

DECLARACIÓN DE RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO A CORUÑA

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 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 promover un desarrollo sostenible y conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente, contribuyendo a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

En el ámbito definido por la citada Ley 9/2006, la Propuesta de revisión del Plan Director de este aeropuerto ha sido sometida a procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, actuando en un primer momento como órgano ambiental el antiguo Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, actualmente Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y como órgano promotor de dicho Plan la antigua Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), actualmente Aena SME S.A.

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

En este sentido se DECLARA que, en cumplimiento de los artículos 12 y 22 de la citada Ley 9/2006, y una vez finalizada la fase de consultas, la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento, y la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, elaboraron conjuntamente la Memoria Ambiental, con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director. En esta Memoria Ambiental se analizaron el proceso de evaluación, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad, el resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado

en consideración, la adenda al informe de sostenibilidad ambiental realizada en respuesta a solicitud del órgano ambiental, y la previsión de los impactos significativos de la aplicación de este Plan Director, incorporando, asimismo, las determinaciones finales que debían incorporarse a la propuesta del Plan Director.

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

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

- Principales hitos y fechas del proceso de evaluación, iniciado con el Informe Preliminar de Evaluación y culminado con la elaboración de la Memoria Ambiental.
- Contenido y alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) y su adenda.
- Resultados de las consultas y de la información pública efectuada.
- Contenido de las determinaciones de la Memoria Ambiental, recogiendo tanto las medidas de integración ambiental propuestas como los indicadores de seguimiento, así como una serie de determinaciones y buenas prácticas en el desarrollo de los futuros proyectos.

**RESUMEN DE LA DOCUMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN
AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE A
CORUÑA**

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	PROCESO DE EVALUACIÓN	2
3.	CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y SU ADENDA.....	6
3.1.	ANÁLISIS DE LA COMPATIBILIDAD DEL PLAN DIRECTOR CON PLANES, PROGRAMAS Y NORMATIVA SECTORIAL	6
3.2.	ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN	6
3.3.	ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR	12
3.4.	EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL	13
3.5.	PREVISIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR.....	18
3.6.	DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR	25
3.7.	MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN Y SU SEGUIMIENTO	28
3.7.1.	MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	29
3.7.2.	MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	32
3.8.	CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	34
4.	RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA	36
4.1.	PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS	36
4.2.	CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES.....	46
5.	DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL	53
5.1.	OBJETIVOS, MEDIDAS E INDICADORES ESTRATÉGICOS	53
5.1.1.	OBJETIVOS.....	53
5.1.2.	MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	54
5.1.3.	INDICADORES DE SEGUIMIENTO.....	54
5.2.	BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS	55
5.3.	PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL	60

1. INTRODUCCIÓN

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

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

El objeto de los planes directores aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar el horizonte de desarrollo previsible y la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, tal y como marca el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, sobre Ordenación de los aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres, siempre bajo la perspectiva de que constituyen una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria, y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del aeropuerto son, por una parte, el de movimiento de aeronaves, que incluye: zona de maniobras, campo de vuelo, plataforma de estacionamiento de aeronaves e instalaciones auxiliares. Por otra parte, el subsistema de actividades aeroportuarias está compuesto por las siguientes zonas: de pasajeros, de carga, de apoyo a la aeronave, de servicios, de aviación general, de abastecimiento, de actividades complementarias, y, por último, el subsistema de reserva aeroportuaria, que contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto.

2. PROCESO DE EVALUACIÓN

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

La tramitación ambiental estratégica de la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de A Coruña se inició mediante el envío, con fecha de 26 de septiembre de 2011, del Informe de Evaluación Preliminar al, por aquel entonces, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Posteriormente, la entonces 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, con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA). Se realizaron veintiséis consultas, recibándose trece respuestas:

- Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Sostenibilidade e Paisaxe. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Conservación da Natureza. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.
- Secretaría Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Movilidade. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Infraestructuras. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.
- Augas de Galicia. Subdirección Xeral de Programación e Proxectos. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Innovación e Xestión da Saude Pública. Consellería de Sanidade. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral do Patrimonio Cultural. Consellería de Cultura e Turismo. Xunta de Galicia
- Diputación Provincial de A Coruña.
- Ayuntamiento de Arteixo.
- Ayuntamiento de A Coruña.
- Ayuntamiento de Oleiros.

