de la Ley 34/2007, con respecto a las concentraciones de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno, monóxido de carbono, ozono, arsénico, cadmio, níquel y benzo(a) pireno en el aire ambiente. • Regular la evaluación, el mantenimiento y la mejora de la calidad del aire en relación con las sustancias enumeradas en el apartado anterior y los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) distintos al benzo(a)pireno. • Establecer métodos y criterios comunes de evaluación de las concentraciones de las sustancias reguladas en el apartado 1, el mercurio y los HAP y de los depósitos de arsénico, cadmio, mercurio, níquel y HAP.	La Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña es compatible con las determinaciones de la normativa vigente en relación con la calidad del aire.	• El ISA incluye un estudio detallado de las emisiones y niveles de inmisión de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria, tanto en la situación actual como en el Horizonte de Desarrollo Previsible y la Alternativa 0. En ninguna de las poblaciones próximas al aeropuerto	• Prevenir la contaminación atmosférica, minimizando las emisiones químicas y estableciendo los mecanismos de control, vigilancia y corrección. • Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límite de contaminantes atmosféricos establecidos en la normativa.



ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /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	OBJETIVO AMBIENTAL
		• Determinar la información a la población y a la Comisión Europea sobre las concentraciones y los depósitos de las sustancias mencionadas en los apartados anteriores, el cumplimiento de sus objetivos de calidad del aire, los planes de mejora y demás aspectos regulados en la presente norma. • Establecer, para amoníaco (NH3), de acuerdo con el anexo III de la Ley 34/2007, métodos y criterios de evaluación y establecer la información a facilitar a la población y a intercambiar entre las administraciones.		producen superaciones de los valores límites establecidos en la normativa. • Para la fase de operación se asumen las medidas recomendadas por la OACI y la Administración Federal de Aviación (FAA). • Se establece un sistema de control y seguimiento de la contaminación atmosférica para el período de vigencia del Plan Director.	
	Plan Nacional de Asignación de derechos de emisión de gases efecto invernadero 2020-2030. Directiva (UE) 2018/410 y Decisión (UE) 2015/1814	A través del Real Decreto 18/2019, de 25 de enero, nuestro ordenamiento jurídico regula el comercio de derechos de emisión para el periodo 2021-2030, mediante transposición de la Directiva (UE) 2018/410, considerando, entre otros aspectos, la asignación de los derechos de emisión y la exclusión de determinadas instalaciones del régimen de comercio.	El Aeropuerto de A Coruña está excluido del régimen de comercio de derechos de emisión para el periodo 2021-2025, como se desprende de la disposición adicional cuarta de la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por lo que no	No procede	

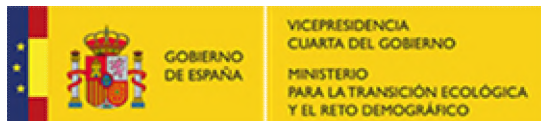


ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
			se producen interacciones.		
	Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2017-2019. I Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (2019).	El Plan AIRE II recoge las siguientes medidas, responsabilidad de Aena S.M.E., S.A., encaminadas a la reducción de emisiones procedentes de las actividades auxiliares que se llevan a cabo en los aeropuertos: • Seguimiento del cumplimiento de requisitos relativos al empleo de vehículos y maquinaria menos contaminantes en los pliegos de concursos de agentes de handling. • Suministro de electricidad a 400 Hz a las aeronaves en los aeropuertos.	Existe una interacción directa entre la Propuesta de Revisión del Plan Director y las prescripciones establecidas en el Plan Aire II, dada por las dos medidas indicadas en la columna precedente	En el ISA se incluyen medidas preventivas y correctoras que luego han sido matizadas en la adenda	
Energía	Directiva 2012/27/UE	La Directiva 2012/27/UE y su transposición (RD 56/2016), relativa a la Eficiencia Energética (DEE) renueva los objetivos de reducción del consumo de energía y establece acciones concretas para ello a través del desarrollo de planes a renovar cada tres años e informes anuales sobre los progresos realizados en cuanto a objetivos y medidas en marcha. Los objetivos principales de la Directiva consisten en 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. Para justificar el cumplimiento, el Real Decreto establece el marco legal relativo a las auditorías energéticas y la acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos.	La Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña es compatible con las determinaciones de los planes y de la normativa vigente en relación con la energía.	• El ISA incluye un análisis de los consumos tanto en situación actual como en el horizonte de Desarrollo Previsible del Plan Director. • El ISA y la adenda, proponen medidas preventivas y correctoras.	• Procurar la reducción en el consumo energético (consumo final por unidad de tráfico). • Aumentar la eficiencia energética (por pasajero atendido).
	Real Decreto 56/2016				

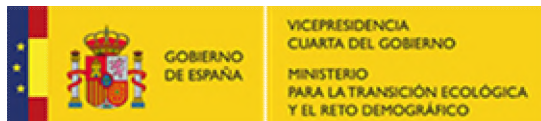


ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
	Consejo Europeo de 23-24 de octubre de 2014. "Paquete Clima y Energía 2030"	Incluye el marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030 contempla una serie de metas y objetivos políticos para toda la UE durante el periodo 2021-2030. En concreto se establecen los siguientes objetivos clave para 2030: • Al menos 40% de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (con respecto a 1990). • Al menos 32% de cuota de energías renovables. • Al menos 32,5% de mejora de la eficiencia energética. Este marco fue adoptado por el Consejo Europeo en octubre de 2014. En 2018 se revisaron al alza los <u>objetivos de energías renovables y eficiencia energética</u>.			
	Plan Nacional de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020.	Contiene las medidas encaminadas a mejorar la eficiencia energética y/o aquéllas que se prevean ejecutar, indicando los ahorros de energía conseguidos o previstos con vistas a alcanzar los objetivos de eficiencia energética nacionales.			
	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. Las medidas contempladas para la consecución de estos objetivos a considerar son: <u>En los Edificios:</u> • Rehabilitación de envolventes. • Mejoras en la eficiencia de las instalaciones de climatización y centros de procesos de datos. • Implantación de sistemas inteligentes (inmótica). • Mejora de la eficiencia en la iluminación interior. • Rehabilitación de edificios con alta calificación energética. <u>En el sector Transporte:</u> • Renovación de flotas de vehículos industriales. • Implantación de infraestructuras de recarga de vehículos de combustible alternativos.			

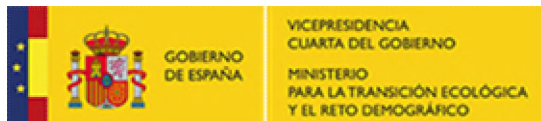
ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
		• Cursos de conducción eficiente para conductores de vehículos industriales. <u>En el sector Servicios Públicos:</u> • Renovación de las instalaciones de alumbrado exterior. • Mejora de la eficiencia de las instalaciones de potabilización, depuración, abastecimiento y desalación.			
	Plan de Energías Renovables 2011-2020	El PER incluye una evaluación de los ahorros energéticos alcanzados hasta 2010 derivados de los Planes de Acción 2005-2007 y 2008-2012, y una propuesta de objetivos para los horizontes 2016 y 2020. El PER tiene el objetivo de lograr, que en el año 2020 al menos el 20 % del consumo final bruto de energía en España proceda del aprovechamiento de las fuentes renovables. Los objetivos de ahorro de energía final del Plan de Acción 2011-2020 se concentran en el Sector Transporte, al que se atribuye el 51% del total de los ahorros en 2020.			
	Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en el Sector Público Autonómico de Galicia	Diseño y desarrollo de actuaciones de ahorro y eficiencia energética en las instalaciones y edificios públicos autonómicos. Otros objetivos específicos de aplicación son los siguientes: • Reducir el consumo energético en las instalaciones, centros y edificios del sector público gallego en un 20% respecto a lo que se conseguiría de no aplicar las medidas previstas de la Estrategia. • Se pretende que en el 2020 el consumo de energía en el sector público autonómico disminuya respecto al existente en la actualidad. • Reducir la emisión de gases de efecto invernadero por parte del sector público en un 20%. Maximizar la reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero por parte del Sector Público Autonómico de			



ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /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	OBJETIVO AMBIENTAL
		Galicia gracias a medidas de ahorro energético y al incremento en el empleo de energías renovables.			
Suelo	Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados	Tiene por objeto regular el régimen jurídico de los suelos contaminados, en concreto son de especial aplicación al ISA del Plan Director, el título V que contiene la regulación de los suelos contaminados, con especial mención al artículo 34 de declaración de suelos contaminados y el anexo XI que contiene las obligaciones de información en materia de suelos contaminados.	Sin interacción significativa		• 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. Son de especial aplicación los artículos 4, 6, 7 y los Anejos del III al VIII.			
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. Son de especial aplicación a la evaluación ambiental de la actividad aeroportuaria los siguientes artículos: 17, 18, 20, 21, 22, 23, 27, 28. En cuanto a los anexos, el I y el II enumeran, respectivamente, las operaciones de eliminación y de valorización de residuos. El III describe las características de los residuos que permiten calificarlos	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña 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



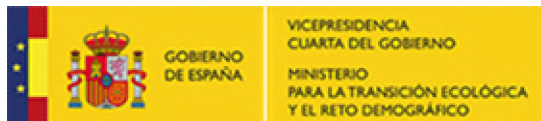
ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
		como peligrosos. El anexo IV contiene ejemplos de medidas de prevención de residuos. El anexo VI describe el contenido de la solicitud de autorización para el tratamiento de residuos, el VII el contenido de la autorización para el tratamiento de residuos y el VIII el contenido de las comunicaciones reguladas en la Ley.			con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación.
	Programa Estatal de Prevención De Residuos 2014-2020	Desarrolla la política de prevención de residuos para avanzar en el cumplimiento del objetivo de reducción de los residuos generados en 2020 en un 10% respecto del peso de los residuos generados en 2010. 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. También contempla la reducción de los vertidos de residuos biodegradables, mediante la valorización, el reciclaje, el compostaje y la biometanización.			• Incrementar la tasa de reciclaje. • Controlar los residuos generados a través de un seguimiento de los mismos que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.
	Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022	Es la continuación del Plan Nacional Integrado de Residuos (PNIR) (2008-2015), establece una serie de objetivos cuantitativos y cualitativos, y orientaciones estratégicas propuestas para su consecución. La clasificación de los residuos varía respecto a la considerada en el Plan Nacional Integral de Residuos 2008-2015. A continuación, se muestran los objetivos de reciclado y valorización 2020 de algunos tipos de residuos de aplicación en la elaboración del ISA. • Tierras limpias: 90%. • RCD no peligrosos: 70%. • Lodos de depuración: 85%.			



ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /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	OBJETIVO AMBIENTAL
	Estrategia de Gestión de Residuos de Galicia	La Estrategia de Gestión de Residuos de Galicia, aplica medidas concretas en la gestión de los distintos tipos de residuos, con el fin de conseguir los objetivos marcados por la normativa vigente en el ámbito comunitario, nacional y regional. En concreto presenta los siguientes objetivos instrumentales. a) Definir el modelo de gestión de residuos de Galicia, facilitando la coordinación de las actuaciones de la Xunta de Galicia y el resto de administraciones y organizaciones implicadas. b) Fomentar la prevención y reducción de la generación de las diversas tipologías de residuos producidos en Galicia. c) Incrementar los niveles de valorización de residuos como medio para reducir la cantidad que ha de ser finalmente destinada a la eliminación. d) Proporcionar un tratamiento ambiental correcto a todos los residuos generados en Galicia, planteando las actuaciones e infraestructuras necesarias para completar un sistema integrado de gestión de residuos capaz de satisfacer las necesidades de la Comunidad Autónoma. e) Establecer criterios básicos de referencia para la definición, construcción, financiación, gestión y explotación de las infraestructuras de tratamiento y eliminación de residuos de la Comunidad. f) Determinar las prioridades de intervención en materia de gestión de residuos en Galicia. g) Fijar directrices y un marco de actuación para la recuperación de los espacios degradados existentes. h) Orientar el desarrollo de la normativa necesaria para regular y ejecutar las medidas de actuación previstas.			



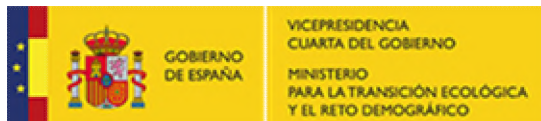
ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
	Plan de residuos industriales de Galicia para el período 2016-2022	Este Plan constituye el marco de referencia en la planificación de la gestión de los residuos industriales en Galicia, acercando conceptos, principios y estrategias a adoptar en la correcta gestión de residuos industriales. Entre los objetivos estratégicos destacan los siguientes: • Implicar a todos productores y consumidores en la prevención de residuos. • Recuperar la mayor parte de los materiales contenidos en los recursos. • Minimizar al máximo posible a eliminación de residuos. • Reducir los efectos a nivel de cambio climático.			
	Plan de gestión de residuos urbanos de Galicia 2010-2020	El Plan recoge los objetivos marcados por la normativa vigente y establece nuevos marcos especialmente en prevención y en el despliegue de la recogida selectiva de la fracción orgánica y el incremento del resto de recogidas, tanto en cantidad como en calidad. Destacan los siguientes objetivos cualitativos: • Estabilizar y reducir la producción de residuos en Galicia, en cuanto al peso, pero también en volumen, diversidad y peligro, separando la producción de residuos del crecimiento económico. • Fomentar la recogida selectiva en origen, como estrategia para obtener materiales de calidad que tengan salida en el mercado del reciclaje. • Potenciar la gestión/recogida en origen de la fracción orgánica de los residuos municipales. • Potenciar las recogidas comerciales en origen. • Potenciar el mercado del reciclaje. • Garantizar la complementariedad de modelos potenciando los sistemas de recogida y tratamientos mixtos. • Desarrollar las infraestructuras precisas para tratar los residuos generados y para alcanzar los objetivos y potenciar de esta manera la organización territorial y la			



ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /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	OBJETIVO AMBIENTAL
		capacitación de técnicos, bajo los criterios de suficiencia y proximidad, viabilidad económica y ambiental. • Minimizar el vertido final en depósitos controlados, especialmente de fracción biodegradable y materiales recuperables. • Prevenir la contaminación del suelo y regenerar los suelos degradados.			
Biodiversidad	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. Destacan por su aplicación al presente documento los siguientes artículos: 14, 18.3, título II, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 64 bis, 69, disposición adicional undécima, disposición transitoria primera, anexos del I al V y anexo VIII.	La Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña es compatible con las determinaciones del Plan de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad 2011-2017 y del Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad.	• El ISA incluye un inventario a partir del cual se han determinado las posibles afecciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director. • El ISA incluye un inventario de espacios naturales protegidos, espacios incluidos en Red Natura 2000 y cualquier otro instrumento internacional (Convenio RAMSAR, etc.), así como de hábitats incluidos en la	• Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas. • No producir efectos negativos apreciables sobre la Red Natura 2000 y otros espacios naturales protegidos. • Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas. • Garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas a la par que respetar la biodiversidad del entorno. • Mantener una actualización constante en el conocimiento de los
	Ley 5/2019, de 2 de agosto, del patrimonio natural y de la biodiversidad de Galicia.	Establece la protección del patrimonio natural gallego, integrando los requisitos de conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad. Esta ley requiere la necesidad de obtener autorización para aquellos usos y actuaciones que puedan implicar una afección al patrimonio natural o a la biodiversidad presente en nuestra comunidad autónoma, sin perjuicio de su posterior concreción en los correspondientes instrumentos de planificación o en el desarrollo reglamentario de la presente ley.			
	Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad (Real Decreto 1274/2011, de 16 de septiembre) constituye el elemento de desarrollo de la Ley 42/2007, 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. Destacan los siguientes objetivos generales de aplicación: proteger, conservar y restaurar la naturaleza en España y reducir sus principales amenazas y fomentar la integración de la biodiversidad en las políticas sectoriales.			



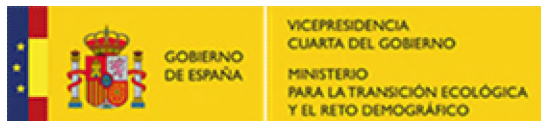
ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
		Con respecto a las infraestructuras de transporte se establece un objetivo específico incluido dentro de la Meta 2: "continuar la elaboración de prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats causadas por infraestructuras de transporte y fomentar la difusión y aplicación", que si bien se refiere especialmente a las infraestructuras lineales de transporte terrestre, pretende en general, promover la restauración ecológica, la conectividad ambiental del territorio y la protección del paisaje.		Directiva 92/43/CEE y otras zonas de interés sin protección (IBA, etc.). • El ISA establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad. 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).	hábitats y especies presentes en el recinto del aeropuerto y su entorno más inmediato mediante la elaboración de estudios específicos en coordinación con Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Estos estudios son: - Estudio de fauna y sus hábitats. - Estudio de riesgos. - Programa de gestión de fauna. • Mantener un seguimiento constante de las especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno inmediato, de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) quien, en su caso, establecerá la necesidad de
	Plan Director de la Red Natura 2000 de Galicia	El Plan Director establece un conjunto de medidas de planificación y gestión para los territorios definidos en su ámbito de aplicación en la Comunidad Autónoma de Galicia, con la finalidad de asegurar el mantenimiento o, en su caso, el restablecimiento a un estado de conservación favorable de los tipos de hábitats naturales del anexo I de la Directiva 92/43/CEE y de los hábitats de las especies silvestres de flora y fauna establecidas en los anexos II, IV, V de la Directiva 92/43/CEE y de los hábitats de las especies de aves a las que se aplica el artículo 4 de la Directiva 2009/147/CE, habida cuenta las exigencias económicas, sociales y culturales, así como las particularidades regionales y locales. Este Plan es determinante respecto a cualquier otra actuación, plan o programa sectorial, sin perjuicio de lo que disponga al respecto la normativa autonómica, sólo podrán contradecirlo por razones imperiosas de interés público de primer orden, en cuyo caso la decisión deberá motivarse y hacerse pública. El Plan Director establece 3 categorías de zonificación (Área de Protección, Área de Conservación, Área de Uso General), cada una de las cuales posee una definición, objetivos y directrices acordes a los valores de conservación albergados en la Red Natura 2000 en	Sin interacciones significativas.		



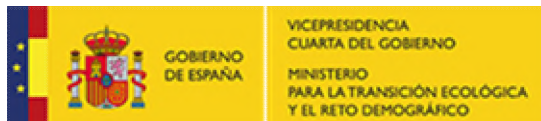
ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
		función de la expresión territorial de los componentes de la biodiversidad.			implementar nuevas medidas mitigadoras. • Ampliar los canales de comunicación con los organismos competentes en materia de gestión y conservación del medio natural de la Xunta de Galicia. • No localizar actuaciones (permanentes o temporales) sobre elementos protegidos o valiosos del patrimonio natural (especialmente lugares de Red Natura 2000, espacios naturales protegidos y hábitat de especies protegidas).
	Plan de Recuperación de la "escribenta das canaveiras" (<i>Emberiza schoeniclus sb.sp. lusitanica</i>)	<i>Artículo 9. Normas generales. "En todos aquellos territorios de Galicia incluidos en la zonificación de la escribenta das canaveiras serán de aplicación, con carácter general, las siguientes reglas: ... b) ... los planes y programas incluidos en el campo de aplicación de la Ley 9/2006, de 28 de abril, de evaluación de los efectos de determinadas planes y programas en el medio ambiente, cuando puedan afectar el hábitat de la subespecie lusitana del escribano palustre, deben evaluar sus efectos sobre el mismo y sobre la posible recuperación de su población".</i>	Sin interacciones significativas al no afectar áreas de presencia ni prioritarias, ni hábitat de la especie.	Consideración de la posible interacción con áreas de presencia, zonas potenciales de distribución y áreas prioritarias para la conservación.	• Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.



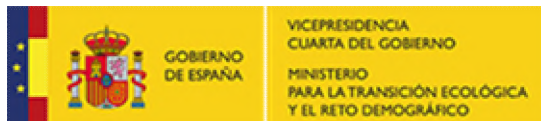
ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
	Plan de Conservación del chorlitejo patinegro (<i>Charadrius alexandrinus</i>)	<i>Artículo 9. Normas generales. "En todos aquellos territorios de Galicia en los que se aplique la zonificación del chorlitejo patinegro les serán de aplicación, con carácter general las siguientes normas: ... b) Tanto los proyectos como los planes y programas comprendidos en el ámbito de aplicación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, cuando puedan afectar al hábitat del chorlitejo patinegro, deberán evaluar sus efectos sobre esta especie y garantizar la conservación de su población.</i>	Sin interacciones significativas.	Consideración de la posible interacción con áreas de presencia, zonas potenciales de distribución y áreas prioritarias para la conservación.	
Medio Hidrológico	Real Decreto Legislativo 1/2001, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas y Real Decreto 849/1986 de desarrollo	Establece la regulación del Dominio Público Hidráulico y el uso del agua, así como las normas básicas para su protección. • <i>Artículo 78.1 del RD 849/1986: Para realizar cualquier tipo de construcción en zona de policía de cauces, se exigirá la autorización previa al organismo de cuenca...</i> <i>Artículo 245. 2 del RD 849/1986: Queda prohibido con carácter general el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la previa autorización..</i>	Las actuaciones planteadas son susceptibles de afectar el Dominio Público Hidráulico del Rego de Regueira, así como modificar el volumen y la calidad del vertido de aguas residuales.	- En el capítulo de medidas para la integración ambiental del Plan se contemplan medidas a este respecto. - El Aeropuerto de A Coruña cuenta con la correspondiente autorización administrativa para vertido de aguas - En el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, se revisarán las estrategias y	- Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas). - Evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas. - Reducir el consumo de agua. - Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.
	Plan Hidrológico de la DH de Galicia Costa 2015-2021 (Real Decreto 1/2016, de 8 de enero)	Establece los criterios generales para conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la demarcación y el registro de zonas protegidas, así como el principio de no deterioro. Contiene un análisis de presiones e impactos; objetivos y exenciones para atender la demanda, sobre las masas de agua, de gobernanza y fenómenos meteorológicos extremos; Diagnóstico actual y previsiones a futuro y Programa de medidas en marcha y previsto.	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña es compatible con las determinaciones de la planificación autonómica en		



ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /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	OBJETIVO AMBIENTAL
	Plan de Abastecimiento de Galicia, Plan Agua.	Los objetivos fundamentales del Plan Agua son los siguientes: • Garantizar las necesidades actuales y futuras de abastecimiento de agua potable a todos los núcleos de población superior a 50 habitantes de Galicia. • Planificar las infraestructuras de captación, regulación, transporte, tratamiento y distribución necesarias para corregir las situaciones de infradotación de caudales garantizando el suministro incluso en períodos de sequía. • Planificar el tratamiento de las aguas para adecuar su calidad a los requisitos de la normativa sanitaria vigente. • Planificar las infraestructuras necesarias de interconexión entre sistemas de abastecimiento, con el fin de que los recursos estén a la disposición del máximo número de usuarios. • Proponer medidas dirigidas a una gestión más eficaz y eficiente de los sistemas de abastecimiento. • Proponer instrumentos y medidas para fomentar el uso racional y ahorrativo del agua. • Ordenar, elaborar y tratar adecuadamente la información obtenida, y disponer de las herramientas informáticas necesarias para gestionar las inversiones futuras en infraestructuras de abastecimiento.	relación con el medio hidrológico.	medidas de control y gestión de aguas de escorrentía y residuales y se fijarán objetivos de mejora para los diferentes horizontes del Plan Director.	
Usos del suelo y ordenación del territorio	Ley de Ordenación del Territorio de Galicia (LOTGA). Directrices de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia	La LOTGA, establece los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia. En el marco de esta Ley las DOT son el instrumento que ofrece la visión global de la ordenación territorial de Galicia y sirven como referencia para el resto de las figuras de planificación y para las actuaciones que desarrollen tanto las Administraciones como los particulares. Por lo que respecta al sistema aeroportuario gallego, las DOT plantean como objetivo potenciar dicho sistema	Entre los instrumentos de planificación sectorial que el POL identifica como representativos desde el punto de vista de su relación con el litoral, no	El ISA incluye un análisis de los instrumentos de planificación que tienen relación territorial con el aeropuerto. Se han identificado los terrenos que deben incorporarse a la	• Compatibilización del Plan Director con el planeamiento territorial y urbanístico. • Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados:



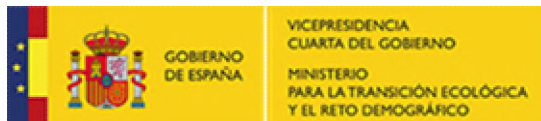
ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /PROGRAMA	OBJETIVOS Y PRESCRIPCIONES ESTABLECIDAS POR LOS ANTERIORES INSTRUMENTOS A CONSIDERAR EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	INTERACCIONES SIGNIFICATIVAS	MANERA EN LA QUE SE HAN CONSIDERADO EN LA ELABORACIÓN DEL ISA	OBJETIVO AMBIENTAL
		optimizando sus posibilidades y estableciendo una oferta coordinada y planificada de los Aeropuertos de Santiago (Lavacolla), A Coruña (Alvedro) y Vigo (Peinador). Igualmente, las directrices inciden en la mejora de la accesibilidad de los aeropuertos con el sistema de ciudades, prestando especial atención a la intermodalidad con otros modos de transporte.	figura el Plan Director del Aeropuerto de A Coruña, por lo que no son esperables interacciones de relevancia entre ambos.	nueva delimitación de la Zona de Servicio así como las parcelas a expropiar para la ejecución de las actuaciones.	Crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.
	Plan de Ordenación del Litoral de Galicia (POL)	El artículo 5 del POL indica que las determinaciones contenidas en el POL se establecen en el marco de la ordenación territorial y se entienden sin perjuicio de otras más restrictivas que pudieran venir impuestas por la legislación sectorial, así como por el planeamiento municipal. En relación con la Zona de Servicio Aeroportuaria el POL incorpora en su normativa la disposición “OTRAS DISPOSICIONES SOBRE EL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO”.	Será necesaria la incorporación de terrenos pertenecientes al municipio de Culleredo al este de la Zona de Servicio aeroportuaria, así como la expropiación de terrenos		
	Planeamiento Urbanístico Municipal de los municipios de Culleredo y Oleiros	Establece la clasificación de todo el suelo del término municipal, asignando usos al suelo, así como derechos y deberes a los agentes del suelo. En el Plan General del municipio de Culleredo se califica al aeropuerto como Sistema General de Comunicaciones- Aeropuerto, el cual se encuentra bordeado por una franja de suelo no urbanizable de protección de infraestructuras. Al sureste del aeropuerto se localiza, junto al Rego de Regueira, una zona de suelo no urbanizable de protección de riberas y cauces. Otros suelos presentes en el ámbito de estudio, además del urbano, son, entre otros, el suelo no urbanizable de núcleo y el suelo urbanizable no programado localizado en el extremo noroeste. El Plan General del municipio de Oleiros recoge la Zona de Servicio Aeroportuaria correspondiente a los terrenos de las instalaciones radioeléctricas DVOR/DME LRA y	(actualmente dentro de la Zona de Servicio) al suroeste (actualmente ocupados por viviendas) también en el municipio de Culleredo.		



ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /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	OBJETIVO AMBIENTAL
		NDB COA, como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, Suelo Urbano-Ordenanza 2C y Suelo Rústico de Protección Forestal, respectivamente.			
	Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento de A Coruña, Lugo, Ourense y Pontevedra. (Resolución de 14 de mayo de 1991)	Sus determinaciones tienen carácter subsidiario del planeamiento municipal en caso de ausencia de este y complementario del planeamiento municipal vigente.			
Paisaje y Patrimonio Cultural	Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español	Establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales. Adquiere un valor singular la categoría de Bienes de Interés Cultural, que se extiende a los muebles e inmuebles de aquel Patrimonio que se considera requieran tal protección. Semejante categoría implica medidas asimismo singulares que la Ley establece según la naturaleza de los bienes sobre los cuales recae.	Sin interacciones significativas. Posible afección al elemento arqueológico sepulcro romano, identificado mediante referencias pero aún no localizado pese a todas las actuaciones realizadas El Ministerio de Cultura y Deporte exige la vigilancia y control en fase de obras ante una posible localización.	El ISA 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 y paisaje. - Evitar afecciones al dominio público pecuario.
	Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias	Establece el régimen jurídico de las vías pecuarias garantizando su uso público., para ello establece entre otras cuestiones su definición, caracterización jurídica, naturaleza, tipología, titularidad y los usos compatibles con la presencia de las mismas.			
	Ley 5/2016, de 4 de mayo, del Patrimonio Cultural de Galicia	La Ley 5/2016, identifica los bienes que forman parte del Patrimonio Cultural de Galicia y para los que hay que adoptar una serie de medidas de protección y limite. 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. Por último, todo hallazgo casual de bienes deberá ser notificado de manera inmediata a la consejería competente en materia de patrimonio cultural.			



ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /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	OBJETIVO AMBIENTAL
	Estrategia del Paisaje Gallego 2017-2020	La Estrategia del Paisaje de Galicia, Inicia en el año 2017 una nueva fase, teniendo el año 2020 como horizonte para el alcance de los siguientes objetivos. • La Gobernanza del paisaje a través de las directrices del paisaje de Galicia, el reglamento de la Ley 7/2008, los planes de acción del paisaje, pactos por el paisaje y consejo asesor del paisaje de Galicia. • La elaboración de herramientas específicas para la gestión del paisaje: Guías de buenas prácticas e integración paisajística y Plan de seguimiento de los objetivos de calidad paisajística. • La mejora del paisaje urbano y paisajes en espacios naturales protegidos y potenciación de valores paisajísticos en paisajes culturales e históricos como los del Camino de Santiago y lugares de especial interés paisajístico. • La formación a través de programas educativos, investigación, desarrollo e innovación y la divulgación y concienciación en materia de paisaje.		• El ISA manifiesta que ninguna vía pecuaria discurre cerca del entorno aeroportuario o se ve afectada por él • El ISA realiza una caracterización del paisaje en la zona de estudio y los efectos previsibles.	
Transporte y movilidad	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024	Dentro de su programa de inversiones plantea las siguientes actuaciones para el Aeropuerto de A Coruña: • Ampliación de la pista de vuelos. • Adecuación a normativa del campo de vuelos. Actuaciones para el desarrollo del Plan Director	La propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña se integra coherentemente en las determinaciones de estos planes. El proyecto "Ampliación de la pista del Aeropuerto de A Coruña" fue sometido al	El ISA incluye un análisis de los efectos sobre las infraestructuras, los accesos al aeropuerto y la movilidad.	• Mantenimiento de los más altos niveles de calidad y seguridad de los servicios. • Mejorar la eficiencia técnica y económica de la infraestructura aeroportuaria, y fomentar la intermodalidad. • Mejorar la eficiencia
	Plan de Desarrollo del Sector Aéreo (PDSA 2014-2017)	Documento enmarcado dentro del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024). Los objetivos generales del plan son los siguientes: • Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo. • Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos del pasajero. • Potenciar la competitividad del sector aéreo español.			



ASPECTOS AMBIENTALES	NORMATIVA SECTORIAL/ PLAN /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	OBJETIVO AMBIENTAL
		- Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones. - Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental. - Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España. - Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica. - Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependiente del Ministerio de Fomento.	procedimiento de evaluación de impacto ambiental y obtuvo la preceptiva declaración de impacto ambiental (publicada en el BOE nº 240, de 4 de octubre de 2010).		del sistema aeroportuario y la seguridad de la infraestructura aeroportuaria.
	Plan de Movilidad y Ordenación Viaria Estratégica (Plan MOVE) 2010-2015	El propósito del Plan es mejorar el transporte y accesibilidad en la Comunidad autónoma gallega dotándolo para ello de infraestructuras de transporte. El Plan incluye una serie de objetivos de los que se enumeran a continuación los que pueden interaccionar más significativamente con la propuesta de revisión del Plan Director. - Completar la articulación de la red de infraestructuras de transporte de Galicia con el exterior y la conexión entre los principales ejes interiores. - Adecuar el transporte en los medios urbanos, mejorando la accesibilidad de los diferentes ámbitos funcionales del territorio desde una perspectiva metropolitana. - Elevar la inversión en mantenimiento, gestión y conservación de la red al 3% de su valor patrimonial. - Fomentar el empleo de sistemas de transporte alternativos al vehículo privado, a través de la implantación de aparcamientos disuasorios en las inmediaciones de las ciudades, así como de itinerarios peatonales y ciclistas.			

Fuente: Elaboración propia.

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

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto A Coruña, el cual se sitúa a 8 km al sur de la ciudad A Coruña. El punto de referencia del aeropuerto (ARP) se encuentra aproximadamente en su centro geométrico y sus coordenadas son: latitud 43° 18' 07" norte y longitud 08° 22' 38" oeste. Su superficie es de 120,26 ha y está situado a 101 metros de altitud sobre el nivel del mar.

Clima y cambio climático

El clima del ámbito de estudio es de tipo termotemplado superior, caracterizado por un régimen térmico templado de veranos húmedos, siendo la temperatura media anual de 13,8°C y la precipitación anual media de 1.106 mm.

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

En las proyecciones realizadas con diferentes métodos estadísticos se observa como en todos los escenarios se aprecia un incremento de la temperatura máxima y un aumento en la duración de las olas de calor para el periodo analizado 2020-2100. Este aumento en la temperatura también se aprecia en el aumento de la temperatura mínima y de las noches cálidas, mientras que no se aprecian cambios en el número de días de heladas. Por otro lado, la precipitación anual tiende a disminuir, así como el número de días de lluvia, y según el método de regionalización estadística que se considere se podría dar un ligero aumento en la duración de los periodos secos. En cuanto a la intensidad de precipitaciones, no se producen cambios significativos.

En cualquier caso, aunque no varíe significativamente la precipitación, al aumentar la temperatura, el estrés hídrico en la zona aumentaría, lo que podría provocar sequía y repercutiría negativamente en la vegetación natural y en la agricultura.

Calidad del aire. Ruido

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

Como resultado de este proceso, se han obtenido las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día (Ld), tarde (Le) y noche (Ln). El ISA incluye, en su Apéndice 2. Contaminación acústica, una descripción de la metodología de cálculo empleada, así como un mayor detalle de los resultados obtenidos.

Tras la valoración realizada, se ha detectado la presencia de suelos de uso residencial, así como suelos reservados a equipamientos de tipo religioso y educativo expuestos a niveles sonoros superiores a los objetivos de calidad acústica que les son de aplicación, localizadas todas estas áreas en el municipio de Culleredo.

Las áreas de uso residencial expuestas se localizan alrededor de la cabecera 03, en las zonas del este de Liñares y oeste de A Hermida, así como al este de la cabecera 21, en la zona de Almeiras y en la zona de O Burgo.

Los centros religiosos expuestos son la Iglesia Nova de Santo Estevo de Culleredo y la Iglesia Románica de Santo Estevo de Culleredo, al sur del aeropuerto y cercanas a la cabecera 03.

En cuanto a las áreas dotadas para equipamientos educativos, se localizan el CEIP Isaac Díaz Pardo, la Escuela Infantil O Burgo y el Colegio Rural Agrupado de Culleredo. Sin embargo, estos equipamientos se encontrarían expuestos a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad acústica únicamente en el periodo noche por lo que, si no prestan servicio en este horario, no se considerarían potencialmente afectados.

Con el fin de corregir la afección acústica señalada Aena S.M.E., S.A. actualmente está llevando a cabo un Plan de Aislamiento Acústico en el entorno del Aeropuerto de A Coruña para aquellas viviendas y edificaciones de uso sensibles en las que se constata la necesidad de llevar a cabo actuaciones de insonorización.

Calidad del aire. Contaminación atmosférica

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

- A. Cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes de origen aeroportuario para el último año completo. Los contaminantes considerados son NOx, CO, SOx, HC, PM₁₀ y PM_{2,5}.
- 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, PM₁₀ y PM_{2,5}, las máximas diarias de SOx y PM₁₀, 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 1 del ISA, y se basa en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes anteriormente citados, empleando para ello el programa *EDMS 5.1.4.1*, para el que se han tenido en cuenta las diferentes fuentes de emisión (aeronaves, vehículos de apoyo en tierra,

unidades auxiliares de energía y vehículos de acceso al aeropuerto), el número de operaciones anuales para cada combinación aeronave-motor, los datos meteorológicos y las características superficiales 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 ISA concluye que en la actualidad no se superan los límites establecidos en la normativa vigente en las poblaciones cercanas al recinto aeroportuario.

Consumo de energía y emisiones de CO₂. Cambio climático

En el ISA, los cálculos para las emisiones de alcance 1 y 2 se realizaron a partir de los consumos energéticos estimados en función del aumento del número de pasajeros; y siguiendo el criterio de localización.

Según los datos del ISA, en el año 2015, el consumo eléctrico general en las instalaciones del Aeropuerto de A Coruña fue de 3.290 MWh, que representa la emisión de 875 toneladas de CO₂ anuales².

El consumo de combustibles está referido a gasolinas, gasoil y queroseno, y procede de fuentes fijas (grupos electrógenos y calderas) y fuentes móviles (aeronaves, unidades auxiliares de energía, vehículos de apoyo a las aeronaves y vehículos). Estimada a partir del programa de simulación EDMS 5.1.4.1, la emisión de CO₂ equivalente derivada del consumo de combustible es de 8.519,2 tn/año.

Consecuentemente, las emisiones totales de CO₂ en el aeropuerto ascienden a 9.394,2 tn/año, que suponen 9,16 kg CO₂/pasajero embarc/desembar.

Dado el tiempo transcurrido y el cambio de criterio en cuanto a la consideración de las emisiones de alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado; es decir, teniendo en cuenta el porcentaje de energía renovable con garantía de origen en el suministro eléctrico del aeropuerto, se han vuelto a calcular los valores de emisiones, teniendo en cuenta este criterio. Las emisiones de CO₂ de alcance 1 y 2 resultante es de 249 tn/año. De ellas, 234 tn/año corresponden al consumo eléctrico con criterio de mercado (alcance 2) y 15 tn/año corresponden a las fuentes fijas de alcance 1 (calderas y grupos electrógenos) que se reflejan en el ISA

El ISA, analiza el clima en base a los modelos de regionalización del proyecto CMIP³ de la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) en base a cuatro escenarios de emisión. En todos ellos, se aprecia una tendencia al incremento de las temperaturas máximas y mínimas, lo que conlleva una mayor duración de las olas de calor y aumento del número de días y noches cálidas. Por otro lado, la precipitación tiende a disminuir, aumentando los periodos secos y disminuyendo también el número de días de lluvia.

² Factor de conversión de 0,266 toneladas de CO₂ por MWh, según REE para el año 2015.

³ Modelos globales que sirvieron de base para el Quinto Informe de Evaluación del IPCC (AR5)

Geología y suelos

Desde un punto de vista geológico, el Aeropuerto de A Coruña se sitúa en la Zona Centro-Ibérica (complejo de Órdenes). En el entorno más cercano al aeropuerto, los materiales constitutivos del sustrato geológico pertenecen a la denominada Serie de Órdenes PC-CA (compuesta por esquistos, cuarzo esquistos y metagrauvacas), los pliocuaternarios de las proximidades del río Mero y los rellenos Cuaternarios visibles en los cauces fluviales y ría de O Burgo.

El tipo de suelos más frecuente en el ámbito de estudio son los umbrisoles y cambisoles sobre materiales graníticos y sobre esquistos, y los fluvisoles sobre sedimentos cuaternarios (clasificación según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)).

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 (RPs) y no peligrosos (RNPs). Respecto a los RNPs, la cantidad producida en 2015 fue de 15.811 Kg, todos ellos destinados a valorización (reciclaje, regeneración, recuperación, incineración con recuperación).

El aeropuerto está inscrito en el Registro de pequeños productores de residuos peligrosos (RPs) de la Consejería de Medio Ambiente, y se mantiene un contrato con un gestor autorizado para su retirada. El aeropuerto dispone de los documentos de aceptación de los RPs que genera y, además del Libro-Registro, se archivan los documentos de control y seguimiento/justificantes de entrega asociados a las retiradas realizadas. En el punto de almacenamiento de RPs y las cuatro zonas de depósito integradas en los puntos de generación, los residuos se encuentran correctamente envasados y etiquetados conforme a la legislación vigente. La cantidad total de residuos peligrosos generados durante 2015 de 36.581 kg todos ellos destinados a valorización.

Aguas y medio hidrológico

En el ámbito del Aeropuerto de A Coruña existen varios cursos fluviales, siendo el más relevante el Río Mero, que discurre a unos 1.200 m al este del límite aeroportuario y muere en la ría do Burgo. Los afluentes del Río Mero más próximos al entorno aeroportuario son, por la izquierda, el Río Valiñas y por la derecha, el Río Gándara.

También existen cursos de pequeña envergadura, como son el Rego de Regueira, formado por la unión de los Regos de Campos y Toroño, que discurre en sentido oeste-este hasta desembocar en el río Valiñas, al sur de la cabeceira 03, a escasos 150 metros de la misma. Otro curso de agua de menor entidad es el Rego de Trabe que discurre al oeste del aeropuerto, a menos de 200 metros del mismo.

En cuanto a zonas de inundación, las instalaciones aeroportuarias no están dentro de las áreas de inundación para el periodo de retorno de 500 años, por lo que se trata de una zona muy poco sensible a avenidas.

En cuanto a la hidrogeología, el aeropuerto está situado sobre la masa de agua subterránea con código 014.011, denominada “Coruña – Betanzos – Ares – Ferrol, perteneciente a la Demarcación Hidrográfica Galicia-Costa. Esta masa se corresponde, a nivel superficial, con la cuenca del río Valiñas. En el entorno del aeropuerto se pueden distinguir zonas de permeabilidad alta que corresponden a depósitos detríticos de edad cuaternaria, zonas de permeabilidad baja que corresponden con granitoides calcoalcalinos y zonas impermeables que corresponden con esquistos y metavulcanitas. El aeropuerto se encuentra situado, en su mayor parte, en una zona impermeable. El acuífero profundo presenta tanto flujos locales como regionales, pudiendo estos últimos ser recargados en áreas lejanas fuera de los límites de la cuenca.

El abastecimiento del aeropuerto se realiza con aguas suministradas por la compañía GESTAGUA. El consumo de agua de red correspondiente a 2015 fue de 14.853 m³.

En cuanto al saneamiento, el Aeropuerto de A Coruña dispone de una red de aguas fecales que, tras pasar por una decantadora, acomete a la red general de alcantarillado público municipal. Las aguas pluviales susceptibles de arrastrar contaminación al discurrir por la plataforma, son tratadas en tres separadores de hidrocarburos antes de su vertido a la red general de pluviales, para posteriormente verter al río Trabe. Existen además otros cuatro separadores de hidrocarburos para el tratamiento de aguas de distintos orígenes.

El aeropuerto posee todas las autorizaciones administrativas necesarias para poder realizar dichos vertidos.

Espacios protegidos y biodiversidad

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

Tabla 4.2. Espacios naturales protegidos en el entorno aeroportuario

FIGURA DE PROTECCIÓN	DENOMINACIÓN	DISTANCIA AL AEROPUERTO (km)
ZEC ES1110004 y Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN)	Encoro de Abegondo-Cecebre	7
ZEC ES1110009 y Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN)	Costa de Dexo	10
ZEC ES1110005	Costa da Morte	12
ZEC ES1110007 y Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN)	Betanzos-Mandao	12
Reserva de la Biosfera por la UNESCO	As Mariñas Coruñesas e Tierras do Mandao	0
Área de Interés para las Aves (IBA)	Costa da Morte	9

El resto de espacios protegidos presentes en la zona se localizan a más de 15 km del aeropuerto.

La vegetación natural en las inmediaciones del aeropuerto, representada fundamentalmente por el bosque autóctono, ha sido profundamente degradada y degenerada, contando en la actualidad con formaciones de tipo regresivo, compuestas principalmente de comunidades subarbusivas y/o herbáceas. Algunos de estos terrenos se han ido repoblando desde hace varias décadas con especies arbóreas foráneas para su aprovechamiento forestal, como pinares de *Pinus Pinaster* y *Pinus radiata* y eucaliptares de *Eucalyptus sp.* Estas agrupaciones son las más comunes en el entorno aeroportuario, mezcladas con los espacios agrarios y el espacio urbano. Las unidades vegetales presentes en el entorno, aparte del ya mencionado bosque artificial, son los bosques de galería, los matorrales, los prados de siega y pastizales naturales y los cultivos agrícolas.

La vegetación del interior del Aeropuerto de A Coruña está formada mayoritariamente por grandes extensiones de pastizales de talla baja, alrededor del campo de vuelos. En los taludes del campo de vuelos la vegetación varía entre el herbazal y matorrales de los géneros *Ulex*, *Erica* y *Cytisus*. También existen pequeñas zonas arboladas en las que se encuentran pies de diversas frondosas caducifolias como el aliso (*Alnus glutinosa*) y el chopo (*Populus x canadensis*). Asimismo, en el aparcamiento P-3 se ubica un rodal de eucaliptos (*Eucalyptus globulus*) y una zona ajardinada con palmeras y cipreses (*Cupressus sempervirens*).

Respecto a los Hábitats de Interés Comunitario (HIC), en el entorno aeroportuario se localizan seis, siendo tres de ellos prioritarios: el 4020 “Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*”, compuesto por formaciones arbustivas higrófilas de bajo porte dominadas por especies de brezo y aulaga (*Erica spp.*, *Genista spp.*) desarrolladas sobre suelos oligotróficos húmedos; el 91E0 Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, que comprende formaciones hidrófilas arbóreas que se instalan en cursos medios y altos con una elevada humedad edáfica y atmosférica y el 4090 “Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga”, formaciones arbustivas que se desarrollan por encima del límite forestal con especies del género *Cytisus*, *Adenocarpus* y *Erica*.

Los otros tres HIC son no prioritarios: el 4030 “Brezales secos europeos”, compuesto de formaciones arbustivas con especies de *Erica*, *Calluna* y *Cistus*, entre otras; el 6510 “Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)”, que se desarrollan sobre suelos profundos, abonados con estiércol o directamente por el ganado, aprovechados tradicionalmente mediante siega y henificación y el 9260 “Bosques de *Castanea sativa*”, procedentes de plantaciones antiguas y con regeneración natural o seminatural.

Con relación a la avifauna, se han considerado un total de 81 especies en los diversos censos llevados a cabo en el aeropuerto (relativos tanto a censos en el interior como en zonas exteriores), tanto los relativos a los estudios de fauna específicos desarrollados durante los años 2005, 2009 y 2016, como en los Estudios de riesgos de impacto con fauna que desde el año 2016 se vienen desarrollando continuamente.

Se constatan especies ligadas al medio marino como el cormorán grande (*Phalacrocorax carbo*), zarapitos (*Numenius arquata*), correlimos (*Calidris alpina*) y chorlitejos (*Charadrius alexandrinus* y *Ch. dubius*), que utilizan este medio como zona

de paso, de alimentación o cría, de forma estacional. Con carácter más permanente se encuentran passeriformes forestales y especies ubiquistas como palomas (*Columba livia* y *C. palumbus*), corneja (*Corvus corone*), colirrojo tizón (*Phoenicurus ochruros*), y también se han detectado más puntualmente rapaces como el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), azor común (*Accipiter gentilis*), busardo ratonero (*Buteo buteo*), águila calzada (*Hieraaetus pennatus*) o milanos negro y real (*Milvus migrans* y *M. milvus*). Asociadas a las costas se encuentran la gaviota sombría (*Larus fuscus*), la gaviota reidora (*Larus ridibundus*) y la gaviota patiamarilla (*Larus michaellis*).

Las especies de avifauna asociadas a las rías, como la ría de A Coruña y la ría de O Burgo, son los chorlitos (*Pluvialis sp.*), las agujas (*Limosa sp.*), los zarapitos (*Numenius sp.*), los correlimos (*Calidris sp.*) o los vuelvepiedras (*Arenaria interpres*), entre otros. Algunas de estas especies son gregarias, como los chorlitos, agujas, o zarapitos, además de presentar un tamaño mediano, por lo que ambos factores podrían suponer una potencial problemática para la actividad aeroportuaria. Sin embargo, sus movimientos se circunscriben a los confines de la ría. Por otra parte, en relación al escribano palustre o Escribenta das Canaveiras (*Emberiza schoeniclus subsp lusitanica*), esta subespecie estaría ligada a humedales con vegetación helofítica de carrizales, aunque esta especie protegida no se ha constatado ni consta en los últimos censos de reproductoras de la especie.

La campiña atlántica es el hábitat predominante en el área de estudio, en el que se pueden encontrar especies nidificantes como la tarabilla común (*Saxicola torquata*), el pardillo (*Carduelis cannabina*), el jilguero (*Carduelis carduelis*), o la alondra (*Alauda arvensis*). Entre las especies invernantes destacan por su número el bisbita común (*Anthus pratensis*) o el estornino pinto (*Sturnus vulgaris*). Las poblaciones nidificantes de avefría (*Vanellus vanellus*) están catalogadas como en peligro de extinción, sin embargo, esta especie no cría en la zona. Entre las especies migradoras destacan la tarabilla norteña (*Saxicola rubetra*) o la collalba gris (*Oenanthe oenanthe*). Entre los mamíferos, destacan el erizo (*Erinaceus europaeus*), el topo ibérico (*Talpa occidentalis*), la musaraña de campo (*Crocidura suaveolens*), el ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*) o el conejo (*Oryctolagus cuniculus*). Entre los reptiles, el lución (*Anguis fragilis*) o el eslizón tridáctilo ibérico (*Chalcides striatus*).

De acuerdo con los censos llevados a cabo en 2014-2015, y las adendas de actualización de 2016-2017 y 2018 las especies más abundantes son la gaviota patiamarilla, el gorrión común, la paloma torcaz, el petirrojo europeo y la corneja común.