A la vista del Informe de Evaluación Preliminar y del resultado de las consultas realizadas a las Administraciones Públicas afectadas y público interesado, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural aprobó, con fecha de 29 de marzo de 2012 el Documento de Referencia. Con fecha 2 de abril de 2012, se dio traslado a Aena de este documento para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la propuesta de revisión del Plan Director 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).

De acuerdo 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 por un periodo de 45 días, contados a partir del día siguiente de la fecha de publicación, previo anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 145, de 15 de junio de 2018, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la Propuesta de revisión del Plan Director.

Como resultado de esta fase de información y consultas, se recibieron veintidós alegaciones de organismos y asociaciones:

- Oficina Española de Cambio Climático.
- Subdirección General de Explotación. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.
- Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Secretaría General de Infraestructuras. Ministerio de Fomento.
- Secretaría General Técnica. Ministerio de Hacienda.
- Secretaría General Técnica. Ministerio del Interior.
- Subdirección General de Patrimonio. Ministerio de Defensa.
- Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo. Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Patrimonio Natural. Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Movilidade. Consellería de Infraestructuras e Vivenda. Xunta de Galicia.
- Dirección Xeral de Saúde Pública. Consellería de Sanidade. Xunta de Galicia.
- Concello de Oleiros.
- Concello de Culleredo.
- 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)
- Ayuntamiento de A Coruña.
- Grupo político BNG.
- Grupo municipal da Alternativa dos vecinos de Culleredo.
- Asociación Amigos de Alvedro.
- Asociación de vecinos afectados por la ampliación del aeropuerto de Alvedro-Culleredo.

Y además cuatrocientos sesenta y nueve de particulares colectivas, que se distribuyen en once tipos, así como siete de particulares.

Con fecha 5 de junio de 2019, la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica recibió el informe redactado por el órgano promotor, que

responde motivadamente a las observaciones y alegaciones que se han formulado, tal y como marca el artículo 21 de la Ley 9/2006, donde se expone cómo se han tomado en consideración las observaciones y alegaciones en la propuesta del Plan Director, incluyendo el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El 11 de octubre de 2019, la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental solicita a AENA SME S.A. una solicitud de subsanación del informe de sostenibilidad ambiental.

Para dar respuesta a esta solicitud, Aena SME S.A. elaboró una adenda al ISA que fue remitida el 11 de octubre de 2019. 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 evaluación 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 de Medidas e indicadores estratégicos de la Memoria Ambiental.

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

3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y SU ADENDA

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

En virtud de lo establecido en los Anexos I y II de la Ley 9/2006, de 28 de abril, así como en la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de 27 de julio de 2012, por la que se aprueba el documento de referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Revisión del Plan Director del aeropuerto de A Coruña, el gestor aeroportuario ha estudiado la compatibilidad del documento de planificación aeroportuaria con otros planes, programas y legislación sectorial en materia de ruido, emisiones atmosféricas, eficiencia energética, residuos, biodiversidad, suelo, medio hidrológico, usos del suelo y ordenación del territorio, patrimonio cultural, transporte y movilidad.

En la memoria ambiental se han resumido las interacciones de los diferentes planes, programas y normativa sectorial con el Plan Director del aeropuerto, identificando cómo han sido tenidas en cuenta en la elaboración del ISA y su adenda, así como, los objetivos ambientales que se establecen.

3.2. 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, analizando para ello, el clima y cambio climático, la calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), el consumo de energía y emisiones de CO₂, la geología y los suelos, los residuos generados, el medio hidrológico, los espacios protegidos y la biodiversidad, los usos del suelo y la ordenación territorial, el patrimonio cultural, el paisaje, las infraestructuras, el transporte y la movilidad, y el medio socioeconómico.