Las comunidades animales propias de los cultivos forestales (eucaliptares y pinares) son una muestra empobrecida de los bosques autóctonos o mixtos. Entre los reptiles se encuentran la culebra lisa meridional (*Coronella girondica*) o la víbora de Seoane (*Vipera seoanei*). Entre las aves, se pueden citar, sobre todo en pinares, al carbonero garrapinos (*Periparus ater*) o la curruca cabecinegra (*Sylvia melanocephala*). También rapaces forestales como el azor (*Accipiter gentilis*), el milano negro (*Milvus migrans*) o el busardo ratonero (*Buteo buteo*), si bien estas especies no son específicas de estos tipos de masas forestales y se encuentran también en bosques mixtos.

En los bosques de frondosas, que engloban a los bosques de ribera (fresnedas, saucedas, alisedas) y los bosques autóctonos (castañares y robledales) se pueden encontrar especies que utilizan dichos bosques fluviales como corredor ecológico, como son el mosquitero común (*Phylloscopus collybita*), la lavandera cascadeña (*Motacilla cinerea*), o ruiseñor bastardo (*Cettia cetti*). Otras aves presentes en este tipo de hábitats son la tórtola europea (*Streptopelia turtur*) o el pinzón común (*Fringilla coelebs*). En cuanto a las rapaces forestales, se pueden encontrar el busardo ratonero o el azor.

Por último, en el medio urbano o industrial, que comprende los núcleos urbanos, polígonos industriales, vías de comunicación e infraestructuras de transporte, se pueden encontrar comunidades compuestas por especies comunes, asociadas a medios humanizados, como el gorrión común (*Passer domesticus*), la paloma doméstica (*Columba livia*), la lavandera blanca (*Motacilla alba*), el avión común (*Delichon urbica*) o la urraca (*Pica pica*). Entre los mamíferos, se encuentran el murciélago enano (*Pipistrellus pipistrellus*), o el hortelano (*Eptesicus serotinus*), el ratón casero (*Mus musculus*) o las ratas pardas (*Rattus rattus*) y negra (*Rattus norvegicus*).

En lo relativo a especies migradoras, se ha de señalar que A Coruña es un punto estratégico de paso de estas especies, algunas de las cuales invernán en los humedales cercanos. Sin embargo, la problemática aeroportuaria detectada está relacionada con migraciones locales o de corta distancia, destacándose dos áreas: el lago de Meirama y el vertedero de SOGAMA (Areosa), ubicadas respectivamente a 11 y 14 km. Entre sus especies más relevantes se han de destacar: gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*), paloma torcaz (*Columba palumbus*), corneja común (*Corvus corone*) y aviota reidora (*Chroicocephalus ridibundus*). Sin embargo, el aeropuerto está dotado de un Servicio de Control de Fauna que desarrolla un análisis continuado de la fauna asociado a la actividad aeroportuaria.

Los principales focos de atracción de avifauna identificados en la adenda son:

1. Lago de Meirama, lugar fundamental de reposo y alimentación de las grandes gaviotas.
2. Vertedero de SOGAMA, principal vertedero de R.S.U. de Galicia y enorme punto de alimentación de grandes gaviotas.
3. Ría do Burgo, un relevante humedal intermareal, con elevada frecuentación humana que disminuye la avifauna presente en el mismo, compuesta por muy diversas especies.
4. Ciudad y puerto de A Coruña, que constituye no sólo una zona de alimentación para la gaviota patiamarilla, sino la principal colonia urbana de España.
5. Illas de San Pedro, que contiene una colonia de relevante de gaviota patiamarilla.
6. Illas Sisargas, que contiene la principal colonia de gaviota patiamarilla de A Coruña y una de las más numerosas de España.
7. Eucaliptal. Pequeño bosque próximo al aeropuerto que sirve de nidificación y refugio a varias especies de aves de carácter antrópico.

En cuanto a las especies amenazadas constatadas en el aeropuerto se han de mencionar al chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*), catalogado como Vulnerable en el Catálogo Gallego y de la que se constató un incidente puntual en el

2015; milano real (*Milvus milvus*), catalogada en Peligro de extinción y tan sólo observada una vez (2018); Zarapito real (*Numenius arquata*), catalogadas sus lejanas poblaciones nidificantes (lejos del aeropuerto, en Lugo) en Peligro de extinción; y Avefría (*Vanellus vanellus*), cuyas poblaciones nidificantes (en Lugo y Ourense) son las catalogadas en Peligro de extinción). Señalar que, de acuerdo con la adenda, no se ha detectado la presencia del escribano palustre o Escribenta das Canaveiras (*Emberiza schoeniclus subsp lusitanica*), especie que cuenta con un Plan de recuperación para Galicia.

Usos del suelo y ordenación territorial

Para caracterizar la ocupación del suelo en el entorno del aeropuerto se ha consultado la información disponible en el Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España (SIOSE, 2011). Así, en el entorno del recinto aeroportuario aparece un mosaico de usos, predominando sobre todo el uso urbano con edificaciones e industrias intercaladas con zonas de cultivos herbáceos, zonas verdes y arbolado urbano y manchas de arbolado de frondosas tanto perennifolio como caducifolio.

En cuanto a la Zona de Servicio del aeropuerto, esta se ubica en el término municipal de Culleredo.

El planeamiento municipal vigente es el Plan General de Ordenación Urbana, aprobado mediante Orden de 29 de julio de 1987, de la Comisión Provincial de Urbanismo (Ordenanzas publicadas en BOP nº 226, de 30 de septiembre de 1988). El PGOU califica al aeropuerto como Sistema de Comunicaciones-Aeropuerto. Este ámbito es menor que el ámbito de la Zona de Servicio delimitada en el Plan Director, por lo que el PGOU deberá modificarse para extender dicha calificación a todo el ámbito de la Zona de Servicio Aeroportuaria. El proceso de redacción del futuro PGOU ya se ha iniciado por parte del ayuntamiento de Culleredo.

En cuanto a las instalaciones radioeléctricas VOR/DME LRA y NDB COA, cabe mencionar que estas no están delimitadas por la Zona de Servicio vigente pero sí están incluidas dentro del límite actual del aeropuerto. Todas ellas están ubicadas en terrenos pertenecientes al término municipal de Oleiros. El Plan General de ordenación de dicho municipio recoge la Zona de Servicio Aeroportuaria correspondiente a los terrenos de las instalaciones radioeléctricas VOR/DME LRA y NDB COA, como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, Suelo Urbano-Ordenanza 2C y Suelo Rústico de Protección Forestal, respectivamente.

En el ISA se incluía también la instalación NDB-C (NDB Charlie), la cual, tal y como se argumenta en la Adenda al ISA, quedará excluida de la superficie de la Zona de Servicio contemplada en la propuesta de revisión del Plan Director en el horizonte de Desarrollo Previsible.

Paisaje

Según el Catálogo de Paisajes de Galicia, aprobado mediante el Decreto 119/2016, de 28 de julio, que aborda la descripción y clasificación de los paisajes gallegos, el Aeropuerto de A Coruña se ubica en el área paisajística nº 10, denominada Golfo Ártabro, en la comarca 10.1 Golfo Ártabro Litoral.

El área de estudio presenta dos zonas bien diferenciadas que determinan las características paisajísticas de cada una de ellas. Por un lado, la cuenca del río Valiñas, situada al sur del aeropuerto y del término municipal de Culleredo, de naturaleza eminentemente rural donde se entremezclan los cultivos intensivos de maíz y hortalizas, con los prados verdes de siega y con pequeños núcleos de población diseminados por el territorio. Por otro lado, al norte del aeropuerto se localiza la ría do Burgo y el valle del rego de Trabe que desemboca en la misma, en la denominada ampliación del área metropolitana de la ciudad de A Coruña, con un carácter mucho más urbano, donde convive el uso residencial con los usos industriales, los agrícola-ganaderos y la presencia de masas forestales que delimitan el paisaje circundante.

Debido a esta antropización, no se ubica en la zona ningún paisaje singular ni sobresaliente, aunque sí se pueden encontrar diversos elementos pertenecientes al patrimonio cultural de la zona, algunos de ellos localizados en el interior del límite del aeropuerto, tal y como se detalla en el siguiente epígrafe de patrimonio cultural.

Patrimonio cultural

En el término municipal de Culleredo se localiza un Bien de Interés Cultural (BIC) denominado “Castillo Torre de Celas”, ubicado a unos 4 km al sur del aeropuerto. No obstante, según la Ley de Patrimonio Histórico Español, se consideran también BIC todos los hórreos, cruceiros y cruces con más de 100 años de antigüedad.

Asimismo, se ha consultado el catálogo de elementos arquitectónicos y etnográficos contenido en el Plan Xeral de Ordenación Municipal, observándose la presencia de distintos elementos en el interior de la Zona de Servicio Aeroportuaria.

PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE CULLEREDO

**6. RELACIÓN DE ELEMENTOS DO CATÁLOGO DE PATRIMONIO LOCALIZADOS DENTRO DO SISTEMA XERAL AEROPORTUARIO
(APROBADO POLO PLAN DIRECTOR DO AEROPORTO DA CORUÑA)**

ALMEIRAS

6.5. Casa dos Vales

CULLEREDO

2.8 Cruceiro da Igrexa de Santo Estevo

6.16 Casa Grande dos Carunchos

6.17 Casa Grande das de Ferrer

6.18 Pazo de Culleredo

6.19 Quinta de Outeiro

En relación a esta información, se manifiesta que, con motivo de las obras de ampliación de pista en 2014, estos elementos culturales fueron trasladados ya sea dentro de la zona de servicio aeroportuario como a otros Concellos (Casa dos Vales), salvo la Quinta de Outeiro que fue demolida.

Por otro lado, se ha realizado una prospección arqueológica, finalizada en 2018, de todo el ámbito propuesto en la revisión del Plan Director del aeropuerto, con el fin de verificar y en su caso, identificar nuevos elementos patrimoniales que pudieran verse afectados como consecuencia de la necesidad de nuevos terrenos para evitar cualquier afección al Patrimonio Histórico.

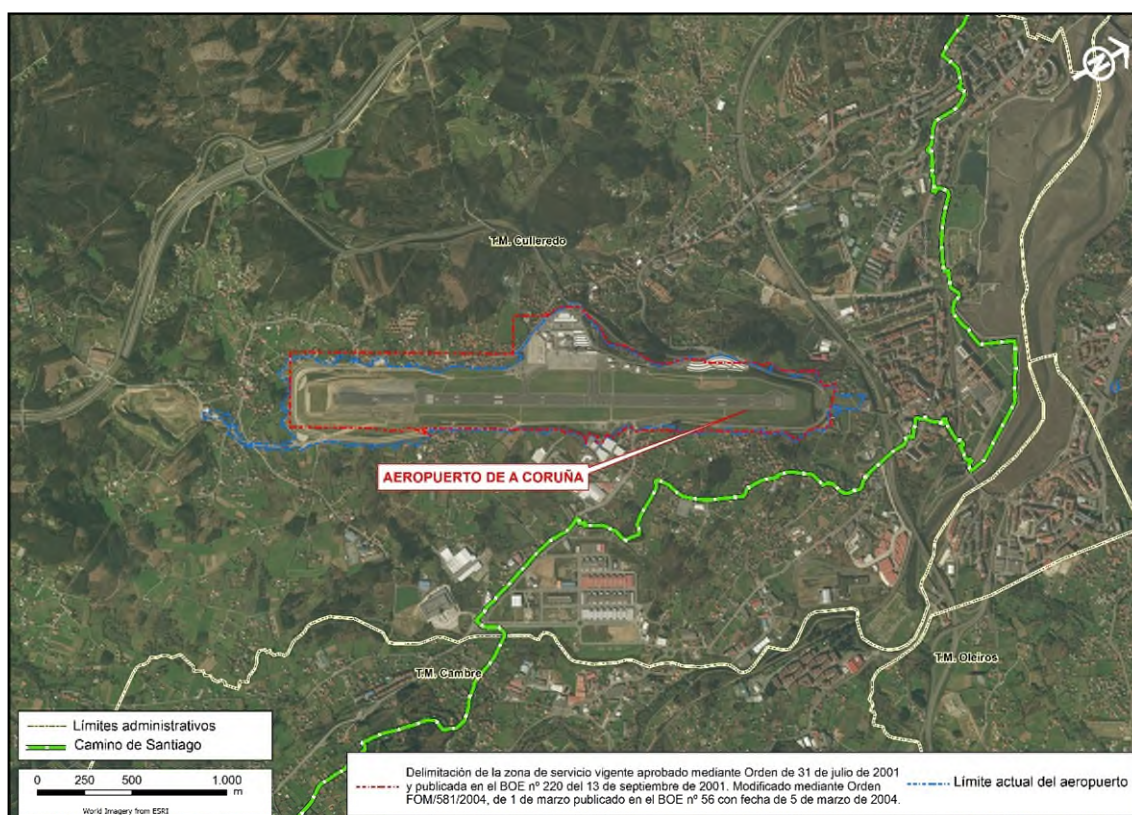
La prospección se ha realizado en el interior de la Zona de Servicio del aeropuerto, así como en una franja de 200 metros desde el límite exterior de las obras proyectadas. Como resultado, en el interior de la Zona de Servicio no se han hallado yacimientos arqueológicos que pudieran verse afectados, aunque sí la referencia de un elemento arqueológico, concretamente un sepulcro romano en A Hermida, que no ha podido ser localizado durante los trabajos de prospección.

Adicionalmente, se han identificado en la zona de prospección los elementos de interés cultural (arquitectónico y etnográfico) que ya se encuentran incluidos en el catálogo de elementos culturales contenido en el Plan Xeral de Ordenación Municipal localizado en las necesidades de terreno planificadas, en su mayoría sin afección por la propuesta de revisión del Plan Director.

Posteriormente, el Ministerio de Cultura y Deporte, en resolución de 2020, ha manifestado autorizar, en lo que es materia de su competencia, la propuesta de revisión del Plan director del Aeropuerto de A Coruña, con la exigencia de realizar un control arqueológico intensivo con apertura de catas en la zona donde se ha documentado el sepulcro romano localizado en A Hermida, para la válida ejecución de las actuaciones proyectadas en esta zona.

En otro orden de aspectos a tener en cuenta, en las inmediaciones del aeropuerto y al este del mismo, discurre una parte del trazado del Camino de Santiago, concretamente del “Camino Inglés”, cuya delimitación actual se aprobó mediante el Decreto 110/2014, de 4 de septiembre. En la siguiente figura puede observarse su trazado:

Figura 4.1. Trazado del Camino de Santiago Inglés en las inmediaciones del Aeropuerto de A Coruña



Vías pecuarias

Una vez consultadas las siguientes fuentes de información, se concluye que ninguna vía pecuaria discurre cerca del entorno aeroportuario o se ve afectada por él:

- ✓ Base Cartográfica y el Banco de Datos de la Naturaleza (BDN) de la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA).
- ✓ Instituto Geográfico Nacional (Mapa Topográfico Nacional, Hoja 45. Escala 1:50.000 y Hoja 45-1. Escala 1:25.000).
- ✓ Página web de la Xunta de Galicia, organismo oficial gallego con competencia en el aspecto de vías pecuarias, trashumancia y desplazamientos ganaderos, sin existir datos acerca de vías pecuarias en el ámbito del Aeropuerto de A Coruña.

Por todo ello, se puede afirmar que ninguna vía pecuaria de ningún rango discurre por el área de estudio.

Infraestructuras, transporte y movilidad

El Aeropuerto de A Coruña está situado en el término municipal de Culleredo a 8 km al sur de la ciudad de A Coruña.

El acceso al aeropuerto se realiza desde una rotonda hasta la que llegan dos ramales de un carril por sentido, uno que enlaza con la N-550 (carretera que une las localidades de A Coruña y Tuy) y otro con la Autovía A-6 (autovía del Noroeste, Madrid-A Coruña). También pasa próxima al aeropuerto la autopista AP-9, que enlaza con la N-550 en O Burgo, pero sin conexión directa con el aeropuerto.

Asimismo, se puede acceder al aeropuerto mediante taxi, con parada situada frente al edificio terminal, y mediante autobús, con la línea 4051 que une A Coruña con el aeropuerto.

Además, a 3 km de las instalaciones aeroportuarias se encuentra la estación de tren de O Burgo, con conexiones con Ferrol, Lugo y Monforte de Lemos.

Medio socioeconómico

De acuerdo con las cifras oficiales de población del Instituto Nacional de Estadística, en el año 2015, la provincia de A Coruña contaba con una población total de 1.127.196 habitantes.

Tabla 4.4. Dinámica demográfica

POBLACIONES	2010	2011	2012	2013	2014	2015
15031 Culleredo	28.737	29.207	29.416	29.415	29.434	29.593
1506 Comarca de A Coruña	395.412	396.864	398.025	398.412	397.254	396.728
Provincia de A Coruña	1.146.458	1.147.124	1.143.911	1.138.161	1.132.735	1.127.196
C.A. Galicia	2.797.653	2.795.422	2.781.498	2.765.940	2.748.695	2.732.347

En lo que respecta a los indicadores económicos, en 2015 la economía de Galicia se caracterizó por un avance respecto al año 2014, incrementándose el Producto Interior Bruto (PIB) en un 3,2%.

Según la Contabilidad Regional de España (INE), el PIB per cápita de Galicia para 2015 se cifra en 20.431, 770€ mayor que el de 2014, que fue de 19.661€.

En cuanto a la distribución de las actividades productivas, el comercio es la principal actividad, seguido de cerca por la industria, y de lejos por la construcción y las actividades primarias. El total de empresas activas en Galicia en el 2015 asciende a 195.595.

En lo referente al paro, la tasa de paro de Galicia se situó en el 17,74% frente al 20,9% del conjunto nacional según informe del Instituto Gallego de Estadística (IGE).

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

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

- Contaminación atmosférica

El ISA ha realizado un estudio específico de emisiones e inmisiones de contaminantes atmosféricos, así como para el desarrollo previsible (horizonte 3) que plantea la propuesta de revisión del Plan Director. Los resultados obtenidos derivados de la modelización permiten al ISA 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_x , SO_x , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ y CO_2).

- Ruido

El resultado global de del análisis del grado de exposición acústica se muestra en las figuras siguientes, que corresponden a las huellas sonoras a los niveles Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para el periodo día (7-19 horas) y tarde (19-23 horas) y Leq 45, 50, 55, 58 y 60 dB(A) para el periodo noche (23-7 horas), actual horario operativo del aeropuerto. Se incluye también la figura de la zona de afección acústica.

Figura 4.2. Huella acústica del Aeropuerto de A Coruña. Período día (7-19h). Horizonte 3 (Desarrollo Previsible)

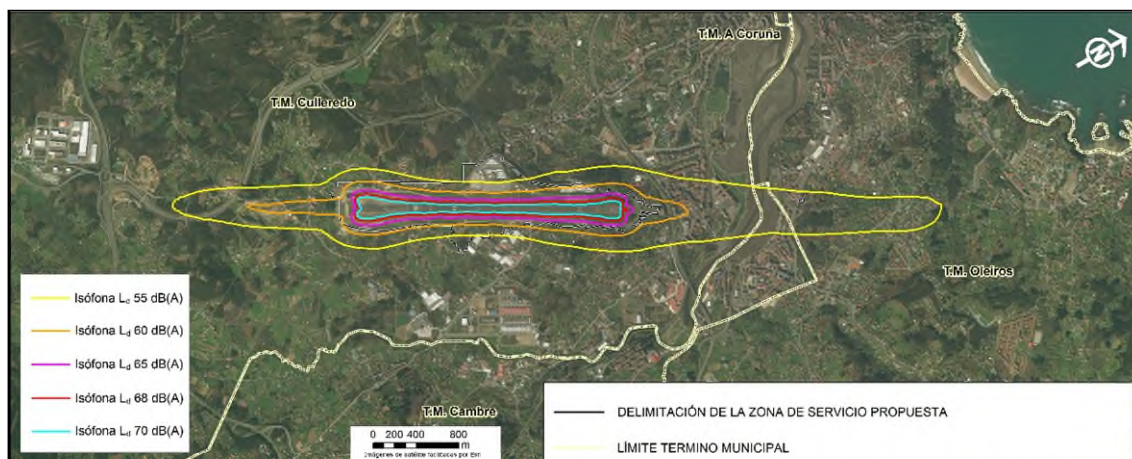


Figura 4.3. Huella acústica del Aeropuerto de A Coruña. Periodo tarde (19-23h). Horizonte 3 (Desarrollo Previsible)

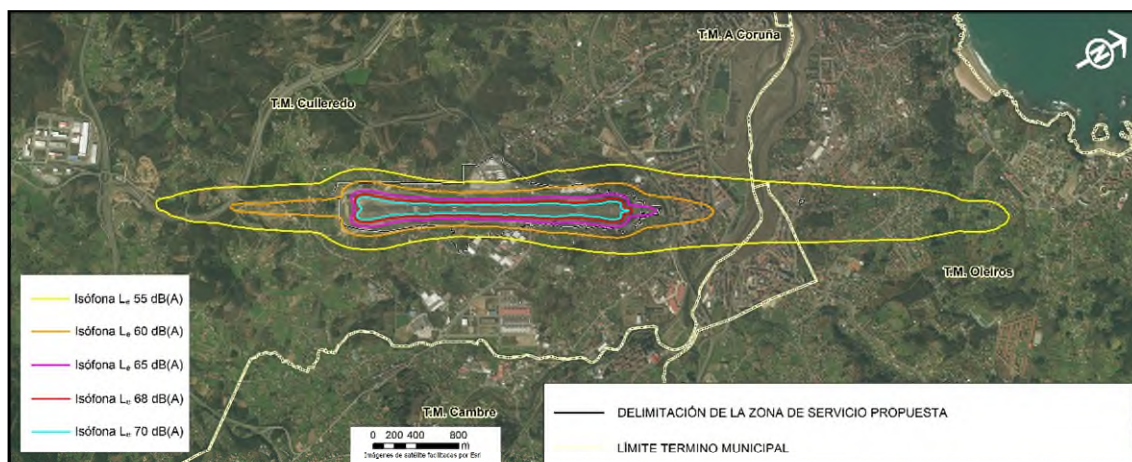


Figura 4.4. Huella acústica del Aeropuerto de A Coruña. Periodo noche (23-7h). Horizonte 3 (Desarrollo Previsible)

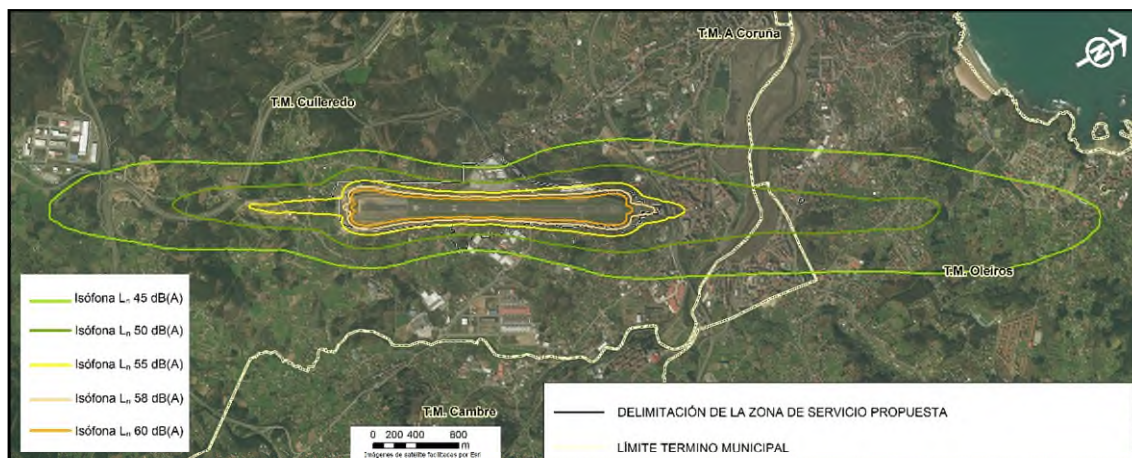


Figura 4.5. Zona de afección acústica del Aeropuerto de A Coruña.



Tal y como se puede observar en la ilustración anterior, la zona de afección acústica del Aeropuerto de A Coruña se extiende tanto al norte como al sur del mismo, en los términos municipales de Culleredo, Oleiros y en menor medida, en Cambre.

Según los resultados obtenidos del análisis efectuado, aplicado a las áreas acústicas establecidas por el RD 1367/2007, el incremento de tráfico estimado para el escenario de desarrollo previsible se traduce en un aumento de las superficies expuestas en la situación actual en el caso de las áreas de suelo de uso residencial y los equipamientos de tipo religioso y educativo, así como la aparición de áreas expuestas correspondientes a un equipamiento de tipo sanitario/asistencial.

En relación a las áreas de suelo de uso residencial expuestas a niveles superiores a Ld 65-Le 65-Ln 55 dB(A) se localizarían para los escenarios futuros en los mismos lugares en el municipio de Culleredo que en la situación actual, ampliándose la superficie expuesta en cada una de las zonas detectadas.