El aeropuerto de A Coruña está situado a 8 kilómetros al este de la ciudad de A Coruña, su superficie es de 120,26 ha y está situado a 101 metros de altitud sobre el nivel del mar.

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.

En el ISA se han analizado los escenarios climáticos regionalizados de la AEMET, concluyéndose que para el periodo 2020-2100 se aprecia un incremento de la temperatura máxima, y un aumento de la duración de las olas de calor. 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.

La caracterización acústica se ha realizado para los periodos día (L_d), tarde (L_e) y noche (L_n). Esta ha sido estimada empleando el programa de simulación INM (*"Integrated Noise Model"*), versión 7.0d. Tras el análisis de las huellas sonoras correspondientes a los umbrales L_{eq} 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde (L_d y L_e), y L_{eq} 45, 50, 55, 58 y 60 dB(A) para el periodo noche (L_n), en el ISA se concluye que se superan los objetivos de calidad fijados según el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas de diferentes tipologías, detectándose en el municipio de Culleredo 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.

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 DÍA 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.

En relación a la calidad química del medio atmosférico, las conclusiones del ISA, extraídas de las estimaciones realizadas mediante el programa EDMS 5.1.4.1, señalan que en la actualidad no se superan los límites establecidos en la normativa vigente en las poblaciones cercanas al recinto aeroportuario.

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 CO_2 anuales según el factor de conversión de 0,266 toneladas de CO_2 por MWh. La emisión de CO_2 procedente del consumo de combustibles de fuentes fijas y móviles, estimado en el ISA a partir del programa EDMS 5.1.4.1 fue de 8.519,2 tn/año. Consecuentemente, las emisiones totales de CO_2 en el aeropuerto ascienden a 9.394,2 tn/año, que suponen 9,16 kg CO_2 /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, se volvieron a calcular los valores de emisiones, teniendo en cuenta este criterio. Las emisiones de CO₂ de alcance 1 y 2 resultantes son 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.

En cuanto a la geología, el aeropuerto se localiza en la Zona Centro -Ibérica (complejo de Órdenes). 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.

En cuanto a la gestión de residuos, el aeropuerto está inscrito en el Registro de pequeños productores de residuos peligrosos (RPs) de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Urbanismo de la Xunta de Galicia, y mantiene un contrato con un gestor autorizado para su retirada. La cantidad total de residuos peligrosos generados durante el año 2015 fue de 36.581 Kg, todos ellos destinados a valoración.

En relación a la caracterización hidrológica del aeropuerto, existen varios cursos fluviales, siendo el más relevante el Río Mero, que discurre a unos 1.200 m al este del límite aeroportuario. También existen cursos de pequeña envergadura, como son el Rego de Regueira, que discurre en sentido oeste-este al sur de la cabeceza 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.

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. Situándose el aeropuerto, en su mayor parte, en una zona impermeable.

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 dos puntos de vertido, todos ellos autorizados.

En las inmediaciones del aeropuerto de A Coruña se localizan diversas áreas de interés especial de especies protegidas de fauna:

- ZEC ES1110004 y Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN) “Encoro de Abegondo-Cecebre”, que se localiza a 7 km del aeropuerto.
- ZEC ES1110009 y Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN) “Costa de Dexo”, que se localiza a 10 km del aeropuerto.
- ZEC ES1110005 “Costa da Morte”, a 12 km del aeropuerto.
- ZEC ES1110007 y Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN) “Betanzos-Mandeo” a 12 km del aeropuerto.
- Reserva de la Biosfera por la UNESCO “As Mariñas Coruñesas e Tierras do Mandeo” a 0 km del aeropuerto (el aeropuerto se ubica en dicha reserva)
- Área de Interés para las Aves (IBA) “Costa da Morte”, a 9 km.

Según se indica en el ISA, 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 (comunidades subarbutivas y/o herbáceas). Además, algunos de estos terrenos se han ido repoblando con especies arbóreas foráneas para su aprovechamiento forestal, como pinares de *Pinus Pinaster* y *Pinus radiata*, y eucaliptares de *Eucalyptus sp.*

Por otro lado, 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*”, el 91E0 Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, y el 4090 “Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga”.

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

En el ISA se describen las principales características de los distintos tipos de hábitats presentes en el entorno aeroportuario y la fauna más representativa. Los biotopos detectados son: medio marino, rías, campiña atlántica, eucaliptos y pinares, bosques de frondosas, y medio urbano o industrial.

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.

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 gaviota reidora (*Chroicocephalus ridibundus*).

En cuanto a las especies amenazadas constatadas en el aeropuerto se han de mencionar al chorlitejo 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. Cabe 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.

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), donde se califica al aeropuerto como Sistema de Comunicaciones-Aeropuerto. No obstante, el ámbito calificado 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.

En cuanto a las instalaciones radioeléctricas VOR/DME LRA y NDB COA, cabe mencionar que no están delimitadas por la Zona de Servicio vigente pero sí están incluidas dentro del límite actual del aeropuerto.

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. La servidumbre asociada a un NDB, según el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013, está constituida por una zona de seguridad de 300 metros y una superficie de limitación de alturas de 2.000 metros de radio con centro en la propia instalación y con una pendiente respecto a la horizontal del 10%. Señalándose en la Adenda al ISA, que Enaire ha puesto en marcha todas las acciones necesarias dentro de su ámbito de competencias, para dar cumplimiento al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión de 18 de julio de 2018, por el que se insta a los Estados a publicar maniobras instrumentales RNP APCH en todas las cabeceras, concretamente estableciendo fecha tope diciembre del año 2023 para las cabeceras con maniobras de aproximación de precisión (como es el caso de la cabecera 21 del Aeropuerto de A Coruña, cabecera que utiliza la instalación NDB Charlie en alguna de las maniobras de vuelo instrumental publicadas en el AIP-España). De esta forma y una vez implantados estos nuevos procedimientos de vuelo se podría prescindir de la instalación NDB C. La eliminación del NDB Charlie supone una reducción en la superficie de la Zona de Servicio incluida en la propuesta de revisión del Plan Director, que pasará de 131,49 ha a 131,32 ha.

El aeropuerto, según el catálogo de paisajes de Galicia, aprobado mediante el Decreto 119/2016 de 28 de julio, se ubica en el área paisajística nº 10 denominada Golfo Ártabro, en la comarca 10.1 Golfo Ártabro Litoral.

La configuración topográfica del área de estudio presenta dos zonas bien diferenciadas que determinan las características paisajísticas de cada una de ellas: la cuenca del río Valiñas de naturaleza eminentemente rural, y el valle del arroyo de Trabe de un carácter más urbano.

Para la caracterización del patrimonio cultural en la redacción del ISA se tuvieron en consideración tanto los bienes catalogados (en concreto en el catálogo de elementos arquitectónicos y etnográficos contenido en el Plan Xeral de Ordenación Municipal), como la realización de una prospección arqueológica de todo el ámbito propuesto para la revisión del Plan Director del aeropuerto, así como en una franja de 200 metros desde el límite exterior de las obras proyectadas.

En relación a la información contenida en el planeamiento, se observa la presencia de distintos elementos en el interior de la zona de servicio aeroportuaria: “6.5 Casa dos Vales”, “2.8 Cruceiro da Igrexa de Santo Estevo”, “6.16 Casa Grande dos Caruchos”, “6.17 Casa Grande das de Ferrer”, “6.18 Pazo de Culleredo”, y “6.19 Quinta de Outeiro”. En relación a esta información, cabe indicar que con motivo de las obras de ampliación de la pista en 2014 estos elementos 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, durante los trabajos de prospección (2018), durante la fase de gabinete se consultaron diferentes inventarios oficiales y bibliográficos sobre yacimientos arqueológicos cercanos, donde se identificó que dentro de la zona de servicio propuesta se localiza un elemento patrimonial: sepulcro romano triangula de A Hermida. No obstante, dicho elemento no fue localizado durante los trabajos propiamente de campo de la prospección arqueológica.

Adicionalmente, se han identificado aquellos elementos arquitectónicos y etnográficos presentes en el ámbito propuesto para la revisión del Plan Director del aeropuerto, todos ellos incluidos en el catálogo de elementos culturales contenido en el Plan Xeral de Ordenación Municipal.