Los centros religiosos que se encuentran expuestos a niveles superiores a Ld 60-Le 60-Ln 50 dB(A) serían, además de los inventariados en la situación actual, la iglesia de Santiago de O Burgo y la iglesia de San Julián de Almeiras al norte del aeropuerto y al este de la cabecera 21 respectivamente, ambas también en el municipio de Culleredo.

En relación a las áreas de suelo dotadas para equipamientos de tipo educativo, además de los tres centros identificados en la situación actual, se incluirían el Centro Municipal de formación y empleo Pablo Picasso y el conservatorio profesional de música de Culleredo también al norte del aeropuerto. Cabe reseñar que, en la mayoría de los equipamientos educativos expuestos en los escenarios futuros, menos el CEIP Isaac Díaz Pardo, se superarían los objetivos de calidad acústica únicamente en el periodo noche por lo que, si no prestan servicio en este horario, no se considerarían potencialmente afectados.

Finalmente, en los escenarios futuros, aparece un área de suelo perteneciente a equipamientos de tipo sanitario/asistencial expuesta a niveles superiores a Ld 60-Le 60-Ln 50 dB(A), donde se ubica una residencia de ancianos en el municipio de Culleredo, al este de la cabecera 21.

- Consumo de energía y emisiones de CO₂. Efectos sobre el cambio climático

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

El consumo eléctrico previsto es de 5.133 MWh que representa la emisión de 1.366 tn anuales de CO₂, calculado con criterio de localización, mientras que las emisiones totales de CO₂ prevista es de 13.889 tn/año.

Este incremento se debe, fundamentalmente, al incremento del número de pasajeros y a la mayor actividad aeroportuaria. Por ello, si analizamos las emisiones por pasajero y operación, encontramos que en situación actual se emiten 9,16 kg CO₂/pasajero embarc/desembar, mientras que en el horizonte de desarrollo previsible se emitirían 8,68 kg CO₂/pasajero embarc/desembar.

Sin embargo, dado el tiempo transcurrido desde la redacción del ISA y el cambio de criterio en cuanto a la consideración de las emisiones de alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado); es decir, teniendo en cuenta el porcentaje de energía renovable con garantía de origen en el suministro eléctrico del aeropuerto, se han vuelto a calcular los valores de emisiones. En el caso del horizonte de Desarrollo Previsible se ha tenido en cuenta para el cálculo de emisiones el compromiso de Aena S.M.E., S.A. de adquisición de uno 80% de la energía eléctrica con garantía de origen renovable para dicho horizonte.

Según este nuevo cálculo, las emisiones de Alcance 1 y 2 previstas para el Horizonte de Desarrollo Previsible/Alternativa 0 asciende a 413,1⁴ toneladas de CO₂ al año, inferior a 2.500 toneladas de CO₂ eq, que es el umbral que el Decreto 18/2019 de 25 de enero considera que no requiere siguiera solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

En relación con la adaptación al cambio climático, el ISA 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.

- Agua y medio hidrológico

Ninguno de los cursos de agua citados en el apartado de “situación actual” se ve afectado directamente por las actuaciones previstas en la Propuesta de revisión del Plan Director.

Respecto a las aguas subterráneas, una vez ejecutadas las distintas actuaciones propuestas en el 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 el aeropuerto se sitúa en una zona caracterizada por formaciones generalmente impermeables o de muy baja permeabilidad, la nueva ocupación espacial de las nuevas instalaciones no supondrá una modificación relevante de la capacidad de recarga, ya de por sí muy limitada.

Por último, y con relación al consumo de agua, el consumo de agua en la situación actual es de unos 14.853 m³/año y en el horizonte de Desarrollo Previsible sería de 22.018 m³, es decir, se estima un incremento del 48,24% respecto a la situación actual. No se considera un incremento significativo, dado que el consumo en el Desarrollo Previsible representaría menos del 0,11% del total de la ciudad de A Coruña (datos año 2017).

- Geología, geomorfología y suelos

El ISA identifica afecciones sobre las características geológicas, geomorfológicas y las propiedades físicas y químicas del suelo, derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y a la ocupación física de los suelos por parte de las nuevas

⁴ De ellas, 390,1 tn/año corresponden al consumo eléctrico con criterio de mercado (alcance 2) y 23 tn/año corresponden a las fuentes fijas de alcance 1 (calderas y grupos electrógenos reflejadas en el ISA).

superficies pavimentadas. El asfaltado y pavimentado de suelo natural supone, por lo tanto, un cambio de uso que implica una pérdida de las cualidades naturales originales. La superficie que se verá modificada respecto a la situación actual asciende a 8,24 ha.

En relación con los volúmenes de movimientos de tierras que conllevaría la ejecución de los proyectos derivados de las actuaciones propuestas, no es posible establecer un valor o magnitud de los mismos al no existir información concreta sobre los desmontes, terraplenes y nivelaciones que contemplará cada proyecto constructivo. Por lo tanto, y dada la orografía de la zona en la que se ejecutarán las actuaciones, se prevé que puedan existir moderados movimientos de tierras que habrán de ser tenidos en cuenta a la hora de valorar definitivamente estas actuaciones.

Por último, se debe indicar que algunas de las actuaciones propuestas no se localizan en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente, por lo que se hará necesaria la adquisición de los terrenos precisos para acometer estas actuaciones. Además, hay otras actuaciones que pese a estar incluidas en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente también precisarán de la adquisición de terrenos.

- Residuos

El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a los movimientos de aeronaves previstos en el horizonte 3 de Desarrollo Previsible, estimándose en un 54,82% el incremento de residuos peligrosos y en un 54,82% el de residuos no peligrosos respecto a la situación actual. El ISA determina que en el horizonte de Desarrollo Previsible la cantidad de residuos peligrosos se ha estimado en 6,1 toneladas, lo que supone que se encuentra muy alejado del límite de 10 toneladas que obligaría al Aeropuerto a ser gran productor de residuos peligrosos. La cantidad de residuos no peligrosos se ha estimado en 917,4 toneladas, que representa solamente un 0,82% de la producción total de Galicia que supusieron 1.110.604 toneladas en el año 2016.

La tasa de reciclaje en el horizonte previsible (Horizonte 3) se estima en un 40%.

- Biodiversidad, fauna y flora

Se puede afirmar que debido a la distancia a la que se encuentran los Espacios Naturales Protegidos y a la naturaleza de las actuaciones planteadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña, estas no tendrán una repercusión negativa sobre ningún Espacio Natural Protegido ni sobre figuras de la Red Natura 2000.

Respecto a la Reserva de la Biosfera “As Mariñas Coruñesas e Terras do Mandeo”, esta no se verá afectada por las actuaciones proyectadas en el aeropuerto, ya que la Zona de Servicio aeroportuaria se sitúa en la denominada zona terrestre de transición de la Reserva.

Tampoco se verán afectados los Hábitats de Interés Comunitario (HIC), ya que no existe ninguno de ellos en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio, situándose el más cercano, un pequeño rodal de bosque de castaños (*Castanea*

sativa) con código 9260 a unos 150 m de la misma, al otro lado del ramal de acceso al aeropuerto.

Las afecciones más significativas sobre la biodiversidad se producen sobre la vegetación por la nueva ocupación de suelo. Las actuaciones que implican una mayor ocupación de suelo y una mayor afección sobre la vegetación son la nueva semi-calle de rodaje de acceso a la cabecera 03 y la salida rápida asociada a la pista 21, las actuaciones de adecuación a normativa del campo de vuelos, la nueva plataforma de aviación general, el nuevo edificio terminal de aviación general y los seis hangares asociados, el nuevo centro de emisores, la remodelación de la rampa 1 (R-1) de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, la reubicación del terminal de carga, las nuevas instalaciones SSEI y cocheras, la balsa de pruebas del SSEI, un nuevo almacén, la reubicación de la halconera y la zona de abastecimiento de combustible.

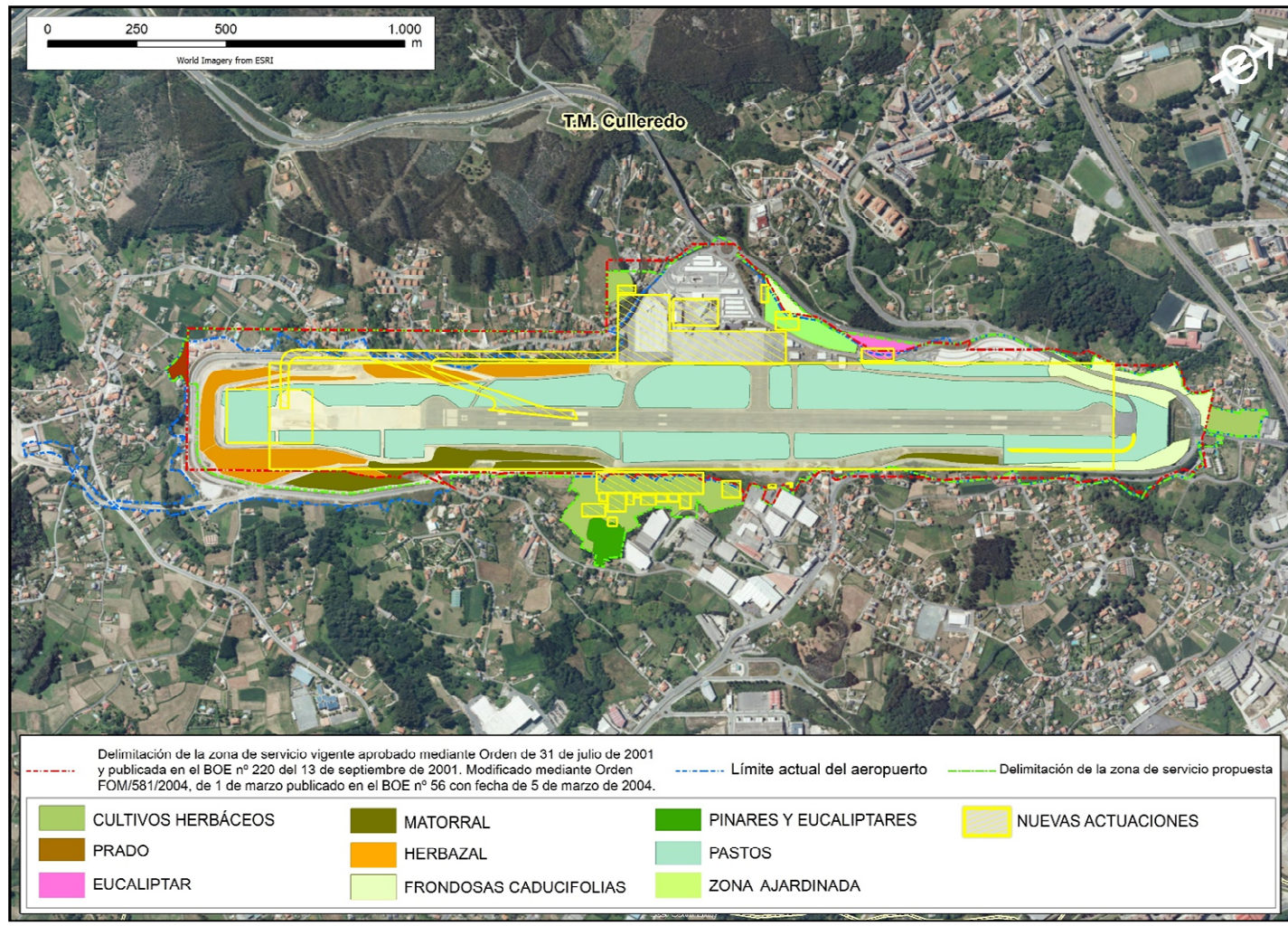
La ocupación del suelo necesaria para la implantación de las actuaciones previstas conlleva la desaparición de comunidades vegetales de pastizales de talla baja, herbazales, parte de una zona ajardinada perteneciente al aeropuerto, parte de un rodal de eucaliptos situado al suroeste del aparcamiento P3 y otro rodal mixto de pinos y eucaliptos ubicado al este del aeropuerto.

En cuanto a la afección a las comunidades de porte arbóreo y arbustivo, la construcción de las nuevas instalaciones de almacenamiento y abastecimiento de combustible, al sur del aparcamiento P3, producirá afecciones significativas sobre un eucaliptal (*Eucalyptus globulus*) localizado en el ámbito de esta actuación. Esta afección se considera de carácter moderado, y supone una pérdida aproximada de unos 1.941 m² de masa arbórea. Asimismo, en la parcela prevista para las nuevas instalaciones de SSEI y cocheras, se verán afectados varios pies arbóreos de diversas especies (palmeras, cipreses, chopos, fresnos) situados en la zona ajardinada, así como matorrales diversos, lo cual supone una afección a 2.657 m² de zona ajardinada.

Por otro lado, la remodelación de la rampa 1 (R-1) de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la reubicación del terminal de carga suponen la necesidad de adquirir nuevos terrenos, ya incluidos en la delimitación de la Zona de Servicio vigente, donde actualmente se ubica una zona ajardinada con presencia de pies arbóreos de frutales, lo que supone una afección a 1.794 m² de zona ajardinada. Asimismo, la construcción del nuevo centro de emisores y el aparcamiento situado junto a él requerirá la incorporación de nuevos terrenos, no incluidos en la Zona de Servicio vigente, colindantes con un rodal de masa forestal de pino y eucalipto, por lo que deberán tomarse las medidas adecuadas para evitar la afección sobre dicho rodal.

La eliminación de la vegetación generada por el resto de actuaciones se limitará al despeje y desbroce de pastizales y herbazales, por lo que el ISA plantea aquellas medidas necesarias para la minimización o en su caso corrección de dichas afecciones

Figura 4.6. Afección a la vegetación en el Aeropuerto de A Coruña



En cuanto a la afección a la fauna, ésta se centrará en la pérdida de hábitat de tipo boscoso y herbáceo, repercutiendo en la fauna que los utiliza como áreas de alimentación y refugio. Por tanto, esta afección es de la misma extensión que la descrita para la vegetación.

En lo relativo a afecciones derivadas de las operaciones, se han analizado las áreas de mayor relevancia por la avifauna, vinculadas principalmente a grandes láridos (gaviota patiamarilla y gaviota reidora), aunque también se constatan otras especies relevantes: corneja, paloma torcaz, ánade azulón y busardo ratonero. Los flujos de las especies consideradas más problemáticas son los generados por gaviotas, grandes gaviotas, palomas y córvidos, de los cuales el más importante es el de las grandes gaviotas y gaviotas que transcurre desde la Ría de O Burgo hasta el Vertedero de SOGAMA, ya que utiliza el aeropuerto como zona de paso desde un punto a otro. El seguimiento de las colisiones es evaluado a través de las sesiones de expertos que evalúan los estudios anuales de riesgos con fauna, y la propuesta de revisión del plan no prevé que se incremente el riesgo, tampoco en lo relativo a accidentabilidad con especies protegidas.

- Paisaje

Las alteraciones que las actuaciones de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña pueden producir sobre el paisaje se derivan principalmente de la ocupación del terreno y de la construcción de nuevas infraestructuras, instalaciones y equipamientos.

Los efectos sobre el paisaje que producen las infraestructuras de transporte se acentúan en el caso del Aeropuerto de A Coruña, que al estar elevado algunos metros por encima del terreno natural, permite ser observado desde numerosos puntos de la cuenca visual.

Gran parte de los elementos proyectados se desarrollan dentro del recinto aeroportuario, ya urbanizado y edificado, aunque otras actuaciones se plantean en el exterior de la Zona de Servicio vigente, donde el estado de las parcelas a ocupar está más naturalizado y cuenta con presencia dispersa de vegetación. Todas estas parcelas se localizan colindantes y limitantes al recinto aeroportuario.

Por el norte y oeste, las nuevas actuaciones se sitúan colindantes con la zona industrial de Alvedro dominada por naves industriales, edificios y aparcamientos, con un elevado grado de antropización, por lo que no se considera que supongan un efecto de elevada entidad sobre el paisaje. En cambio, en la zona sureste del aeropuerto, donde predominan las viviendas unifamiliares y un mosaico de parcelas de cultivo, las instalaciones previstas sí producirán una invasión de las cuencas visuales de la zona, por lo que se considera que las actuaciones desde esta perspectiva sí tendrán un impacto moderado sobre el paisaje, por lo que se plantearán las medidas necesarias para su correcta integración visual.

Por tanto, de manera general, y teniendo en cuenta la alta antropización del entorno, no se considera que las actuaciones previstas afecten significativamente a la unidad paisajística que forma en sí misma el propio aeropuerto, ni a la percepción del mismo ante cualquier potencial observador.

- Patrimonio Cultural

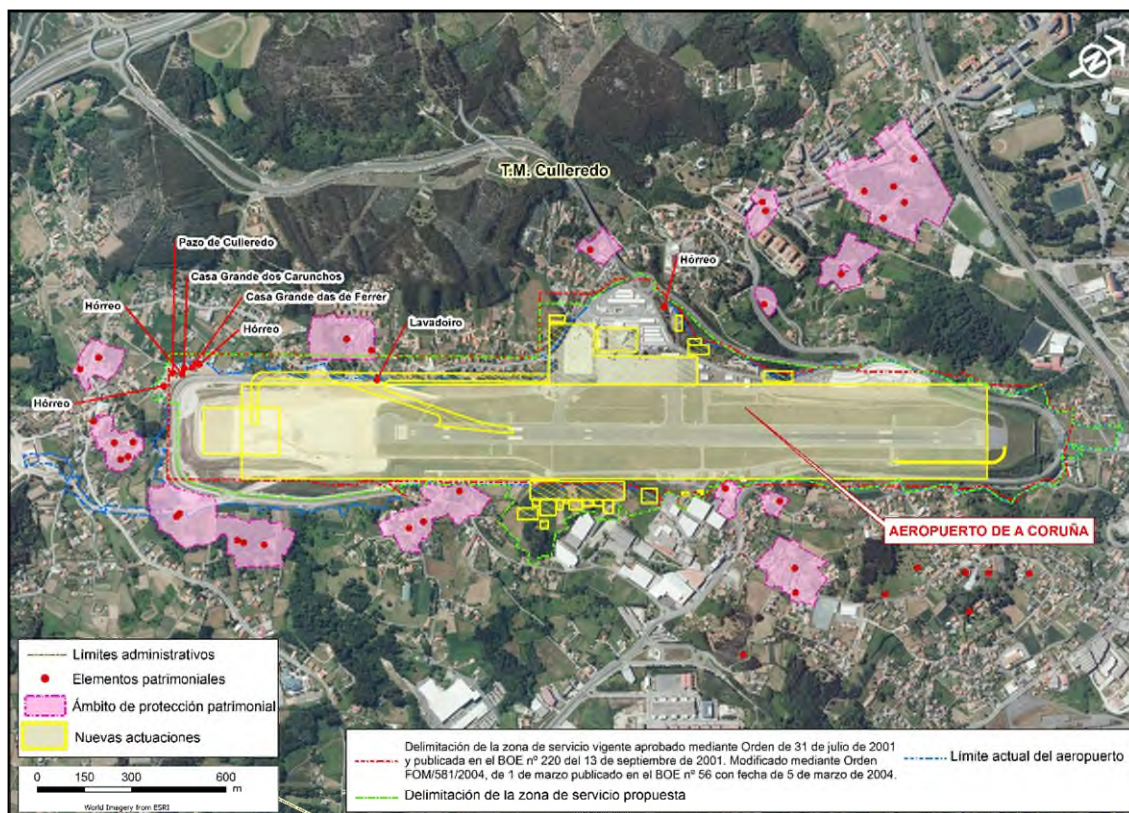
En el ámbito del interior de la zona de servicio propuesta en la revisión del Plan Director del aeropuerto de A Coruña, no hay identificados yacimientos arqueológicos, pero si documentada la referencia de un elemento, un sepulcro romano situado en el entorno de A Hermida que, en los trabajos de prospección realizados, no fue localizado.

Adicionalmente, los elementos patrimoniales (arquitectónicos y etnográficos) localizados en el interior de la Zona de Servicio propuesta del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña son: la Casa Grande dos Carunchos, Casa Grande das de Ferrer y su hórreo, Pazo de Culleredo y su hórreo, así como la fuente en Fontemaio. Se localizan a una distancia próxima a la zona denominada como de "Necesidades de Terreno" y dicha zona invade su contorno de protección, aunque en dicha zona no está proyectada la realización de ningún tipo de obra.

Afectados de forma directa se documentan cinco elementos. Tres de ellos son de carácter etnográfico: Lavader en Fontemaio, escudo, hórreo y palomar en una casa de Fontemaio y otro de carácter arquitectónico (Quinta de Fontemaio).

En la siguiente figura se muestra la localización de los elementos patrimoniales respecto a las nuevas actuaciones proyectadas.

Figura 4.7. Elementos patrimoniales catalogados en el entorno aeroportuario



Para evitar, o en su caso minimizar la afección a dichos elementos por las obras proyectadas, el ISA plantea las medidas necesarias para su protección que en cualquier caso, serán susceptibles de ser modificadas en función de la preceptiva

autorización previa de cualquier actuación por parte del Ministerio de Cultura y Deporte así como de las Autoridades administrativas culturales que aquél determine.

- Infraestructuras de transporte y movilidad

Las actuaciones planteadas en el marco de la revisión del Plan Director generarán afecciones sobre determinadas carreteras y calles adyacentes al aeropuerto, por lo que tanto la conectividad territorial como la accesibilidad y la movilidad se verán alteradas.

En el núcleo urbano de Hermida, situado al suroeste del aeropuerto, muy próximo a la plataforma de estacionamiento de aeronaves comercial, se verán modificados los trazados de distintas vías.

La ampliación de la rampa 1 hacia el sur y la reubicación del terminal de carga precisarán del desvío de un tramo de unos 300 m de la Avenida Hermida, afectando también a la rúa Polvorín en unos 100 m y la rúa Vixía en unos 40 m. Estos efectos no solo se producirán en la fase de obras, sino que suponen un desvío definitivo de las calles mencionadas.

Por este motivo, se deberá minimizar la afección sobre carreteras y calles mediante las medidas oportunas, tales como reposición de las mismas o habilitar desvíos provisionales durante la ejecución de las obras, y en el caso del desvío definitivo de la Avenida Hermida o de cualquier otra vía, éste deberá ser aprobado por la Diputación Provincial de A Coruña y/o por el Concello de Culleredo.

Por tanto, la afección a las infraestructuras circundantes supondrá un coste económico, urbanístico y social significativo en el importe global de las obras que se deriven de la aplicación del Plan Director.

Efectos territoriales

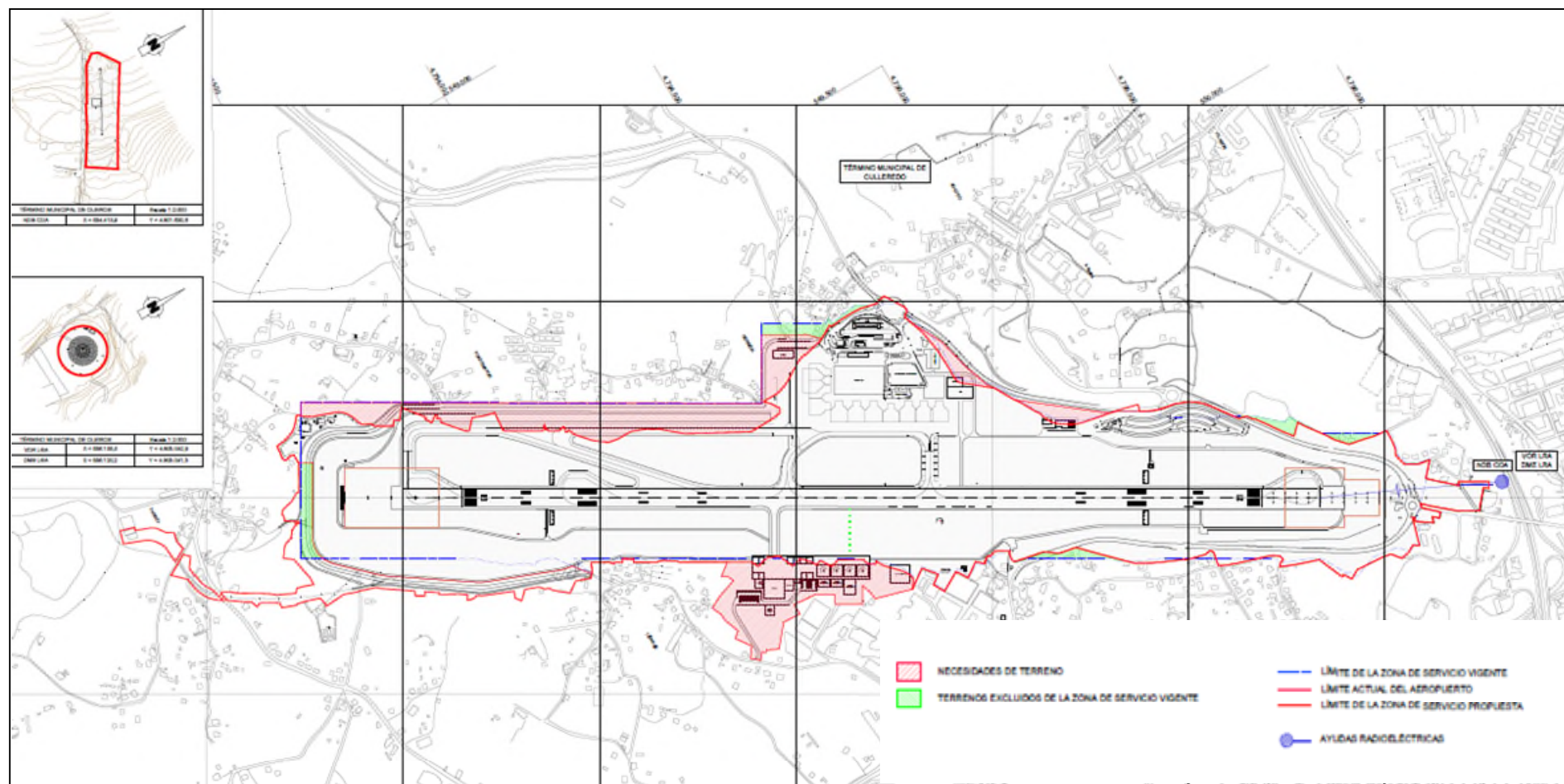
El recinto aeroportuario se localiza íntegramente en el Concello de Culleredo. Adicionalmente, en el municipio de Oleiros existen una serie de instalaciones radioeléctricas (NDB COA y DVOR/DME LRA).