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 tiene la referencia del sepulcro romano localizado en A Hermida, para la válida ejecución de las actuaciones proyectadas en esta zona.

En relación al Camino de Santiago, en las inmediaciones del aeropuerto discurre el Camino Inglés, cuya delimitación actual se aprobó mediante el Decreto 110/2014 de 4 de septiembre, aunque fuera de la zona de servicio propuesta.

Por otro lado, ninguna vía pecuaria discurre por el área de estudio.

Respecto a las conexiones con el aeropuerto, 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).

El acceso al aeropuerto se puede realizar en coche particular o mediante taxi (con parada situada frente al edificio terminal), y mediante autobús con la línea 4051 que une A Coruña con el aeropuerto.

Respecto al medio socioeconómico, en 2015 la provincia de A Coruña contaba con una población total de 1.127.196 habitantes. Según la Contabilidad Regional de España (INE), el PIB per cápita de Galicia para 2015 se cifra en 20.432 €.

3.3. 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 definidos según el tráfico previsto. En base a las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la revisión del Plan Director del aeropuerto quedan reflejadas en la siguiente tabla.

Tabla 1. Principales actuaciones previstas en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña

ZONA	ACTUACIÓN
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Campo de vuelos	Semi-calle de rodaje de acceso a cabecera 03 y salida rápida asociada a pista 21
	Actuaciones de adecuación a normativa
	Actuaciones necesarias para implantar una maniobra instrumental de aproximación por la pista 03
Plataforma de estacionamiento de aeronaves	Nueva plataforma para aviación general y ejecutiva y para helicópteros
	Remodelación de la plataforma comercial
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de pasajeros	Ampliación del edificio terminal
Zona de carga	Reubicación del terminal de carga
Zona de servicios	Nuevo SSEI y edificio de cocheras
	Reubicación de la balsa de pruebas del SSEI, un almacén y la halconera
	Nuevo centro de emisores
	Adecuación del camino perimetral
Zona de abastecimiento	Ampliación y remodelación de la central eléctrica
	Reubicación de las instalaciones de almacenamiento y suministro de combustibles
Zona de apoyo a la aeronave	Reubicación de hangares de Helimer y G.C. y nuevo hangar para la DGT

ZONA	ACTUACIÓN
	Reubicación de hangares de aviación general y construcción de otros nuevos

Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.

3.4. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL

Al estar la Propuesta de revisión del Plan Director constituida por diversas actuaciones, son las diferentes alternativas para su ejecución 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. 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 2. 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.

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
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 .
	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 alterado.
	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 DPH y marítimo terrestre (DPMT)	Superficie afectada de DPH y DPMT afectada
	Riesgo 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.

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
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.

Las alternativas planteadas para cada actuación se sintetizan seguidamente:

- **Plataforma de aviación general.**

- ✓ 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.**

- ✓ 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)**

- ✓ 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**

- ✓ 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.**

- ✓ 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.

3.5. PREVISIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 131,49 ha, de las cuales 108,59 ha corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 19,11 ha al subsistema de actividades aeroportuarias y 3,79 ha a la zona de reserva aeroportuaria, lo que supone un incremento de 11,03 ha con respecto a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director vigente.

Es necesario destacar que se desafectan de la Zona de Servicio 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 C, NDB COA y VOR/DME LRA) existentes en el municipio de Oleiros con una superficie aproximada de 6,7 ha. El resto de las diferencias se producen por pequeños ajustes a lo largo de todo el perímetro del recinto aeroportuario.

A continuación, se describen de forma sintética los principales efectos ambientales de las actuaciones propuestas.

✓ Ruido

Se han obtenido las huellas acústicas debidas a la operativa de las aeronaves correspondientes a los niveles Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos 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), empleando el programa de simulación INM (*"Integrated Noise Model"*), versión 7.0d. El grado de exposición acústica se ha analizado 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.

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 equipamientos de tipo sanitario/asistencial.

En relación a las áreas de suelo de uso residencial expuestas a niveles superiores a L_d 65- L_e 65- L_n 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 $L_d 60-L_e 60-L_n 50$ 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 $L_d 60-L_e 60-L_n 50$ dB(A), donde se ubica una residencia de ancianos en el municipio de Culleredo, al este de la cabecera 21.

✓ Contaminación atmosférica

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 (NO_x , CO, SO_x y PM_{10}).

✓ Energía y cambio climático

El ISA realiza un análisis estimativo de los consumos energéticos que se generan, tanto de consumo eléctrico como de combustibles previstos para la alternativa 0/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.

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 CO_2 anuales.

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 CO_2 equivalente derivada del consumo de combustible es de 8.519 tn/año. Consecuentemente, las emisiones totales de CO_2 en el aeropuerto ascienden a 9.394 tn/año, que suponen 9,16 kg CO_2 /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 (según quedan definidas en el Protocolo GEI), se han vuelto a calcular los valores de emisiones. 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.

En relación con la adaptación al cambio climático, en el ISA se determina que no se prevén impactos significativos. No obstante, será necesario considerar los efectos del cambio climático sobre la infraestructura en futuras revisiones del Plan Director y en su evaluación ambiental, según se vayan ajustando los modelos de previsión y actualizando las conclusiones de los mismos.

✓ Agua y medio hidrológico

Ninguno de los cursos de agua citados en el apartado de estado actual se ven afectados 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.

Con relación al consumo de agua en el escenario de desarrollo previsible se ha estimado en 22.018 m³, es decir, se estima un incremento del 48,24% respecto a la situación actual. El aumento del consumo de agua se ha calculado de manera proporcional al incremento de las unidades tráfico.

✓ Geología, geomorfología y suelos

Las principales alteraciones se deberán fundamentalmente a la remoción del sustrato y a la ocupación física de los suelos por parte de las nuevas superficies pavimentadas con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo y la imposibilidad de su aprovechamiento, ya que, además de la sustitución definitiva del recurso se produce una transformación de sus características que imposibilita la actuación de los procesos de recuperación natural.

La superficie que se verá modificada respecto a la situación actual asciende a 8,24 ha, debido a las actuaciones de construcción de una semi-calle de rodaje de acceso a la cabecera 03 y una calle de salida rápida asociada a la cabecera 21, las actuaciones de adecuación a normativa del campo de vuelos, la ejecución de una nueva plataforma para aviación general y ejecutiva y para helicópteros, la remodelación de la plataforma de aviación comercial, la ejecución de un nuevo SSEI y un edificio de cocheras, la reubicación de la balsa de pruebas del SSEI, un almacén y la halconera, la ejecución de un nuevo centro de emisores, la adecuación del camino perimetral, la reubicación del terminal de carga, la reubicación de hangares de Helimer y G.C. y la construcción de un nuevo hangar para la DGT, la reubicación de hangares de aviación general y la construcción de otros nuevos, la reubicación de las instalaciones de almacenamiento y suministro de combustibles y la ampliación y

remodelación de la central eléctrica. El asfaltado y pavimentado de suelo natural supone, por lo tanto, una modificación que implica una pérdida de las cualidades naturales originales.

En relación a 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.

Cabe destacar que las instalaciones radioeléctricas exteriores (NDB C, NDB COA y VOR/DME LRA) incluidas en la Zona de Servicio propuesta, están operativas en la actualidad y se ubican en terrenos propiedad del aeropuerto de A Coruña. La propuesta de revisión del Plan Director de A Coruña no contempla actuaciones nuevas en sus límites por lo que no se producirán nuevas ocupaciones de suelo.

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 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 las unidades de tráfico previstas para el horizonte de desarrollo previsible. Se ha estimado en 6.154 kg la cantidad de residuos peligrosos generados y 917.420 kg de residuos no peligrosos. En el horizonte de desarrollo previsible se estima una tasa de reciclado del 40% respecto al 20% de la situación actual.

✓ Biodiversidad, fauna y flora

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.

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

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. No obstante, 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

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).