El ISA es modificado por su adenda en este sentido al excluir de la superficie de la Zona de Servicio contemplada en la propuesta de revisión del Plan Director la instalación NDB Charlie, la cual, si bien forma parte del límite actual del aeropuerto, será eliminada en el horizonte de Desarrollo Previsible.

Tal y como se muestra en la siguiente figura, para definir la nueva superficie de la Zona de Servicio del aeropuerto se requerirá la incorporación de nueva superficie de suelo al suroeste, noroeste y este del aeropuerto, por lo que el incremento global respecto a la Zona de Servicio vigente aprobada mediante Orden FOM/581/2004 es de 10,86 ha. En esta nueva Zona de Servicio se lleva a cabo una regularización de terrenos desafectando una zona de aproximadamente 2,2 ha situadas al norte, sur y oeste del aeropuerto.

Las necesidades de terreno, determinadas como diferencia entre la nueva Zona de Servicio y el límite de propiedad del aeropuerto, ascienden a 12,26 ha, pertenecientes al municipio de Culleredo.

Figura 4.8. Necesidades del terreno en el Aeropuerto de A Coruña



Todas las actuaciones planteadas en la propuesta de revisión del Plan Director se localizan en el interior de la Zona de Servicio vigente, excepto las actuaciones planteadas al este del aeropuerto: nueva plataforma de aviación general y ejecutiva y para helicópteros, nueva balsa de pruebas del SSEI, un almacén y la halconera, nuevo centro de emisores, nuevos hangares de Helimer, Guardia Civil y DGT, nuevos hangares de aviación general y las nuevas instalaciones de almacenamiento y suministro de combustibles, terrenos localizados al este del aeropuerto y que serán incorporados a la Zona de Servicio propuesta por la revisión del Plan Director.

El PGOU vigente de Culleredo recoge la zona afectada por las necesidades de ampliación de terrenos como Suelo No Urbanizable de Protección de Infraestructuras y como Suelo Urbano-Industria urbana y está ocupada actualmente por cultivos herbáceos y un rodal mixto de pinos y eucaliptos.

Por otro lado, al suroeste del aeropuerto existen terrenos incluidos dentro de la Zona de Servicio vigente que actualmente no son propiedad del aeropuerto, por lo que continúan ocupados por diversas fincas y viviendas unifamiliares. La construcción de la nueva semi-calle de acceso a la cabecera 03 y la salida rápida asociada a la pista 21 prevista en la propuesta del Plan Director conllevarán la expropiación de estos terrenos. Dichos terrenos los recoge el PGOU como suelo no urbanizable de protección de infraestructuras y suelo urbano-industria urbana.

La afección que supone la expropiación de fincas particulares se considera elevada, ya que las obras para la ejecución del proyecto implican la expropiación de viviendas que en algunos casos son primera residencia, pero que en general se trata de parcelas con edificios de cierta entidad histórica y familiar. El número de edificaciones (contabilizando sobre información catastral tanto viviendas como anexos) afectadas estrictamente por la construcción de la nueva semi-calle de rodaje asciende a 55, de entre las que 17 son viviendas que se verán directamente afectadas. Estas viviendas están situadas a ambos lados de la Avenida Hermida y la ampliación del aeropuerto en este ámbito, acercarán las instalaciones aeroportuarias a la siguiente línea de viviendas ubicada detrás.

Por tanto, en la redacción de los proyectos que desarrollen estas actuaciones se deberán incluir las medidas compensatorias adecuadas para minimizar la afección.

- Incidencia social y económica

La propuesta de revisión del Plan Director permite la atracción de una mayor actividad económica, lo que repercute en el empleo directo e indirecto. En el caso del Aeropuerto de A Coruña, esta actividad económica se estima que repercutiría en la generación de un 56,35 % más de empleo respecto a la situación actual.

Tabla 4.5. Estimación del empleo generado en la situación actual y en el desarrollo previsible del Aeropuerto de A Coruña

CONCEPTO	SITUACIÓN ACTUAL	DESARROLLO PREVISIBLE (HORIZONTE 3)
Empleos directos compañías convencionales	316	494
Empleos directos compañías de bajo coste	260	406
Empleos indirectos inducidos por pasajeros	305	477

CONCEPTO	SITUACIÓN ACTUAL	DESARROLLO PREVISIBLE (HORIZONTE 3)
Empleo por carga	1	2
TOTAL EMPLEO	882	1.379

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.

De acuerdo con el requerimiento del 11 de octubre de 2019 del órgano ambiental, se han redefinido en la adenda los objetivos ambientales incluidos en el ISA, para adaptarlos a los probables efectos ambientales del Plan Director sobre el medio ambiente. El objetivo es establecer unos objetivos ambientales 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.

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

Contaminación acústica

Dado que el incremento de tráfico estimado para la Alternativa 0 y el escenario de desarrollo previsible se traduce en un aumento de las superficies expuestas en la situación actual, en el caso de las áreas de suelo de uso residencial y los equipamientos de tipo religioso y educativo, así como la aparición de áreas expuestas correspondientes a un equipamiento de tipo sanitario/asistencial, en las que se superan los objetivos de calidad definidos para estos tipos de suelo, se propone establecer como objetivo ambiental “Evitar que el incremento de la zona de afección definida en la revisión del Plan Director sea superior al previsto”.

Contaminación atmosférica

Dado que el riesgo de alcanzar valores elevados de concentración de contaminantes en el entorno habitado del Aeropuerto de A Coruña no es significativo, se considera adecuado mantener 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” y añadir el siguiente objetivo ambiental “Prevenir la contaminación atmosférica, minimizando las emisiones químicas y estableciendo los mecanismos de control, vigilancia y corrección”.

Consumo de energía y emisiones de CO₂. Efectos sobre el cambio climático

Se ha considerado más adecuado refundir en un solo aspecto energía y cambio climático, puesto que las emisiones de CO₂ por las actividades estrictamente aeroportuarias están muy relacionadas con los consumos energéticos. Aunque no se prevén impactos significativos, ni la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas, es posible considerar algunas medidas que palien varios de los efectos secundarios derivados del cambio climático. En este sentido se han mantenido los siguientes objetivos: “minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero, procurar la reducción en el consumo energético (consumo final por unidad de tráfico) y aumentar la eficiencia energética (por pasajero atendido)”. Del mismo modo, será necesario considerar este aspecto en futuras revisiones del Plan Director y en su evaluación y seguimiento ambiental, según se vayan ajustando los modelos de previsión y actualizando las conclusiones de los mismos.

Biodiversidad

En el entorno inmediato a la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto no hay Espacios Naturales Protegidos pertenecientes a la Red Gallega de Espacios Naturales Protegidos ni espacios Red Natura 2000, ni afecciones a hábitats de interés comunitario.

Las afecciones más significativas sobre la biodiversidad se producen sobre la vegetación por la nueva ocupación de suelo para la implantación de las actuaciones previstas que conlleva la desaparición de comunidades vegetales de pastizales de talla baja, herbazales, parte de una zona ajardinada perteneciente al aeropuerto, parte de un rodal de eucaliptos situado al suroeste del aparcamiento P3 y otro rodal mixto de pinos y eucaliptos ubicado al este del aeropuerto.

Por todo lo anterior, se ha considerado adecuado añadir el siguiente objetivo ambiental “Ampliar los canales de comunicación con los organismos competentes en materia de gestión y conservación del medio natural de la Xunta de Galicia” y mantener los siguientes objetivos ambientales generales:

- i. Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas.
- ii. No producir efectos negativos apreciables sobre la Red Natura 2000 y otros espacios naturales protegidos.
- iii. Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.
- iv. Garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas a la par que respetar la biodiversidad del entorno.
- v. No localizar actuaciones (permanentes o temporales) sobre elementos protegidos o valiosos del patrimonio natural (especialmente lugares de Red Natura 2000, espacios naturales protegidos y hábitat de especies protegidas).
- vi. Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.
- vii. Mantener una actualización constante en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto del aeropuerto y su entorno más inmediato

mediante la elaboración de estudios específicos en coordinación con Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Estos estudios son:

- Estudio de fauna y sus hábitats.
- Estudio de riesgos.
- Programa de gestión de fauna.

viii. Mantener un seguimiento constante de las especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno inmediato, de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) quien, en su caso, establecerá la necesidad de implementar nuevas medidas mitigadoras.

Residuos

En relación con los residuos, se prevé un incremento en una cantidad proporcional a los movimientos de aeronaves previstos para el horizonte de Desarrollo Previsible. Si bien, con las medidas para mejorar la gestión de éstos, incorporadas por el Sistema de Gestión Ambiental que tiene implantado el aeropuerto, se conseguirá minimizar sus efectos. Además, durante la fase de construcción se producirán residuos de demolición principalmente en las actuaciones de ampliación del edificio terminal, reubicación de hangares y reubicación de terminal de carga. Teniendo esto en cuenta se considera adecuado mantener los objetivos ambientales ya contemplados:

- i. Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación.
- ii. Gestionar adecuadamente los residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación.
- iii. Incrementar la tasa de reciclaje.
- iv. Controlar los residuos generados a través de un seguimiento de los mismos que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.

Suelos

El asfaltado y pavimentado de suelo natural supone un cambio de uso que implica una pérdida de las cualidades naturales originales. La superficie que se verá pavimentada respecto a la situación actual asciende a 8,24 ha. Por todo ello se mantienen los siguientes objetivos ambientales.

- v. Conservar el recurso suelo.
- vi. Evitar la contaminación o degradación de suelos.
- vii. Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo.
- viii. Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.

Medio Hidrológico

Teniendo en cuenta la no afección a cursos de agua de forma directa y sí una afección menor por nueva superficie asfaltada, que supone una modificación moderada de la superficie de recarga, se mantienen los siguientes objetivos ambientales propuestos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

- Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas).
- Evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas.
- Reducir el consumo de agua.
- Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.

Paisaje y Patrimonio cultural

Se ha considerado más adecuado refundir en un solo aspecto Paisaje y Patrimonio Cultural. En este sentido los efectos se centran en la posible afección al elemento arqueológico referenciado (sepulcro romano) así como por las posibles afecciones a diversos elementos arquitectónicos y etnográficos en función de la efectiva adquisición de nuevos terrenos y ejecución en su superficie de parte de las actuaciones planificadas.

El objetivo, en cualquier caso, es la mínima afección y en su caso, cumplimiento de las medidas de conservación definidas por el Ministerio de Cultura y Deporte o en su caso, Autoridad cultural que éste determinara.

Adicionalmente, para integrar al paisaje se redefine el objetivo ambiental “Compatibilizar de la actividad aeroportuaria con la preservación del Patrimonio Cultural y paisaje”.

Puesto que no hay vías pecuarias afectadas, no se plantea ningún objetivo al respecto.

Transporte y movilidad

Teniendo en cuenta que las actuaciones planteadas en el marco de la revisión del Plan Director generarán afecciones sobre determinadas carreteras y calles adyacentes al aeropuerto, por lo que tanto la conectividad territorial como la accesibilidad y la movilidad se verán alteradas. Se mantienen los siguientes objetivos ambientales ya incluidos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

- 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.

Ordenación Territorial, planeamiento urbanístico y usos del suelo

Dado que se propone la ampliación de Zona de Servicio hacia el este (6,22 ha) incorporando nuevos terrenos clasificados en la actualidad como Suelo no Urbanizable de protección de infraestructuras y suelo urbano-Industria Urbana, se mantienen los siguientes objetivos ambientales.

- iv. Compatibilización de la revisión del Plan Director con el planeamiento territorial y urbanístico.
- v. Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.

Los objetivos ambientales para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña, las medidas a aplicar, los indicadores y la periodicidad de seguimiento que se han redefinido en esta Memoria Ambiental, para permitir evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales, están recogidos en la tabla 4.8 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 establecidos los objetivos ambientales se establecen las medidas a aplicar para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director.

Las medidas para la integración ambiental a aplicar se han establecido en base a los efectos detectados durante la elaboración del ISA y de su adenda.

4.5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.

A continuación, se sintetiza el conjunto de medidas para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director contempladas en la Adenda.

- 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)- Le 60 dB(A)- Ln 50 dB(A), tal y como se observa en la siguiente figura.

De acuerdo al diagnóstico, las medidas que se propongan para esta zona irán en consonancia con el concepto de “enfoque equilibrado”.

Esta línea de trabajo se complementará con la adopción de medidas igualmente importantes como son:

- la optimización de los canales de comunicación entre Aena y autoridades locales, grupos de interés y público en general en lo relativo a aspectos medioambientales;
- el fomento de la colaboración entre los diferentes agentes del sector que permita detectar oportunidades de mejora.

Además, se continuará con la medida ya implantada en el aeropuerto del plan de aislamiento acústico y se ejecutará en aquellas nuevas zonas detectadas en las que se constate el cumplimiento de las condiciones establecidas para su realización.

Tal y como se señala en la adenda, se realizará el seguimiento del ruido, mediante la determinación de la huella acústica del aeropuerto de forma que se pueda prevenir la aparición de áreas residenciales en la isófona 60-60-50” y se realizará un seguimiento continuo de niveles acústicos mediante campañas de mediciones quincenales.

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, posteriormente especificadas, redundarán también en una minimización de la contaminación atmosférica.

- Consumo de energía y emisiones de CO₂. Efectos sobre el cambio climático

Teniendo en cuenta que las emisiones de alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado (que tiene en cuenta la compra de energías renovables) de CO₂ en el aeropuerto en el horizonte de Desarrollo Previsible no se consideran significativas, dado que se encuentran por debajo de las 2.500 toneladas, se considera que no se requiere siquiera solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

Por ello, de acuerdo con la adenda, se considera adecuada la medida “realizar un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.

También se aplicarán las medidas recomendadas por OACI y FAA y la optimización del uso eficiente de los equipos de handling y renovación de la flota.

- Biodiversidad

Dentro del aeropuerto se está desarrollando un conjunto de medidas cuyo objetivo final es minimizar las afecciones sobre la fauna, mejorando la seguridad operacional del aeropuerto, a través del seguimiento anual en estudios de riesgos de impacto con fauna (ERIF) y programas de gestión del peligro de la fauna (PGRF).

Se han mantenido las medidas indicadas en el ISA desarrollando con más extensión el concepto “Cumplimiento de las medidas propuestas para el control y la conservación de la biodiversidad”, resultando el siguiente listado final de medidas ligadas a este aspecto ambiental.

- Servicio de cetrería de caza, activación de medios acústicos, medidas de fogeo y pirotecnia.
- Medidas de captura y eliminación sobre la fauna en el recinto aeroportuario: trampeo selectivo (con marcaje y control de fauna), o batidas cinegéticas de descaste (en excesos de población).
- Realización de Estudios de Riesgos con fauna y Estudios de Gestión del Hábitat.
- Medidas de gestión de hábitats: control de la altura de la cubierta herbácea (siegas periódicas), inspecciones periódicas del campo de vuelo (encharcamientos), seguimiento de cubiertas vegetales en cubiertas, retirada de animales muertos o fauna en pistas o áreas de movimiento de animales.
- Creación de grupo de trabajo para toma de acciones encaminadas a lograr la adecuación de la presencia de aves en el vertedero de SOGAMA.
- Promover grupo de trabajo para toma de acciones encaminadas a lograr la adecuada gestión de los restos de pesca (descartes).
- Canales de comunicación con organismos competentes en conservación de la biodiversidad
- Servicio de control y seguimiento de avifauna (halconeros).
- Cumplimiento de las medidas propuestas para el control y la conservación de la biodiversidad.

- Generación y gestión de residuos

De acuerdo con el diagnóstico, se concluye que los residuos peligrosos que se prevé generar se encontrarían alejados 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 A Coruña, se calcula que representaría un 0,82% de la producción total de Galicia; y que se estima que el porcentaje de reciclado también

se incrementará, se proponen las siguientes medidas referentes al control y la gestión de residuos:

- Se valorará positivamente como criterio de contratación de aquellos gestores de residuos peligrosos que planteen en primer término la reutilización frente a la valorización, y ésta frente a la eliminación en vertedero.
- Se definirá un procedimiento de actuación ante derrames, así como el establecimiento de otro tipo de medidas preventivas para que no lleguen a generarse.
- 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.
- En el caso de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se potenciará la reutilización de los mismos y las donaciones para su recuperación.

- Gestión hidrológica

Teniendo en cuenta que ninguno de los cursos de agua presentes en el entorno aeroportuario se verá afectados por ninguna de las actuaciones previstas en la Propuesta de revisión del Plan Director y que el aumento del consumo de agua calculado no se considera muy significativo, dado que, en el desarrollo previsible, el consumo representaría menos del 0,11% del total de la ciudad de A Coruña (datos año 2017.), se proponen las siguientes medidas de control y seguimiento:

- Se aplicarán medidas de control y ahorro en el consumo de agua.
- Solicitud de autorizaciones de vertido de aguas residuales (y/o actualización de la existente).
- Solicitud de autorización para actividades en Dominio Público Hidráulico.
- Programa de tratamiento de aguas ya existente: plantas separadoras de hidrocarburos, sistema de drenaje superficial y subterráneo, etc.
- Prohibición de cualquier tipo de manipulación con materiales clasificados como residuos peligrosos en zonas próximas a cauces
- Controlar vertido de materiales al sistema hidrológico de la zona.
- Revisar las medidas de protección del sistema hidrológico en la situación actual y futura, en el marco del Sistema de Gestión Integrado.

- Patrimonio Cultural y Paisaje

Con carácter general, se propone como medida el control y la vigilancia arqueológica durante el movimiento de tierras que se lleven a cabo en la ejecución de los proyectos constructivos redactados de conformidad a la revisión del Plan Director del aeropuerto, y adicionalmente, la apertura de catas en la zona donde se ha documentado el sepulcro romano localizado en A Herminda, de conformidad con la resolución emitida del Ministerio de Cultura y Deporte.

Cualquier actividad de protección del patrimonio histórico deberá contar con la autorización preceptiva previa del Ministerio de Cultura y Deporte, debiéndose llevar a cabo las medidas que incluya.

Adicionalmente, en el ámbito del paisaje, se establecerán medidas para la integración paisajística de las actuaciones, así como para la protección ante posibles afecciones al patrimonio cultural.

- Usos del suelo y Ordenación del Territorio

Dado que con la propuesta de revisión del Plan Director se propone la ampliación de la zona de servicio aeroportuario, se proponen las siguientes medidas:

- Expediente de expropiación de edificaciones y fincas particulares
- Incorporación al planeamiento la nueva Zona de Servicio del aeropuerto y servidumbres aeronáuticas
- Consideración de la zona de afección acústica en la ordenación y planificación urbana.

- Suelo

La medida finalmente propuesta en la adenda para el suelo es: seguimiento de las actuaciones que se realicen en el aeropuerto.

- Transporte y movilidad

La medida añadida en la adenda está ligada al seguimiento de las actuaciones que se realicen en el aeropuerto.

- Sistema de Gestión Ambiental

El Aeropuerto de A Coruña está certificado, además de en calidad según la norma ISO 9.001, en la norma ISO 14.001 sobre gestión ambiental. 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 de las medidas determinadas tanto en el ISA como en la presente Memoria Ambiental, el cual se integrará en el Sistema de Gestión Ambiental que posee actualmente el aeropuerto.

En consonancia con los objetivos ambientales y las medidas para la integración ambiental, se proponen los indicadores que se recogen en las tablas 4.6 y 4.7.

Tabla 4.6. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento y periodicidad

ASPECTO DEL MEDIO	INDICADORES	PERIODICIDAD
Energía y Cambio climático	Consumo final por unidad de tráfico	ANUAL

ASPECTO DEL MEDIO	INDICADORES	PERIODICIDAD
	Emisiones de CO ₂ asociadas al consumo eléctrico por unidad de tráfico.	ANUAL
	Producción de energía procedente de fuentes renovables	ANUAL
Biodiversidad	Número de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad.	ANUAL
	Afección a especies de flora o fauna protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director.	QUINQUENAL
	Nº de colisiones registradas y especies afectadas.	ANUAL
Residuos	Toneladas/m ³ de residuos producidos por tipo.	QUINQUENAL
	Porcentaje de reutilización/reciclaje	ANUAL
Suelo	Superficie de suelo ocupado por la nueva infraestructura.	QUINQUENAL
Medio hidrológico	Superficie de ocupación de Dominio Público Hidráulico y zona de servidumbre de protección por la ejecución de actuaciones previstas en el Plan Director.	QUINQUENAL
	Consumo de agua por unidad de tráfico.	ANUAL
Usos del suelo y Ordenación del Territorio	Superficie de suelo ocupada por la infraestructura fuera de la zona de servicio actual como consecuencia de la ejecución de actuaciones previstas en el Plan Director	QUINQUENAL
	Superficie de suelo desnudo ocupado por pavimento por la ejecución de actuaciones previstas en el Plan Director	QUINQUENAL
Patrimonio cultural y Paisaje	Número de elementos y bienes afectados catalogados como Bienes de Interés Cultural, arquitectónicos, etnográficos y hallazgos, arqueológicos.	QUINQUENAL
	Grado de ejecución de las medidas indicadas por el Ministerio de Cultura y Deporte en las resoluciones y/o autorizaciones emitidas.	ANUAL
Transporte y Movilidad	Número de pasajeros	ANUAL
	Número de operaciones	ANUAL
	Kilogramos de carga	ANUAL
Contaminación acústica	Número de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la isófona 60-60-55.	Quinquenal para la delimitación de la zona de afección acústica y la determinación de la huella

ASPECTO DEL MEDIO	INDICADORES	PERIODICIDAD
		acústica del aeropuerto y quincenal el seguimiento continuo de niveles acústicos
Contaminación atmosférica	Inmisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM10, PM2,5, SO2, Hidrocarburos totales y comparación con los valores legales establecidos	QUINQUENAL

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 indicada en la tabla 4.6.

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

Durante el período de información pública y consultas se han recibido diversas alegaciones de organismos, asociaciones, así como alegaciones de particulares tanto colectivas como individuales. Se incluye un anexo 1 que incluye una síntesis de las propuestas y alegaciones recibidas y un anexo 2 que explica cómo han sido consideradas las propuestas y alegaciones en el Plan Director.

Concretamente, se han recibido alegaciones de los siguientes organismos y asociaciones:

- Oficina Española de Cambio Climático.
- Subdirección General de Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.
- Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo de la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio de la Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Patrimonio Natural. Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Movilidade de la Consellería Infraestructuras e Vivenda de la Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Saúde Pública. Consellería de Sanidade.
- Concello de Oleiros.
- Concello de Culleredo.
- Ayuntamiento de A Coruña.
- Grupo político BNG.
- Asociación de Amigos de Alvedro.

- Asociación de Vecinos Afectados por la Ampliación del Aeropuerto de Alvedro-Culleredo.

En cuanto a las alegaciones particulares colectivas, debido al elevado número de alegaciones presentadas, con objeto de facilitar su procesamiento y respuesta se han clasificado en distintos tipos en función de los aspectos que en ellas se expongan.

Adicionalmente, se han recibido cuatro alegaciones de particulares individuales.

6. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES.

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

Todos los proyectos que se ejecuten en desarrollo del plan director deberán someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental que legalmente les corresponda. Específicamente, el proyecto de ejecución de la calle de rodaje de acceso a la cabecera 03 deberá someterse a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, al menos simplificado, y será en ese procedimiento donde se determinen las medidas preventivas, correctoras o compensatorias a aplicar.

6.1. OBJETIVOS.

Se redefinen los siguientes objetivos, que se consideran más adecuados al adaptarse mejor a los probables efectos ambientales del Plan Director sobre el medio ambiente:

- a) En cuanto al objetivo referente a contaminación acústica, se modifica el objetivo propuesto "Evitar que el incremento de la zona de afección definida en la revisión del Plan Director sea superior al previsto" por éste otro: "Evitar que se superen los objetivos de calidad acústica en el interior de las viviendas y los edificios de usos sensibles incluidas en las isófonas".
- b) En cuanto a los objetivos referentes a energía y cambio climático, se modifican los objetivos propuestos: "Minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero" y "Procurar la reducción en el consumo energético (consumo final por unidad de tráfico) y aumentar la eficiencia energética (por pasajero atendido)" por éste otro: "Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico".
- c) En cuanto a los objetivos referentes a residuos, se modifican los objetivos propuestos "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" y "Controlar los residuos

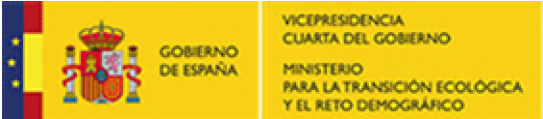
generados a través de un seguimiento de los mismos que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa”, por éstos otros: “ Gestionar adecuadamente los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía” y “Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía”.

6.2. MEDIDAS.

- a) Para poder cumplir los objetivos marcados en materia de patrimonio cultural se considera necesario añadir la medida “realización de un control arqueológico con apertura de catas en la zona donde se ha documentado el sepulcro romano localizado en A Hermida (Culleredo), previo proyecto presentado por los técnicos arqueólogos encargados de estos trabajos.
- b) Para cumplir los objetivos marcados en materia de biodiversidad se considera necesario completar la medida “Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecer la necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.”, añadiendo un seguimiento específico de las especies incluidas en el CEEA y en el Catálogo Gallego de Especies Protegidas que han sido detectadas en el interior del recinto aeroportuario. Hasta el momento estas son: chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*), milano real (*Milvus milvus*), zarapito real (*Numenius arquata*), avefría europea (*Vanellus vanellus*), pero la información se irá actualizando periódicamente para incluir otras que puedan aparecer en un futuro.
- c) Para poder cumplir los objetivos marcados en materia de suelo se considera necesario sustituir la medida “Seguimiento de las actuaciones que se realicen en el aeropuerto” por las siguientes: Selección de alternativas que hagan un uso eficiente del suelo. “Priorización del acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas”; “Balanceado de los movimientos de tierras con la máxima compensación”; “Reutilización de los inertes de excavación en la ejecución de rellenos”; “Acopio y conservación de la tierra vegetal para su reutilización en labores de restauración ambiental”; “Obtención de préstamos y deposición de excedentes a partir de y en instalaciones legalmente autorizadas”; “Caracterización y gestión de suelos contaminados de acuerdo con el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero”.
- d) Para poder cumplir los objetivos marcados en materia de transporte y movilidad se considera necesario sustituir la medida “Seguimiento, de las actuaciones que se realicen en el aeropuerto” por las siguientes: “Priorizar alternativas que favorezcan la accesibilidad al aeropuerto sin menoscabo de la vialidad existente” e “Implementación durante las obras de las soluciones al tráfico más adecuadas consensuadas con los diferentes agentes afectados”.

6.3. INDICADORES ESTRATÉGICOS.

- a) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental “Evitar que se superen los objetivos de calidad acústica en el interior de las viviendas y los edificios de usos sensibles incluidas en las isófonas”, se sustituye el indicador estratégico “Número de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la isófona 60-60-50” por: “Nº de viviendas y edificios de usos sensibles en los que se incumplen los objetivos de calidad”.
- b) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental del patrimonio cultural se debe incorporar al seguimiento, la “realización de una memoria final de la actuación arqueológica, así como el inventario de materiales hallados y el acta de entrega de dichos materiales al museo que se indique, a la Subdirección General de Protección de Patrimonio Histórico, en el plazo de 6 meses, a cumplir desde la finalización de la intervención”.
- c) 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” y “nº de materiales hallados en la actuación arqueológica”.
- d) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento de los objetivos ambientales relativos a biodiversidad se deben incorporar los siguientes indicadores: “Nº de observaciones de especies protegidas”, “Número de reuniones realizadas con los grupos de trabajo en relación con el vertedero de SOGAMA y la gestión de los restos de pesca y “Número de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad”.
- e) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento de los objetivos ambientales relativos al medio hidrológico se deben incorporar los siguientes indicadores: “Inspección visual de los cauces dentro de la zona de servicio”, “Valores analíticos de los parámetros contaminantes obrantes en la autorización de vertido”, y “Certificados de recogida de lodos de las plantas separadoras de hidrocarburos”.
- f) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento de los objetivos ambientales relativos al suelo se deben incorporar los siguientes indicadores: “Certificados de origen de las tierras de préstamo y de entrega de los excedentes inertes”, y “Certificados de entrega de las tierras contaminadas a gestor autorizado”.



6.4 TABLA RESUMEN.

Tabla 6.1. Medidas para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña y su seguimiento

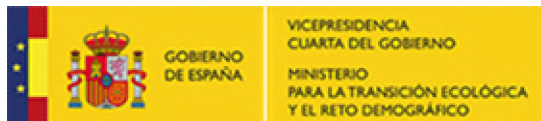
ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	El incremento de tráfico estimado para la Alternativa 0 y el escenario de desarrollo previsible se traduce en un aumento de las superficies expuestas en la situación actual en el caso de las áreas de suelo de uso residencial y los equipamientos de tipo religioso y educativo, así como la aparición de áreas expuestas correspondientes a un equipamiento de tipo sanitario/asistencial en las que se superan los objetivos de calidad definidos para estos tipos de suelo	Evitar que se superen los objetivos de calidad acústica en el interior de las viviendas y los edificios de usos sensibles incluidas en las isófonas.	•Optimización de los canales de comunicación entre Aena y autoridades locales y grupos de interés y público en general en lo relativo a aspectos medioambientales •Fomentar la colaboración entre los diferentes agentes del sector que permita detectar oportunidades de mejora •Continuar con medida ya implantada del plan de aislamiento acústico y ejecutarla en las zonas en las que se constata el cumplimiento de las condiciones establecidas para su realización - Delimitación de zona de afección acústica. •Realizar el seguimiento del ruido, y determinación de la huella acústica del aeropuerto. •Seguimiento continuo de niveles acústicos mediante campañas de mediciones quincenales	Nº de viviendas y edificios de usos sensibles en los que se incumplen los objetivos de calidad.	Quinquenal para la delimitación de la zona de afección acústica y la determinación de la huella acústica del aeropuerto y quincenal el seguimiento continuo de niveles acústicos. Adicionalmente, cuando se produzca la revisión del Plan Director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.



ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
CALIDAD QUÍMICA DEL AIRE	El riesgo de alcanzar valores elevados de concentración de contaminantes en el entorno habitado del Aeropuerto de A Coruña no es significativo.	- Prevenir la contaminación atmosférica, minimizando las emisiones químicas y estableciendo los mecanismos de control, vigilancia y corrección. - Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límite de contaminantes atmosféricos establecidos en la normativa.	Seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (estimación).	Inmisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales y comparación con los valores legales establecidos	Quinquenal. Adicionalmente, cuando se produzca la revisión del Plan Director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.
ENERGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO	Aunque no se prevén impactos significativos, ni la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas, es posible considerar algunas medidas que palien varios de los efectos secundarios derivados del cambio climático. Del mismo modo, será necesario considerar este aspecto en futuras revisiones del Plan Director y en su evaluación y seguimiento ambiental, según se vayan ajustando los modelos de previsión y actualizando las conclusiones de los mismos.	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. - Aplicación de las medidas recomendadas por OACI y FAA. - Optimización del uso eficiente de los equipos de handling y renovación de la flota.	Consumo final por unidad de tráfico Emisiones de CO ₂ asociadas al consumo eléctrico por unidad de tráfico Producción de energía procedente de fuentes renovables	Anual
BIODIVERSIDAD	- En el entorno inmediato a la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto no hay Espacios Naturales Protegidos pertenecientes a la Red Gallega de Espacios Naturales Protegidos ni espacios Red Natura 2000, ni afecciones a hábitats de interés comunitario. - Las afecciones más significativas sobre la biodiversidad, tipificadas con un carácter moderado, se producen sobre la vegetación por la nueva ocupación de suelo para la implantación de las actuaciones previstas que	- Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas. - No producir efectos negativos apreciables sobre la Red Natura 2000 y otros espacios naturales protegidos. - Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas. - Garantizar la seguridad de las	- Servicio de cetrería de caza, activación de medios acústicos, medidas de fogeo y pirotecnia. - Medidas de captura y eliminación sobre la fauna en el recinto aeroportuario: trampeo selectivo (con marcaje y control de fauna), o batidas cinegéticas de descaste (en excesos de población). - Realización de Estudios de Riesgos con fauna y Estudios de Gestión del Hábitat.	Nº de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad. Superficie de hábitats de interés comunitario afectados por la ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director	Anual Quinquenal



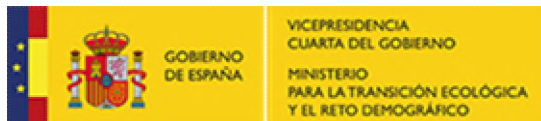
ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
	conlleve la desaparición de comunidades vegetales de pastizales de talla baja, herbazales, parte de una zona ajardinada perteneciente al aeropuerto, parte de un rodal de eucaliptos situado al suroeste del aparcamiento P3 y otro rodal mixto de pinos y eucaliptos ubicado al este del aeropuerto.	operaciones aeronáuticas a la par que respetar la biodiversidad del entorno. - Mantener una actualización constante en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto del aeropuerto y su entorno más inmediato mediante la elaboración de estudios específicos en coordinación con Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Estos estudios son: - Estudio de fauna y sus hábitats. - Estudio de riesgos. - Programa de gestión de fauna. - Mantener un seguimiento constante de las especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno inmediato, de forma coordinada con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) quien, en su caso, establecerá la necesidad de implementar nuevas medidas mitigadoras. - Ampliar los canales de comunicación con los organismos competentes en materia de gestión y conservación del medio natural de la Xunta de Galicia. - No localizar actuaciones (permanentes o temporales) sobre elementos protegidos o valiosos del patrimonio natural (especialmente lugares de Red Natura 2000, espacios naturales protegidos y hábitat de especies protegidas). - Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.	- Medidas de gestión de hábitats: control de la altura de la cubierta herbácea (siegas periódicas), inspecciones periódicas del campo de vuelo (encharcamientos), seguimiento de cubiertas vegetales en cubiertas, retirada de animales muertos o fauna en pistas o áreas de movimiento de animales. - Creación de grupo de trabajo para toma de acciones encaminadas a lograr la adecuación de la presencia de aves en el vertedero de SOGAMA. - Promover grupo de trabajo para toma de acciones encaminadas a lograr la adecuada gestión de los restos de pesca (descartes). - Canales de comunicación con organismos competentes en conservación de la biodiversidad. - Servicio de control y seguimiento de avifauna (halconeros). - Cumplimiento de las medidas propuestas para el control y la conservación de la biodiversidad. - Seguimiento específico de las especies incluidas en el CEEA y en el Catálogo Gallego de Especies Protegidas que han sido detectadas en el interior del recinto aeroportuario. Hasta el momento éstas son: chorlitejo patinegro (<i>Charadrius alexandrinus</i>), milano real (<i>Milvus milvus</i>), zarapito real (<i>Numerius arquata</i>), avefría europea (<i>Vanellus vanellus</i>), actualizando periódicamente para incluir otras especies que pudieran aparecer en el futuro.	Afección a especies de flora o fauna protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director.	Quinquenal
				Nº de colisiones con especies protegidas Nº de observaciones de especies protegidas Nº de reuniones realizadas con los grupos de trabajo en relación con el vertedero de SOGAMA y la gestión de los restos de pesca. Nº de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad.	Anual



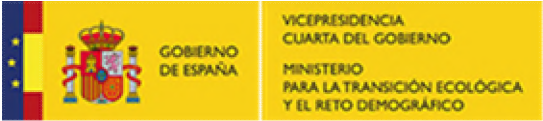
ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
RESIDUOS	- Se prevé un incremento de la generación de residuos en una cantidad proporcional a los movimientos de aeronaves previstos para el horizonte de Desarrollo Previsible. Si bien, con las medidas para mejorar la gestión de éstos, incorporadas por el Sistema de Gestión Ambiental que tiene implantado el aeropuerto, se conseguirá minimizar sus efectos. - Se producirán residuos de demolición principalmente en las actuaciones de ampliación del edificio terminal, reubicación de hangares y reubicación de terminal de carga.	- Gestionar adecuadamente los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía. - Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.	- 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. - 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. - 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. - En el caso de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se potenciará la reutilización de los mismos y las donaciones para su recuperación.	- Toneladas/m³ de residuos producidos por tipo. - Porcentaje de reutilización/reciclaje.	Anual
SUELO	El asfaltado y pavimentado de suelo natural supone un cambio de uso que implica una pérdida de las cualidades naturales originales. La superficie que se verá pavimentada respecto a la situación actual asciende a 8,24 ha	- 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.	- Balance de los movimientos de tierras con la máxima compensación. - Reutilización de los inertes de excavación en la ejecución de rellenos. - Acopio y conservación de la tierra vegetal para su reutilización en labores de restauración ambiental. - Obtención de préstamos y deposición de excedentes a partir de y en instalaciones legalmente autorizadas.	- Superficie de suelo ocupado por la nueva infraestructura. - Superficie de suelo contaminado. - Certificados de origen de las tierras de préstamo y de entrega de los excedentes inertes. - Certificados de entrega de las tierras contaminadas a gestor autorizado.	Quinquenal



ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
			Caracterización y gestión de suelos contaminados de acuerdo con el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero.		
MEDIO HIDROLÓGICO	- Ninguno de los cursos de agua que discurren en el entorno del Aeropuerto de A Coruña se verán afectados directamente por ninguna de las actuaciones previstas en la revisión del Plan Director. - Respecto a las aguas subterráneas, una vez ejecutadas las distintas actuaciones propuestas en el Plan Director, se producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas, reduciéndose la superficie de infiltración y, por tanto, de recarga de los acuíferos. No obstante, considerando que la nueva ocupación espacial de las nuevas instalaciones asciende a 8,24 ha de nueva superficie asfaltada, que supone una modificación moderada de la superficie de recarga.	- Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas). - Evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas. - Reducir el consumo de agua. - Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.	- Solicitud de autorizaciones de vertido de aguas residuales (y/o actualización de la existente). - Solicitud de autorización para actividades en Dominio Público Hidráulico. - Programa de tratamiento de aguas ya existente: plantas separadoras de hidrocarburos, sistema de drenaje superficial y subterráneo, etc. - Prohibición de cualquier tipo de manipulación con materiales clasificados como residuos peligrosos en zonas próximas a cauces. - Controlar vertido de materiales al sistema hidrológico de la zona. - Revisar las medidas de protección del sistema hidrológico en la situación actual y futura, en el marco del Sistema de Gestión Integrado. - Se aplicarán medidas de control y ahorro del consumo de agua.	Superficie de ocupación de Dominio Público Hidráulico y zona de servidumbre de protección por la ejecución de actuaciones previstas en el Plan Director.	Quinquenal
				Inspección visual de los cauces dentro de la zona de servicio. Consumo de agua por unidad de tráfico. Valores analíticos de los parámetros contaminantes obrantes en la autorización de vertido. Certificados de recogida de lodos de las plantas separadoras de hidrocarburos.	Anual
USOS DEL SUELO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	Se propone la ampliación de Zona de Servicio hacia el este (6,22 ha) incorporando nuevos terrenos clasificados en la actualidad como Suelo no Urbanizable de protección de infraestructuras y suelo urbano-Industria Urbana.	- Compatibilización de la revisión del Plan Director con el planeamiento territorial y urbanístico. - Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.	- Expediente de expropiación de edificaciones y fincas particulares. - Incorporación al planeamiento la nueva Zona de Servicio del aeropuerto y servidumbres aeronáuticas. - Consideración de la zona de afección acústica en la ordenación y planificación urbana.	- Superficie de suelo ocupada por la infraestructura fuera de la zona de servicio actual como consecuencia de la ejecución de actuaciones previstas en el PD. - Superficie de suelo desnudo ocupado por pavimento por la ejecución de actuaciones previstas en el PD.	Anual



ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
PAISAJE Y PATRIMONIO CULTURAL	• De manera general, y teniendo en cuenta los méritos paisajísticos de la zona, enclavada en un entorno muy antropizado, y que las actuaciones contempladas no implican importantes modificaciones de la cuenca visual del ámbito, no se considera que afecten significativamente a la unidad paisajística que forma en sí misma el propio aeropuerto. • El Camino de Santiago no se verá afectado por ninguna de las actuaciones planteadas.	• Compatibilización de la actividad aeroportuaria con la preservación del Patrimonio Cultural y paisaje.	• Establecer medidas para la integración paisajística de las actuaciones. Cumplimiento de las condiciones/medidas definidas por el Ministerio de Cultura y Deporte en las resoluciones y/o autorizaciones emitidas sobre patrimonio	Variación en el Número/Definición de elementos y bienes afectados catalogados como Bienes de Interés Cultural, históricos, arquitectónicos, etnográficos, arqueológicos, paleontológicos y caminos tradicionales identificados en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.	Quinquenal
	• Según las actuaciones planteadas en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña, se vería afectado por la ejecución de la semi-calle de rodaje de acceso a cabecera 03 y salida rápida asociada a pista 21 el elemento patrimonial denominado Lavadoiro, localizado a 170 metros al oeste del eje de la pista.		• Control y vigilancia arqueológica de todos los movimientos de tierra que afecten a terrenos en su cota natural.	Grado de ejecución de las medidas indicadas por el Ministerio de Cultura y Deporte en la resoluciones y oficios que emita.	Anual
	• No se produce afección a ninguna vía pecuaria de ningún rango ya que ninguna discurre por el área de estudio		Durante las obras que se realicen en las proximidades de los elementos pazo de Culleredo, casa grande dos Carunchos, casa das da Ferrer y dos hórreos, Quinta de Fontemaior y fuente en Fontemaior, se instalarán pantallas visuales vegetales.	Nº de elementos de patrimonio cultural afectados"	Quinquenal
				"Nº de materiales hallados en los controles arqueológicos de movimientos de tierra".	Quinquenal



ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
TRANSPORTE Y MOVILIDAD	Las actuaciones planteadas en el marco de la revisión del Plan Director generarán afecciones sobre determinadas carreteras y calles adyacentes al aeropuerto, por lo que tanto la conectividad territorial como la accesibilidad y la movilidad se verán alteradas.	• 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.	• Priorizar alternativas que favorezcan la accesibilidad al aeropuerto sin menoscabo de la vialidad existente. • Implementación durante las obras de las soluciones al tráfico más adecuadas consensuadas con los diferentes agentes afectados.	• Número de pasajeros • Número de operaciones. • Kilogramos de carga.	Anual

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, se ha considerado adecuado incorporar 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.

6.5. BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS.

Además de las medidas estratégicas propuestas por el ISA, se considera necesario establecer unos criterios ambientales a tener en cuenta en el desarrollo de los distintos proyectos contemplados en el plan. Algunos de estos proyectos tendrán que someterse por prescripción legal a algún tipo de evaluación de impacto ambiental y en este caso, 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.

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 (BOE nº 106 de 4 de mayo de 2006).

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.

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

Prevención de la emisión de partículas

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

- Se extremarán las medidas de control en el transporte de escombros o materiales cuyo origen o destino sea exterior al recinto de la obra.
- La emisión debida a la acción del viento sobre la carga de los camiones volquete se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas. Esta medida se aplicará tanto a los camiones que realicen los movimientos de tierras como a los que transporten áridos y escombros.
- Salvo que el proyecto justifique otra medida que comporte ventajas adicionales, se utilizará el riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra para minimizar 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/h.

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 (NO₂), partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}), humos negros y otros contaminantes como monóxido de carbono (CO); a la reducción de emisiones de precursores de ozono troposférico (O₃) y sus consiguientes repercusiones sobre la salud y el medio ambiente; y la reducción de NO_x 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

Las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña plantean una serie de actuaciones de reducido alcance y, más aún, tratándose de zona degradada y antropizada, como es el interior del recinto aeroportuario.

La vegetación dominante en las zonas afectadas por las actuaciones planteadas corresponde, en su mayoría con zonas de pastizal de herbáceas y, en algún caso, algún pie arbustivo y arbóreo. Se trata, por tanto, de comunidades vegetales cuya persistencia se basa mayoritariamente en el banco de semillas existente en el suelo de la zona, por lo que a la hora de remover el sustrato se guardarán en condiciones adecuadas los primeros 10 cm de tierra vegetal para aportarlos posteriormente en las zonas que queden deterioradas y se hayan de restaurar. Para minimizar la superficie de restauración, se delimitará la zona de obras a la mínima superficie posible.

Para restaurar la zona tras las obras, en caso de que fuera necesario, se realizarán revegetaciones, mediante plantación y siembra con especies autóctonas de todas aquellas zonas desbrozadas previamente, al tratarse de pastos. Se evitará la utilización de especies invasoras. Asimismo, las especies deberán ser seleccionadas de modo que no constituyan un foco de atracción de fauna, ya sea como lugar de cría, alimentación o refugio.

Fauna

Como medida protectora deben establecerse las siguientes medidas:

- Operativa y mantenimiento del Programa de Gestión de Riesgo con Fauna (PGRF), a través del Servicio de Control de Fauna (SCF).
- Supervisión de cerramientos perimetrales y vuelos de cetrería territoriales (de marcaje).
- Ejecución de las obras respetando épocas de cría / nidificación, así como épocas óptimas para actuaciones de restauración e integración ambiental.
- Revegetación rápida de superficies degradadas durante las obras.
- Limitar las superficies de obras a las mínimas posibles, evitando afección innecesaria a la vegetación, mediante delimitación física durante las obras

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 Catálogo Español de Especies Amenazadas, se seguirán las indicaciones fijadas en el artículo 54 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Patrimonio histórico cultural

Los proyectos que deriven de las actuaciones propuestas deberán recoger las medidas necesarias para garantizar la no afección al Patrimonio cultural durante la ejecución de

las actuaciones previstas, así como las medidas que, en su caso, determine el Ministerio de Cultura y Deporte, en base a los resultados de los trabajos arqueológicos realizados.

Las medidas correctoras y protectoras propuestas por la Memoria Final de prospección arqueológica asociada al Estudio de Impacto ambiental estratégico de la revisión del Plan determinó fueron las siguientes:

- Control y seguimiento arqueológico continuo de los movimientos de tierras realizados.
- Instalación de pantallas visuales vegetales durante el transcurso de las obras sobre el entorno de los elementos pazo de Culleredo, Casa Grande dos Carunchos, Casa das da Ferrer y dos hórreos, Quinta de Fontemaioir y fuente en Fontemaioir.
- Balizamiento y señalización del elemento fuente en Fontemaioir con material no perecedero durante la realización de las obras.
- Desmontaje del tramo de muro de cierre de la Quinta de Fontemaioir y posterior reconstrucción en su nueva ubicación.
- Traslado, restauración y rehabilitación a un lugar próximo del lavado en Fontemaioir, en caso de verse afectado.
- Limpieza de los elementos tras la finalización de las obras.
- La situación de las zonas de acopio como parque de maquinaria, viales de acceso y demás elementos auxiliares de obra se mantendrán alejadas lo máximo técnicamente posible de los elementos, y fuera de sus contornos de protección.
- Control y seguimiento periódico que garantice el estado de los elementos durante el proceso de ejecución de la obra.

Asimismo, se informará al personal de obra de la existencia de todos los elementos patrimoniales presentes en el ámbito.

Estas medidas serán tomadas como referencia y en su caso, modificadas si se identifican alternativas de conservación y/o protección más favorable y todo ello contando con la preceptiva autorización del Ministerio de Cultura y Deporte u Autoridad que éste determinase.

Medio hidrológico

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

- El Rego de Regueira, situado a 150 m de la cabecera 03 podría verse afectado de manera indirecta por el arrastre de sedimentos a su curso, por lo que se instalarán barreras filtrantes en sus márgenes durante las operaciones que se realicen en sus proximidades, con objeto de contener los sedimentos excesivos que pudieran llegar a su cauce.
- Se asegurará la recogida y tratamiento adecuado de las aguas de escorrentía superficial instalando los correspondientes separadores de hidrocarburos para aguas pluviales de la pista y plataforma.

- Se llevarán a cabo medidas preventivas y correctoras para evitar la afección a las aguas subterráneas.
- El parque de maquinaria y los depósitos temporales de materiales se situarán, como mínimo, a una distancia de 100 m de los cauces. Los materiales no aprovechables, procedentes de la excavación, no se depositarán en los cauces de ríos ni arroyos, ni en sus márgenes o proximidades, a fin de evitar el arrastre y aporte de sólidos a sus aguas.
- Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas, para que se pueda controlar la presencia de sólidos no deseados en el sistema hidrológico, y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.
- Se prohibirá el vertido de subproductos de obra al sistema de drenaje para no alterar la calidad de las aguas que circulan por él.
- La apertura de vías de acceso se realizará sin afectar al sistema hidrológico, evitando la tala de la vegetación riparia y el vadeo de la maquinaria por el lecho de los ríos o arroyos.
- Una vez finalizadas las obras, todas estas instalaciones serán debidamente desmanteladas.
- Se promoverá el ahorro del consumo de agua con campañas de sensibilización y limitadores de caudal en las instalaciones del aeropuerto.
- Se realizará el riego de zonas ajardinadas del aeropuerto durante las horas de menor insolación y por goteo.
- Por último, 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.

6.6. PUBLICIDAD.

Una vez aprobado el Plan Director, Aena S.M.E., 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 6.1.
- Informes a realizar cuando se revise el PD o se produzcan modificaciones operativas significativas de las medidas de seguimiento basadas en los indicadores recogidos en la tabla 6.1.

Conclusión: En consecuencia, **la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y la Dirección General de Aviación Civil** a la vista de la propuesta de resolución de la Subdirección General de Evaluación Ambiental y de la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea formulan la presente Memoria Ambiental del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña 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 A Coruña.

(Firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL
DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

D. Ismael Aznar Cano

(Firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

D. Raúl Medina Caballero

ANEXO I SÍNTESIS DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS.

ALEGACIONES DE ORGANISMOS Y ASOCIACIONES

– Oficina Española de Cambio Climático (OA-01)

Este organismo manifiesta que el ISA incluye la propuesta generalista del consumo de energía y emisiones de CO₂, valorándose aquellas de mayor efecto invernadero.

Con respecto a la huella de carbono pone de manifiesto que en el ISA no se ha considerado la misma debido al bajo nivel de detalle que proporciona el Plan Director sobre las características de las actuaciones a ejecutar, aunque indica que en los siguientes procesos esto sí se deberá tener en consideración.

– Subdirección General de Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento (OA-02)

No considera necesario formular observaciones de carácter medioambiental al documento sometido a informe.

– Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo de la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación Do Territorio De La Xunta De Galicia (OA-03)

Este organismo no formula objeciones a la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña.

– Dirección Xeral de Patrimonio Natural. Consellería de Medio Ambiente E Ordenación do Territorio. Xunta de Galicia (OA-04)

Este organismo transcribe las aportaciones efectuadas por el Servicio de Conservación de la Naturaleza de A Coruña en referencia a la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña, el cual considera que la documentación analizada proporciona información suficiente sobre las afecciones a la biodiversidad, flora y fauna.

Señala que en el entorno inmediato al emplazamiento de la Zona de Servicio del aeropuerto no hay espacios naturales protegidos, ni tampoco espacios de la Red Natura 2000. En relación a las afecciones sobre hábitats, señala que no se constata presencia de los mismos en la Zona de Servicio propuesta.

Finalmente, indica que las actuaciones propuestas inciden, dentro del ámbito aeroportuario, sobre zonas ya urbanizadas o construidas, ocupadas por praderas, y zonas de marcado carácter sinantrópico.

– Dirección Xeral de Movilidade de la Consellería Infraestructuras e Vivenda de la Xunta de Galicia (OA-05).

En primer lugar, señala que no se plantean soluciones para mejorar las conexiones entre el aeropuerto y la ciudad de A Coruña otras ciudades del área metropolitana, basadas en la intermodalidad. Asimismo, indica que con el objeto de lograr un modelo de movilidad más sostenible desde el Plan Director se debería fomentar el uso de modos de transporte alternativos a los motorizados para el acceso al aeropuerto, tanto de usuarios como de trabajadores.

Por otro lado, señala que la política de aparcamientos planteada es convencional, en el sentido de que, la redistribución planteada de usos de plazas existentes, no se aprovecha para tener en cuenta el uso de otros modos de transporte no motorizados.

Finalmente indica que, de cara al programa de seguimiento ambiental del plan, debería de recogerse, como indicador de interés, el peso del vehículo privado en el reparto modal del acceso al aeropuerto, tanto de usuarios como de trabajadores.

– Dirección Xeral de Saúde Pública. Consellería de Sanidade (OA-06)

Indica que el ISA no incluye un documento específico que recoja la evaluación de los efectos previsibles directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre la salud humana.

Indica que si se cumplen los estándares establecidos no se prevé la necesidad de realizar una medición específica de la exposición de la población.

Pone de manifiesto que en la documentación aportada no se recogen las siguientes medidas de seguimiento consistentes en sistemas de medición del nivel sonoro en el entorno aeroportuario, ni de las actuaciones en relación con los planes de aislamiento acústico. Tampoco se ha valorado la posible afección de los campos electromagnéticos sobre los trabajadores y la población. Indica que se deben cumplir las normativas referentes a aguas de consumo y Legionella. Además, considera que no se han incluido medidas de seguimiento y control de aguas superficiales y subterráneas ni el detalle de la gestión de aguas sanitarias en la fase de obras y de las provenientes de las aeronaves, ni de la gestión de las aguas de limpieza. Asimismo, considera que no se han recogido medidas de seguimiento y control de vertido de aguas pluviales ni medidas de control sobre contaminación del suelo, ni medidas de gestión de sustancia peligrosas.

Por otro lado, este organismo indica que falta información al respecto de la contaminación lumínica y medidas para su reducción, respecto a los planes de emergencia y autoprotección, respecto a la disponibilidad de un sistema integrado de control de vectores y plagas y respecto a la identificación, en su caso, de posibles impactos acumulativos o sinérgicos en relación con otras actividades potencialmente contaminantes del entorno.

Finalmente, concluye que no se identifica a priori ningún impacto específico sobre el que fuera necesario realizar un estudio de evaluación de riesgo para la salud.

– Concello De Oleiros (OA-07)

Solicita que se contemple un procedimiento de reducción de ruido eliminando la limitación de altura en el cuadrante este-noreste.

Respecto a las servidumbres aeronáuticas y la afección acústica y su incidencia en el PGOU de Oleiros solicita que Aena S.M.E., S.A. proceda a la insonorización de las 110 viviendas afectadas por la ampliación de la zona de servidumbre acústica en el núcleo urbano de Montrove y se recoja así en la documentación y que se prevea como indemnización el pago de los costes de la elaboración del documento de modificación del PGOM de Oleiros para adaptarlo al nuevo Plan Director cuando se apruebe.

En relación con la ampliación de las servidumbres aeronáuticas y radioeléctricas previstas en la Propuesta de revisión del Plan Director solicita que se proceda a la corrección de la altura de afección desde la línea que define la servidumbre (unión del radiogoniómetro del aeropuerto (altitud 123 m) con el radiofaro de Lorbé (altitud 126 m) a 18 metros de conformidad con la forma de cálculo que define el Decreto 584/1972 artículo 16 en Lorbé ámbitos del SUND-3 y del PERI-4R y en Montrove POL-25 y POL-26.

En relación con la afección del radiofaro NDN C en O Seixal que podría afectar a varias edificaciones cuyo volumen construido vulnera la servidumbre solicita la supresión de la baliza del sistema de aproximación NDN C en O Seixal, eliminando así las radiaciones electromagnéticas que afectan a las viviendas adyacentes.

– Concello de Culleredo (OA-08)

Nota: a esta alegación presentada por el Concello de Culleredo se suman los siguientes grupos políticos, asociaciones y particulares: Marea Vecinal Culleredo, Federación de Asociaciones de Vecinos de Culleredo, Grupo Municipal PSDEG-PSOE, Grupo Municipal Socialista de Bergondo, Grupo Ciudadanos (dentro del Grupo Mixto), Bernardo Pampín Vieiro, Maite Carballo García y Rosa Mª Vieiro Naya.

En cuanto al análisis del tráfico, señala que los datos de tráfico aéreo utilizados para el análisis son solo hasta el año 2015 y desde el año 2005. Por tanto, piden que se utilice una serie de datos hasta el año 2017, fecha de revisión del Plan Director.

En relación con la evolución previsible de la demanda, señala que el estudio debería utilizar datos desde antes de 2005 y hasta 2017, considerando la serie de datos utilizada como incompleta. Asimismo, señalan la necesidad de la demostración de los cálculos realizados para el caso concreto del aeropuerto de Alvedro y que las variables explicativas utilizadas en el modelo para la estimación de la demanda son generales y de aplicación nacional, siendo ninguna particular del caso de A Coruña. También, señala que no se ha tenido en cuenta en la estimación de la demanda futura la incidencia del AVE, que entrará en un breve periodo de tiempo en competencia directa con el transporte aéreo, previéndose una disminución de la demanda, en lugar de un aumento.

Por otro lado, propone la eliminación de la actuación de ejecución de una calle de rodaje paralela de acceso a la pista 03 y de liberación de la pista 21 por considerarla innecesaria, ya que el número de operaciones/hora que la pista puede albergar actualmente no es superado en el horizonte 3. Además, la ejecución de dicha calle de rodaje supondría un fuerte impacto sobre los vecinos del núcleo de Hermida.

Asimismo, señala que no se justifica en el documento la necesidad de aumentar la superficie del Edificio Terminal de Pasajeros en 5.000 km², según se infiere de las necesidades detectadas hasta el Horizonte 3.

Por otro lado, solicita la justificación de la actuación de ejecución de una plataforma de aviación general con un edificio de procesamiento de pasajeros OCT independiente del edificio del procesamiento de pasajeros comerciales, así como la construcción de 11 puestos de estacionamiento en dicha plataforma.

Por último, el Concello manifiesta que la remodelación de la rampa 1 de la plataforma comercial no está justificada por la estimación de la demanda futura. Además, las afecciones sobre el término municipal de Culleredo y sus habitantes resultarían muy relevantes, especialmente en su impacto territorial, su red viaria, y los derechos afectados derivados de la incidencia sobre propiedades inmobiliarias.

– Ayuntamiento de A Coruña (OA-09)

Considera necesario que se actualicen y revisen al alza las estimaciones de crecimiento para el aeropuerto de Alvedro, tanto en pasajeros como en operaciones, y que se incluya en la propuesta de revisión del Plan Director las actuaciones de infraestructuras, equipamientos y dotaciones ajustadas a un nuevo y reajustado escenario de desarrollo previsible.

En base a ello, considera necesario incrementar la operación de la pista, por ser su longitud actual (2.188 m) insuficiente para acoger en el futuro aeronaves a plena carga que puedan efectuar vuelos de medio alcance. Además, considera necesaria la ampliación de la terminal de carga.

Por último, solicita que se dote al aeropuerto de una conexión con la AP-9 y que se amplíe y mejore el servicio de bus lanzadera.

– Grupo político BNG (OA-10)

Primeramente, solicita que la revisión del Plan Director contemple un horario de actividad que garantice 8 h de descanso a las personas del entorno sin operaciones de despegue/aterrizaje.

En cuanto a la adecuación al Reglamento Europeo de Certificación de Aeródromos UE 139/2014 del aeropuerto, el grupo político muestra su falta de entendimiento ante la decisión de no actuación en la zona 4 (N-550) con respecto a la subsanación de las desviaciones detectadas mediante el suavizado de taludes existentes por ser esta una opción inviable. Alegan que se deben revisar estos apartados para adecuar a la normativa vigente las condiciones del aeropuerto.

Asimismo, señalan que no se han adjuntado documentos que justifiquen la necesidad de mayores instalaciones y operatividad para hacer frente a la demanda futura, y que, aunque esta carencia se solucionase, se debería hacer un estudio sobre la coordinación entre aeropuertos y otros medios de transporte para hacer frente a dicha demanda.

Por último, realizan una petición para que las tres casonas que fueron trasladadas en la anterior ampliación del aeropuerto, al pie de la cabecera 03, y cuyo suelo es propiedad de Aena S.M.E., S.A., sean utilizadas como servicio de respiro para personas con discapacidad tanto mental como física, mediante una colaboración de la fundación Enaire con las asociaciones en el ámbito de la asistencia a discapacitados de la comarca.

– Asociación de Amigos de Alvedro (OA-11)

Señala que desde el traslado del umbral de la pista 21 en 150 m hacia el interior de la pista, en 2015, se producen constantes desvíos de aeronaves, por lo que

proponen, para una mejor operatividad, la ampliación de la pista a su antigua posición, reponiendo el balizamiento de aproximación de precisión.

Asimismo, consideran insuficiente la actual Terminal de Carga para hacer frente a la demanda de almacenaje de mercancías de las empresas del anillo comercial e industrial de A Coruña, por lo que proponen reubicarla en los terrenos aeroportuarios abandonados que en su día ocupó el aparcamiento de vehículos, liberando así espacio en la actual Área Terminal para la construcción de la nueva Terminal de Pasajeros proyectada.

– Asociación de Vecinos Afectados por la Ampliación del Aeropuerto de Alvedro-Culleredo (OA-12)

Indica que el plazo dispuesto para el periodo de información pública correspondiente al ISA de la Propuesta del Revisión del Plan Director (iniciado en junio y terminado en septiembre) es insuficiente y establecido en una época en la que tanto los interesados como los responsables de Aviación Civil se encuentran de vacaciones, dificultándose así la participación en el proceso.

Considera que se somete a los afectados a una clara indefensión al no incluirse en la información pública los siguientes documentos: cálculo de necesidades futuras, estimación de la demanda de tráfico aéreo, PCAP o estudio de capacidad de pista, análisis INM, mapas de ruido, documento justificativo de la inviabilidad de determinadas zonas del campo de vuelos para conseguir la franja de ancho de pista exigida por la Normativa Europea y estudio económico de rentabilidad y sostenibilidad.

Asimismo, indica que en la estimación del tráfico aéreo futuro no se ha contemplado la repercusión que tendrá la entrada del AVE en A Coruña, y que, según el Ministerio de Fomento, reducirá el número de pasajeros del aeropuerto con destino a Madrid en un 47%.

Señala que el déficit de espacio calculado en el edificio Terminal es de 300 m², mientras que se han proyectado 5.000 m², considerando esto innecesario. Proponen que se amplíe la primera planta del edificio hasta alcanzar la dimensión de la planta baja, sin modificar así la planta del mismo y sin exceder los límites del aeropuerto.

Por otro lado, indica que la remodelación de la rampa 1 sería innecesaria si se tuviesen en cuenta otras posibilidades de ampliación del edificio Terminal, como menciona en el punto anterior, y señala que, en caso de realizarse la remodelación, se expropiarían más de 12 viviendas y se desplazaría en 100 m la Rúa Polvorín, en 40 m la Rua Vixía, y en 300 m la Avenida de la Hermida.

Por último, señala que la expropiación de los terrenos que ocupan dos viviendas afectadas por la zona de actividades complementarias, producida tras la última ampliación, no está justificada, dado que no se les está dando uso alguno ni se les está aplicando labores de mantenimiento, lo que genera problemas de insalubridad en la zona con la presencia de insectos y roedores.

ALEGACIONES DE PARTICULARES COLECTIVAS E INDIVIDUALES

Dado el elevado número de alegaciones presentadas por particulares, con objeto de facilitar su procesamiento y respuesta se han clasificado en distintos tipos de los aspectos que en ellas se expongan.

Alegaciones de particulares colectivas Tipo 1

La estructura de los documentos del tipo 1 es la siguiente:

- ✓ Se expone que, tras someter la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña a información pública, el afectado/a presenta una serie de alegaciones.
- ✓ Se presentan las distintas alegaciones, enumerando cada una de ellas.
- ✓ Se concluye que en el documento sometido a información pública no se justifica la necesidad de las obras previstas. Se solicita la redacción de un nuevo documento en el que no se afecten zonas fuera de los límites actuales del aeropuerto y que éste se someta de nuevo a información pública.

Los distintos subtipos en los que se clasifican las alegaciones son:

– Alegaciones tipo 1.1.

1. La estimación del tráfico no contempla la repercusión de la llegada del AVE a la ciudad de A Coruña, cuando, según el Ministerio de Fomento, el tren captaría el 47% de los pasajeros con destino a Madrid, siendo este un porcentaje significativo, ya que el 56% de las operaciones comerciales del aeropuerto se realizan con Madrid.
2. Se considera que el coste de las actuaciones es muy elevado y se cuestiona la necesidad de llevarlas a cabo, ya que los resultados se obtendrían a muy largo plazo (H3, año 2035). Se expone la falta de estudio económico sobre la sostenibilidad de la obra, horizonte de financiación y recuperación del desembolso previsto.
3. Rechazo a las actuaciones que se deban a peticiones absurdas y que fomentan los “localismos políticos”.
4. Se expone el sentimiento de indefensión porque no se someten a información pública ciertos documentos (cálculo de necesidades futuras, estimación de demanda y de capacidad de pista, análisis INM, mapas de ruido, estudios de viabilidad de distintas zonas donde se descarta conseguir los 150 metros de ancho de pista que exige la normativa europea) que consideran necesarios para defender sus derechos.
5. Se expone el desacuerdo sobre el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, pidiendo “[...] *terminar el ataque brutal a un pueblo que lleva desde los años 50 siendo afectado por decisiones que nunca los han tenido en cuenta como ciudadanos* [...]”.

Se han recibido 216 escritos de tipo 1.1.

– Alegaciones Tipo 1.1.1.

Se incluyen las mismas alegaciones que la 1, 2, 3 y 5 del tipo 1.1.

Se han recibido 2 escritos de tipo 1.1.1 de particulares.

– Alegaciones Tipo 1.1.2

Se incluyen las mismas cinco alegaciones que en el tipo 1.1, pero en el punto 2 no se hace mención a la falta de estudio económico sobre la sostenibilidad de la obra.

Se han recibido 80 escritos de tipo 1.1.2 de particulares.

– Alegaciones Tipo 1.2

1. La estimación del tráfico no contempla la repercusión de la llegada del AVE a la ciudad de A Coruña, cuando, según el Ministerio de Fomento, el tren captaría el 47% de los pasajeros con destino a Madrid, siento este un porcentaje significativo, ya que el 56% de las operaciones comerciales del aeropuerto se realizan con Madrid.

Nota: esta alegación coincide con el punto 1 de las alegaciones de tipo 1.1.

2. Se indica que en el documento sometido a información pública no hay un estudio sobre la necesidad de construir una plataforma de aviación general en los núcleos de Alvedro y Liñares. Se solicita que, si se lleva a cabo dicha actuación, dichos núcleos sean incorporados en la DIA para que se les pueda aplicar el plan de insonorización de viviendas.

3. Se solicita que se proponga una actuación, de las dos alternativas presentadas, de los accesos a la nueva plataforma de aviación general y de helicópteros para evitar así la indefensión de los propietarios del suelo de la zona afectada.

4. Se expone que los costes del proyecto no están basados en estudios económicos serios y que falta un estudio económico sobre la sostenibilidad de la obra, horizonte de financiación y recuperación del desembolso previsto.

Nota: Esta alegación es similar a la incluida en el punto 2 de la de tipo 1.1.

Se han recibido 9 escritos de tipo 1.2.

– Alegaciones Tipo 1.2.1.

Son las mismas alegaciones que en el tipo 1.2 salvo la nº 4.

Se ha recibido un único escrito de este tipo.

– Alegaciones Tipo 1.3.

1. La estimación del tráfico no contempla la repercusión de la llegada del AVE a la ciudad de A Coruña, cuando, según el Ministerio de Fomento, el tren captaría el 47% de los pasajeros con destino a Madrid, siento este un porcentaje significativo, ya que el 56% de las operaciones comerciales del aeropuerto se realizan con Madrid.

Nota: esta alegación coincide con el punto 1 de las alegaciones de tipo 1.1.

2. Se cuestiona la necesidad de la ampliación del edificio terminal para cubrir el déficit de superficie detectado para el horizonte H3. Se propone reconfigurar el edificio para así evitar expropiaciones y modificaciones del entorno.

3. Se indica que en la rampa 1, cuya remodelación se propone en el Plan Director, se define un puesto de estacionamiento para un tipo de aeronave que no se menciona en la memoria. Se vuelve a cuestionar la necesidad de ampliación del

edificio terminal, cuya consecuencia sería la remodelación de la rampa 1 con la consiguiente afección a viviendas y vías urbanas.

4. Se expone que los costes del proyecto no están basados en estudios económicos serios o no se acompañan de ellos y que falta un estudio económico sobre la sostenibilidad de la obra, horizonte de financiación y recuperación del desembolso previsto.

Nota: Esta alegación coincide con la incluida en el punto 4 de las alegaciones de tipo 1.2.

5. Muestra su desacuerdo con el hecho de que se limite el desarrollo urbanístico en los ámbitos incluidos en las huellas de ruido y Servidumbres Aeronáuticas Acústicas, proponiendo, en su lugar, el exigir insonorizaciones adecuadas a las huellas sonoras en los permisos de obra.

Se han recibido 9 escritos de este tipo.

– Alegaciones Tipo 1.4.

1. La estimación del tráfico no contempla la repercusión de la llegada del AVE a la ciudad de A Coruña, cuando, según el Ministerio de Fomento, el tren captaría el 47% de los pasajeros con destino a Madrid, siento este un porcentaje significativo, ya que el 56% de las operaciones comerciales del aeropuerto se realizan con Madrid.

Nota: Esta alegación coincide con la incluida en el punto 1 de las alegaciones de tipo 1.1.

2. Muestra su desacuerdo con el hecho de que se limite el desarrollo urbanístico en los ámbitos incluidos en las huellas de ruido y Servidumbres Aeronáuticas Acústicas, proponiendo, en su lugar, el exigir insonorizaciones adecuadas a las huellas sonoras en los permisos de obra.

Nota: Esta alegación coincide con la incluida en el punto 5 de las alegaciones de tipo 1.3.

3. Se solicita que, debido al aumento de ruido que supondría la implantación de una maniobra de aproximación instrumental en la cabecera 03 (Tarrío), se revise el censo de viviendas con derecho a insonorización y se rebaje el límite de decibelios para que puedan ser insonorizadas.

4. Se expone el sentimiento de indefensión porque no se someten a información pública ciertos documentos (análisis INM y mapas de ruido, entre otros).

Nota: Esta alegación es similar a la incluida en el punto 4 de las alegaciones de tipo 1.1.

5. Se expone que los costes del proyecto no están basados en estudios económicos serios o no se acompañan de ellos y que falta un estudio económico sobre la sostenibilidad de la obra, horizonte de financiación y recuperación del desembolso previsto.

Nota: Esta alegación coincide con la incluida en el punto 2 de las alegaciones de tipo 1.1.

Se han recibido 38 escritos de este tipo.

– Alegaciones Tipo 1.4.1.

Son las mismas alegaciones que las de tipo 1.4 exceptuando la nº 4.

Se han recibido 6 escritos de este tipo.

– Alegaciones Tipo 1.5.

1. La estimación del tráfico no contempla la repercusión de la llegada del AVE a la ciudad de A Coruña, cuando, según el Ministerio de Fomento, el tren captaría el 47% de los pasajeros con destino a Madrid, siendo este un porcentaje significativo, ya que el 56% de las operaciones comerciales del aeropuerto se realizan con Madrid.

Nota: Esta alegación coincide con la incluida en el punto 1 de las alegaciones de tipo 1.1.

2. Se solicita la eliminación de la semi-calle de rodaje en la propuesta del Plan Director por no estar justificada y por suponer un la expropiación de viviendas y un gran impacto sobre los habitantes.

3. Se señala que la semi-calle de rodaje se utiliza como base para solucionar la necesidad de cumplir con la Normativa Europea en la “franja de ancho de pista” en la zona sureste de la pista, sin explorar otras soluciones. Se solicita la incorporación de los estudios de seguridad que determinan que en algunas zonas es inviable la adecuación de la franja. Se expone que en el proyecto hay zonas en el sureste y noroeste de la pista en que la adecuación de la franja se deja para futuros estudios. Se cuestiona sobre los problemas que puede suponer trasladar o soterrar la N-550.

4. Muestra su desacuerdo con el hecho de que se limite el desarrollo urbanístico en los ámbitos incluidos en las huellas de ruido y Servidumbres Aeronáuticas Acústicas, proponiendo, en su lugar, el exigir insonorizaciones adecuadas a las huellas sonoras en los permisos de obra.

Nota: Esta alegación coincide con la incluida en el punto 5 de las alegaciones de tipo 1.3.

5. Se expone que los costes del proyecto no están basados en estudios económicos serios o no se acompañan de ellos y que falta un estudio económico sobre la sostenibilidad de la obra, horizonte de financiación y recuperación del desembolso previsto.

Nota: Esta alegación coincide con la incluida en el punto 2 de las alegaciones de tipo 1.1.

Se han recibido 41 escritos de este tipo.

– Alegaciones Tipo 1.5.1.

Estos escritos exponen las mismas alegaciones que el tipo 5 y en el punto nº 4 añaden, en relación al soterramiento de la N-550, que dichas actuaciones ya están proyectadas en el máximo desarrollo posible del aeropuerto.

Se han recibido 49 escritos de este tipo.

Alegaciones de particulares colectivos Tipo 2.

Se refieren a la afección producida por la ampliación de la Zona de Servicio para construcción de pista de rodaje de acceso a cabecera 03 y están compuestas de dos partes:

- ✓ Se expone que la construcción de una pista de rodaje de acceso a la cabecera 03 y salida a asociada a la pista 21 hace que se amplíe la Zona de Servicio del aeropuerto, lo que supone una importante ocupación de suelo clasificado por el planeamiento vigente como suelo urbano en ordenanzas 2 y 3 (parcelas con viviendas u otras instalaciones como locales comerciales).

Informa que el alegante es titular de uno de los inmuebles afectados y, basándose en los artículos 6 y 8 del RD 2591/1998, argumenta que, aunque los terrenos que se incorporen a la Zona de Servicio serán objeto de expropiación, se deberían de establecer unos plazos para evitar la incertidumbre sobre la situación de los inmuebles que tienen los titulares y una estimación de costes de dicha expropiación.

Asimismo, expresa que no existe una valoración detallada de cómo se ha obtenido el importe incluido en el documento del Plan Director.

También señala que la actuación de la calle de rodaje provocaría la desaparición de la conexión viaria que da acceso al núcleo de Culleredo desde la N-550 y que el documento de revisión del Plan Director no prevé una solución para ello.

- ✓ Por otro lado, se citan varias circunstancias (distancias desde A Coruña hasta el aeropuerto de Santiago y desde Santiago a Vigo, la comparativa entre la visibilidad mínima de los ILS de los aeropuertos de Santiago y A Coruña, la limitación de operatividad del aeropuerto, la distancia del punto de decisión en casos de baja visibilidad y la incidencia del futuro AVE) para argumentar que la necesidad de las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director podría no estar suficientemente justificada ante los afectados por la expropiación de terrenos.

Finalmente, expone que, en muchos casos, como en los aeropuertos de Murcia o Castellón, las expropiaciones que se han llevado a cabo con motivo de ampliaciones de Zonas de Servicio aeroportuaria no tenían el interés social y la utilidad pública que la obra implícitamente comportaba.

Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita la Propuesta de revisión del Plan Director con un estudio de viabilidad económica y de oportunidad de la ampliación que justifique las expropiaciones, y en caso de que así sea, se establezcan los plazos para la intervención y el inicio de las expropiaciones.

Nota: este mismo escrito es presentado por el Grupo municipal Alternativa de los vecinos de Culleredo.

Se han recibido 19 escritos de este tipo.

Alegaciones de particulares individuales.

– Alegación PI-1

Manifiesta que en la propuesta de revisión del Plan Director no se ha tenido en cuenta la repercusión que tendrá la entrada del AVE en A Coruña en los próximos años, aportando una serie de datos que demuestran que el tráfico aéreo disminuirá, en lugar de aumentar.

Asimismo, pide una racionalización de los aeropuertos de A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo en uno. Por otra parte, expresa su desacuerdo con el nivel de afección acústica y la huella sonora calculada, indicando que no se ha realizado una medición de sonido para conocer la huella sonora real, sino que se ha utilizado un modelo matemático para simularlo. En cuanto a la franja de protección lateral de pista, pide que se aporte un estudio que justifique que no se puede dar la protección en la parte noroeste del aeropuerto de los 150 m obligatorios para el caso de una salida de pista de alguna aeronave. Por último, pide que se elimine el radiofaro NDB C por su falta de utilidad actual y el daño causado a los vecinos cuyas viviendas se sitúan en la zona de dicho radiofaro.

– Alegación PI-2

Señala que, en la propuesta de revisión del Plan Director, en la estimación del tráfico aéreo futuro, no se contempla la repercusión que tendrá la llegada del AVE a la ciudad de A Coruña, que según el Ministerio de Fomento, captará el 47% de los pasajeros que viajan de Alvedro a Madrid. Como afectada por el ruido generado en horario nocturno (de las 23 a las 7 h) y en representación de unos 25.000 vecinos, exige que se eliminen las actividades del aeropuerto en ese periodo para asegurar el descanso. Por otra parte, indica que debería realizarse un Plan Director del Sistema Aeroportuario Gallego para potenciar las sinergias entre los aeropuertos existentes, en lugar de hacerlo por separado. Por último, considera que deben incluirse en el proceso de información pública documentos como el estudio de viabilidad de distintas zonas donde se descarta conseguir los 150 m de ancho de pista de seguridad que exige la Normativa Europea.

– Alegación PI-3

Indica que sería necesario desplazar el umbral de la pista 03, dotando a la cabecera 03 de una RESA de 240 m para cumplir con la norma 3.5.3. de las “Normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público” que, aunque se trate de una recomendación, dicha norma solo se puede incumplir si se cumplen una serie de requisitos, encontrándose el aeropuerto incumpliendo uno de ellos y viéndose obligado a cumplir con dicha norma. Considera procedente ampliar la franja de pista hasta los 150 m, o lo máximo posible dentro del recinto aeroportuario, ya que en zonas como el sur y el sureste se ha expropiado más terreno del que finalmente ha ocupado la reducida franja actual.

En cuanto a la longitud de la fila central de luces del sistema de iluminación de aproximación de precisión a la pista 21, considera que, aunque no se pueda establecer una longitud de 900 m de la misma, tal y como indica la norma 5.3.4.22.

del RD 862/2009 por dificultades que resultan de la orografía principalmente, sí debería ampliarse dicha longitud hasta los 570 m, punto en el que se encontraban las primeras luces en el año 2014, indicando también que dichos terrenos ya pertenecen al aeropuerto.

– Alegación PI-4

Manifiesta la preocupación sobre el impacto visual y paisajístico que supondría la ampliación del aeropuerto, que se haría muy patente desde su vivienda. Asimismo, indica que, con la propuesta de ampliación, el valor de mercado de su propiedad (finca y casa) sufre un menoscabo patrimonial. Indica que a menos de 60 km existe un aeropuerto internacional y que cualquier ampliación en el aeropuerto de Alvedro será traumática para vecinos y costosa para la Administración por encontrarse en una zona muy habitada. Señala también la presencia del monte Xalo, de más de 500 m, muy cerca de la cabecera sur, que hace inviable que las aeronaves entren por una cabecera y salgan por la opuesta. Por último, indica que desde el año 2007 el número de pasajeros ha sufrido un estancamiento, con bastantes años por debajo del millón de pasajeros.

ANEXO 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 la redacción de los proyectos que se deriven de las actuaciones previstas en la propuesta de Plan Director se analizará la correspondiente huella de carbono.
- En la Propuesta de revisión del Plan Director se determinan y se identifican una serie de necesidades, en virtud de la evolución previsible de la demanda, de modo que se analizan las posibles necesidades de ampliación de las plazas de aparcamiento existentes en base a dichos resultados.

En lo que respecta a la conexión del aeropuerto con las ciudades del entorno, este hecho es muy importante para el funcionamiento del aeropuerto; si bien no es objeto del Plan Director ni del ISA proponer soluciones para mejorar las conexiones entre el aeropuerto y las diferentes ciudades; el ámbito del Plan Director es dotar al aeropuerto de los accesos adecuados para satisfacer la demanda que se espera en el mismo. De todos modos, en el ISA sí se analiza la relación del Plan Director con los planes de transporte vigentes con los que podría estar relacionado, con objeto de ser coherente y compatible con ellos, y detectar incompatibilidades o posibles efectos ambientales.

- En cuanto a la afección acústica, tanto el Real Decreto 1367/2007 como la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, establecen las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos, permitiendo conseguir su integración con los usos urbanísticos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por dichos aeropuertos. El ISA en su apartado 7.2. Medidas para la reducción de la contaminación acústica establece la zona de afección acústica para el Aeropuerto de A

Coruña, esta se corresponde con la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60- Le 60- Ln 50 dB(A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para los escenarios actual y desarrollo previsible de la propuesta de revisión del Plan Director. La zona de afección acústica del Aeropuerto de A Coruña se extiende tanto al norte como al sur del mismo, en los términos municipales de Culleredo, Oleiros y en menor medida, en Cambre. Tal y como se recoge en el ISA, se definirán medidas de reducción del ruido para esta zona en consonancia con el concepto de “enfoque equilibrado”. El ISA contempla también como medidas adicionales la optimización de los canales de comunicación entre Aena S.M.E., S.A. y autoridades locales, grupos de interés y público en general en lo relativo a aspectos medioambientales, el fomento de la colaboración entre los diferentes agentes del sector que permita detectar oportunidades de mejora. En relación con el plan de aislamiento acústico, se informa que Aena S.M.E., S.A. publica en su página web informes de seguimiento del Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto de A Coruña: <http://www.aena.es/es/corporativa/planes-aislamiento-acustico.html> y seleccionar Aeropuerto de A Coruña. Asimismo, se informa que el Plan de Aislamiento Acústico es seguido por una Comisión en la que participa la Xunta de Galicia, a través de la Consellería de Medio Ambiente, Vivenda e Territorio.

- En el Aeropuerto de A Coruña se respetan las recomendaciones del Consejo 1999/219 /CE, de 12 de julio de 1999, y de la Comisión Internacional de Protección contra las Radiaciones No Ionizantes (ICNIRP), en lo relativo a la exposición del público en general a los campos electromagnéticos, y posteriores normativas desarrolladas a tales efectos, así como el Real decreto 299/2016, de 22 de julio, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a campos electromagnéticos.

En cualquier caso, en la Adenda al ISA se recoge la argumentación para la eliminación de la instalación NDB Charlie como actuación de la propuesta del Plan Director a considerar en el horizonte de desarrollo previsible.

- En cuanto a las normativas referentes a aguas de consumo, el aeropuerto cumple actualmente con la normativa vigente a este respecto. Igualmente, en lo relativo a la normativa vigente en materia de control de la Legionella. En el caso específico de la Legionella se realizan los tratamientos requeridos en los depósitos y las correspondientes analíticas.

- El aeropuerto cuenta con una red de control piezométrico de las aguas subterráneas. Realiza analíticas y las remite al órgano competente de la Xunta de Galicia, de acuerdo con la periodicidad fijada por dicho órgano. Las aguas pluviales susceptibles de arrastrar contaminación son tratadas en tres separadores de hidrocarburos antes de su vertido a la red general de pluviales, para posteriormente verter al río Trabe. Este vertido cuenta con la correspondiente autorización administrativa otorgada por Augas de Galicia, con fecha 29 de agosto de 2012. Existen además otros cuatro separadores de hidrocarburos para el tratamiento de aguas de distintos orígenes.

- La gestión de las aguas sanitarias en fase de obra se detallará en aquellos proyectos constructivos que se deriven de las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña. Las aguas procedentes de las aeronaves no son

tratadas en el aeropuerto. Se retiran en cubas a plantas de tratamiento. La gestión de aguas de limpieza se realiza mediante su evacuación a la red aguas fecales, que, tras pasar por una decantadora, acomete a la red general de alcantarillado público municipal. Las aguas pluviales susceptibles de arrastrar contaminación por pasar por la plataforma son tratadas en tres separadores de hidrocarburos antes de su vertido a la red general de pluviales. Existen además otros cuatro separadores de hidrocarburos para el tratamiento de aguas de distintos orígenes.

- Las medidas para evitar la contaminación de los suelos en fase de obra se detallarán en aquellos proyectos constructivos que se deriven de las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña. En cuanto a la fase de funcionamiento, actualmente el aeropuerto cuenta con un protocolo específico de actuación en caso de que se produzcan vertidos accidentales de combustible, aceites u otros lixiviados contaminantes motivados por accidentes, averías o descuidos en el mantenimiento de maquinaria y vehículos. El Sistema de Gestión Integrado implantado en el aeropuerto dispone de un procedimiento en el que se incluye la forma de actuar ante vertidos accidentales de combustible, aceites u otros lixiviados. En cualquier caso, si 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.

- El ISA en su apartado 4.6.3 señala que el Aeropuerto de A Coruña genera dos tipos de residuos asimilables a no peligrosos: urbanos e inertes. La zona de almacenamiento de residuos urbanos cuenta con varios contenedores para residuos orgánicos/inorgánicos, papel, vidrio, madera, chatarra y lodos, ubicados en dos zonas de recogida selectiva: Cantina y Portalón. En cuanto a los residuos peligrosos, el Aeropuerto de A Coruña dispone de una autorización de pequeño productor de residuos peligrosos. Los residuos peligrosos son segregados en su origen y gestionados de acuerdo con la legislación vigente. En el aeropuerto existe un punto verde de almacenamiento general de todos los residuos (aceite, filtros, material impregnado, fluorescentes, equipos electrónicos desechables, pilas, grasas, baterías, etc.) y de cuatro zonas de depósito integradas en los puntos de generación: Cocheras, Bomberos, Caseta de incendios y Central Eléctrica. Los residuos se almacenan en contenedores adecuados para cada tipo de residuo, debidamente etiquetados. El aeropuerto realiza el seguimiento de esta gestión a través de la empresa contratada para la gestión del Procedimiento de Residuos Peligrosos del Sistema de Gestión Ambiental.

- Respecto a la contaminación lumínica Aena S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, promueve la prevención y reducción de la contaminación lumínica. El aeropuerto promueve la utilización de lámparas y luminarias adecuadas sustituyendo paulatinamente las instalaciones más contaminantes por otras nuevas que dispongan de luminarias más actualizadas en cuanto a criterios de contaminación lumínica y utilizando en cada tipo de iluminación las lámparas recomendadas menos contaminantes. En general se utilizan luminarias que dirijan su haz de luz en sentido descendente o en su defecto se utilizan pantallas o rejillas para evitar la dispersión del haz luminoso. También se está procediendo a la instalación progresiva de lámparas de bajo consumo, a la sectorización

de la iluminación y a la instalación de detectores de presencia que conseguirán una reducción notable del consumo eléctrico y de la contaminación lumínica. Además, en algunos casos se restringe su uso dependiendo de la zona y horario de utilización. El aeropuerto establece variaciones de alumbrado en función de la hora o de las condiciones atmosféricas presentes, utilizando sistemas inteligentes que controlan los niveles de iluminación y los adaptan a las necesidades de cada momento. Cabe mencionar que el horario de funcionamiento del aeropuerto es de 6:30 de la mañana a 24:30 de la noche, permaneciendo cerrado el resto del día.

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

- Como establece la legislación vigente, en cumplimiento del Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, el Aeropuerto de A Coruña cuenta actualmente con el preceptivo Plan de Autoprotección. Aena S.M.E., S.A. informará al órgano que otorga la licencia o permiso determinante para la explotación o inicio de la actividad acerca de cualquier modificación o cambio sustancial en la actividad o en las instalaciones, en aquello que afecte a la autoprotección.

- Las dimensiones de las superficies que definen las servidumbres aeronáuticas están establecidas en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y no son susceptibles de modificación. Por otro lado, tal y como indica el Artículo 29 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (modificado a este respecto por el Real Decreto 1189/2011 y por el Real Decreto 297/2013) la aprobación del establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas comportará para cualesquiera planes o instrumentos de ordenación estatales, autonómicos o locales que se encuentren afectados, la incorporación de las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio. A tales efectos, será obligatoria la adaptación de los planes o instrumentos de ordenación territorial o urbanística en vigor en el plazo que determine la legislación aplicable o, en su defecto, el de seis meses y no serán de aplicación, mientras tanto, las determinaciones del planeamiento urbanístico que no resulten acordes con las servidumbres aprobadas. Además, los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones aeronáuticas civiles, serán informados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. En cualquier caso, y también según indica dicho artículo, excepcionalmente, la Dirección General de Aviación Civil podrá informar favorablemente planes e instrumentos de ordenación en los que se incluyan actuaciones que vulneren las servidumbres aeronáuticas, siempre que quede acreditado, a juicio de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil, que no se

compromete ni la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el aeródromo.

- En lo relativo a lo indicado sobre la ruta de salida hacia el este, que sobrevuela el municipio, esta se corresponde con la trayectoria nominal prevista de las aeronaves en su procedimiento de salida desde la pista 03, conforme a lo recogido en las cartas de salida normalizadas para vuelo por instrumentos (SID) recogidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) para el Aeropuerto de A Coruña y conforme al Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

- Con el fin de corregir la afección acústica señalada, Aena S.M.E., S.A. actualmente está llevando a cabo un Plan de Aislamiento Acústico en el entorno del Aeropuerto de A Coruña para aquellas viviendas y edificaciones de uso sensibles en las que se constata la necesidad de llevar a cabo actuaciones de insonorización. El ámbito de ejecución de este plan de aislamiento acústico se actualiza cada 5 años, con objeto de recoger la situación existente en cada momento.

- La figura del Plan Director es de naturaleza y contenido fundamentalmente aeroportuario, resuelve los aspectos relacionados con los requerimientos aeronáuticos de ampliación del aeropuerto, siendo el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario el instrumento de ordenación urbanística y territorial. En este sentido, debido a la nueva delimitación de la Zona de Servicio aeroportuaria recogida en la Propuesta de revisión del Plan Director, se deberá realizar y tramitar una actualización del Plan Especial (una vez se apruebe la Propuesta de Revisión del Plan Director), que incorpore la nueva delimitación y configuración del aeropuerto. En cuanto a la indemnización solicitada para el pago de los costes de la elaboración del documento de modificación del PGOM de Oleiros para adaptarlo al nuevo Plan Director cuando se apruebe, este aspecto excede el alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

- Respecto a incluirse en el proceso de información pública documentos como el estudio de viabilidad de distintas zonas, según el RD 2591/98 en el artículo 5 se incluye los documentos que se incluyen en el Plan Director y son estos documentos los que se someten al proceso de tramitación.

- En cuanto al estudio económico sobre la sostenibilidad de la obra, horizonte de financiación y recuperación del desembolso previsto, la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña empezó su tramitación por el RD2591/98 vigente en el momento de tramitación del mismo. En el mismo, no se incluía la necesidad de realizar dichos documentos.

- Respecto al coste de las actuaciones, estas se han calculado se encuentran ligadas a unos determinados volúmenes de tráfico determinados. Por lo tanto, las actuaciones se realizarán cuando se alcancen dichos volúmenes.

- Las instalaciones aeroportuarias que emiten radiaciones radioeléctricas se encuentran protegidas por perímetros de seguridad cuyo objetivo es prever tanto el acceso no autorizado como la posible afección a la población. En el artículo 16, del Capítulo 2º del Decreto 584 /1972, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

- La metodología para la obtención de las previsiones de tráfico aéreo de los aeropuertos de la red de Aena S.M.E., S.A. se basa en la combinación del uso de dos metodologías: la *Top-Down* (modelos econométricos) y la *Bottom-Up* (análisis de rutas, programación de compañías, competencia con otros modos de transporte, etc.) para el ajuste del modelo, tal y como se expone en el apartado 2.1.2. del ISA. En el caso particular del Aeropuerto de A Coruña, en el momento de elaboración de las previsiones de tráfico se desconocía la fecha de entrada del corredor AVE Madrid-A Coruña, por lo que no se ha considerado el impacto del AVE de forma directa en un año concreto, sino que se ha repartido el efecto a largo plazo proponiendo que los crecimientos interanuales sean comedidos. De hecho, los crecimientos interanuales en el periodo 2023-2027 son sensiblemente inferiores a los esperados en los años inmediatamente anteriores y posteriores.

Asimismo, en el propio capítulo de la demanda se determinan unos horizontes de estudio en función del volumen de tráfico previsto. En los capítulos posteriores del Plan Director se calculan las necesidades ligadas a los volúmenes de tráfico que constituyen los horizontes de estudio, independientemente del momento temporal en el que se alcancen. En caso de que el impacto de la apertura del tren de Alta Velocidad sea superior al previsto inicialmente, lógicamente el volumen de tráfico aéreo alcanzado será inferior al estimado para un año determinado. No obstante, dado que las actuaciones a acometer en infraestructuras asociadas a la demanda de tráfico están ligadas a un volumen de tráfico y valores de diseño determinados, si en un determinado momento no se han alcanzado los valores de tráfico, las actuaciones asociadas no se activarán, posponiéndose hasta el momento en el que sean necesarias.

- Tal y como se comenta en la Propuesta de revisión del Plan Director la única solución viable para aumentar la capacidad del Campo de vuelos manteniendo la operativa actual del aeropuerto (pistas enfrentadas) consiste en ejecutar una semi-calle de rodaje paralela a pista que permite conectar la plataforma de estacionamiento de aeronaves con la cabecera 03. Se propone mantener el modo de operación actual, ya que despegar por la pista 21 implica un fuerte gradiente de ascenso para superar los obstáculos naturales que representan la proximidad de los montes Costa y Xalo. Operando en este modo, la instalación tiene una capacidad sostenible que se encontraría muy próxima a la saturación en el largo plazo. Además, se observa que en salidas y llegadas sí que se prevé que la demanda horaria supere sus respectivas capacidades sostenibles. La capacidad previamente mencionada se corresponde con un modo de operación equilibrado de operación. Sin embargo, en un determinado momento es posible favorecer un tipo de operación en detrimento del otro, factible en el Aeropuerto de A Coruña ya que las puntas se encuentran desacopladas. No obstante, debido a la incertidumbre inherente a toda previsión de tráfico y a medida que éste se vaya intensificando, es probable que ya no sea sostenible atender la demanda horaria esperada de forma desequilibrada. Por lo que tal y como se ha comentado con anterioridad, la única solución viable es la ejecución de la semi-calle de rodaje paralela.

- En la Propuesta de revisión de Plan Director se propone la actuación de ampliación del edificio terminal, la actuación surge ya que es necesario ampliar algunas de las superficies y equipamiento para atender la demanda prevista en el horizonte del Desarrollo Previsible con el nivel de servicio adecuado. En el largo plazo, se precisa de

un nuevo control de seguridad. En el medio – largo plazo se propone la remodelación y ampliación de la zona de embarque para incrementar el número de puertas de embarque de contacto, así como la ampliación de la sala de recogida de equipajes y la instalación de un nuevo hipódromo.

- En la Propuesta de revisión de Plan Director se propone la actuación de ejecución de una zona independiente de aviación general ya que de esta forma se suprime una posible penalización de la capacidad de plataforma de aviación comercial debida a las interferencias entre los diferentes tipos de tráfico; ligado a esto, la construcción de la aviación general en la zona propuesta permite que el desarrollo futuro del aeropuerto no se encuentre condicionado. Teniendo en cuenta lo anterior, se considera preferible la ejecución de la zona de aviación general en la zona propuesta ya que permite una buena operatividad de la plataforma y un mejor desarrollo del aeropuerto en su conjunto, sin condicionarlo más allá del horizonte del Desarrollo Previsible. Para el cálculo de las necesidades de aviación general se ha empleado el método empleado para este tipo de tráfico, partiendo de la hipótesis de que se conserva el ratio de aeronaves de Aviación General en la hora punta sobre las Aeronaves Hora Punta. La remodelación de la plataforma es una mejora operativa a acometer asociada a la ampliación del edificio terminal propuesto y la necesidad de disponer de más puestos de contacto.

- En lo que respecta a la actuación de ampliación de longitud de pista, en la Propuesta de revisión de Plan Director se ha analizado las aeronaves más características que operan en el aeropuerto y las que se prevé que operen en el futuro (A320 y A321) y tras el estudio se concluye que las aeronaves, con la TORA disponible a día de hoy, podrían operar las rutas establecidas y las potenciales sin presentar limitaciones en la carga de máxima que pueden transportar.

- Por otro lado, en la Propuesta de Revisión de Plan Director se propone el traslado de la terminal de carga ya que se ve afectada por la solución propuesta para el edificio terminal y la remodelación asociada de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Con su traslado se reserva el espacio suficiente para una posible ampliación en caso de considerarse necesario.

- Tal y como se comenta en la Propuesta de revisión de Plan Director, la decisión de no actuación sobre dicha zona se basa en un estudio de seguridad que analiza y justifica la inviabilidad del cumplimiento de las desviaciones normativas en relación con el ancho de la franja de pista. Así mismo, el Aeropuerto de A Coruña se encuentra certificado teniendo en cuenta dicha premisa.

- En lo que respecta a la coordinación de los aeropuertos, la demanda de tráfico de cada uno de ellos ya tiene en cuenta la posible competencia que pudiera existir entre los mismos. En lo que respecta a las conexiones del aeropuerto con el entorno, el objeto del Plan Director es dotar al aeropuerto de los accesos necesarios para atender la futura demanda.

- En el apartado 6.12 del ISA se realiza un análisis de los efectos de la alternativa seleccionada sobre el paisaje y en el apartado 7.3 del ISA se incluyen algunas medidas de integración paisajística que deberán ser desarrolladas por los proyectos que se deriven de la aplicación del Plan Director.