Adicionalmente, en la zona de servicio propuesta en la revisión del Plan Director del aeropuerto de A Coruña existe documentada la referencia de un elemento arqueológico, un sepulcro romano situado en el entorno de A Hermida que en los trabajos de campo no fue localizado.

En el ISA se indica que el Camino de Santiago no se verá afectado por ninguna de las actuaciones planteadas.

✓ 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 a 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.

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 conllevará 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.

3.6. 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.

Los objetivos ambientales que se definan deben ser coherentes con:

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

Tras realizar el análisis de los probables efectos significativos del plan director sobre el medio ambiente, en la última adenda presentada por el promotor se redefinen algunos de los objetivos iniciales para adecuarlos al diagnóstico. A continuación, se enumeran los objetivos ambientales redefinidos 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”**.

- **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. En este sentido se ha mantenido el siguiente objetivo: **“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.

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:

- 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.
- 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.
- 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

(AESAs) 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:

- Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación.
- Gestionar adecuadamente los residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación.
- 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.

- **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.

- 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.

- **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 la actividad aeroportuaria con la preservación del Patrimonio Cultural y paisaje”*, y se mantiene el objetivo *“Evitar afecciones al dominio público pecuario”*.

- **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, 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.

- 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.

3.7. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN Y SU SEGUIMIENTO

Una vez detectados los efectos del desarrollo del Plan Director sobre los diferentes aspectos ambientales y establecidos los objetivos ambientales durante la elaboración del ISA y su adenda, se establecen las medidas a aplicar para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director.

3.7.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

A continuación, se sintetizan el conjunto de medidas para la integración ambiental de la propuesta de revisión del plan director contempladas en la adenda.

- Contaminación acústica

Se considera adecuado mantener la medida que figuraba en el ISA de “Delimitación de la zona de afección acústica”, y añadir dos medidas nuevas: “Realizar el seguimiento del ruido, mediante la determinación de la huella acústica del aeropuerto” y “Seguimiento continuo de niveles acústicos mediante campañas de mediciones quincenales”.

- Contaminación atmosférica.

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

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

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

- Energía y cambio climático

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.

- ✓ Incorporación en los Proyectos Constructivos de del Plan aspectos ambientales, incluyendo definición de clasificación ambiental territorial que sectorice zonas excluidas, restringidas y admisibles.
- ✓ 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
- ✓ Operativa y mantenimiento del Programa de Gestión de Riesgo con Fauna (PGRF), a través del Servicio de Control de Fauna (SCF).
- ✓ 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 e 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.
- ✓ Colocación de barreras de retención de sedimentos en el Rego da Regueira durante las obras de construcción de la semi-calle de rodaje.
- ✓ 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.

- Paisaje y Patrimonio Cultural

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

adopción de medidas preventivas y correctoras en relación con los elementos patrimoniales “Lavadoiro” y con el cerramiento exterior de la “Quinta de Fontemaioir”.

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.

- 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 finalmente propuesta consiste en el 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.

3.7.2. 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 propusieron los siguientes indicadores.

Tabla 3. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento

FACTOR DEL MEDIO	INDICADORES	PERIODICIDAD
Energía y Cambio climático	Consumo final por unidad de tráfico	ANUAL
	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
	Superficie de hábitats de interés comunitario afectados por la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Director	QUINQUENAL
	Afección a especies de flora o fauna protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director.	QUINQUENAL
Residuos	Nº de colisiones registradas y especies afectadas.	ANUAL
	Toneladas/m ³ de residuos producidos por tipo.	QUINQUENAL
	Porcentaje de reutilización/reciclaje	ANUAL
Suelo	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie de suelo ocupado por la nueva infraestructura. 	QUINQUENAL
	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie de suelo contaminado. 	
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	Número de elementos y bienes afectados catalogados como Bienes de Interés Cultural, arquitectónicos, etnográficos y hallazgos, arqueológicos.	QUINQUENAL

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

Para ello, el seguimiento se concretará en unos informes, cuya periodicidad será la indicada en la tabla 3.

3.8. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El Informe de Sostenibilidad Ambiental junto con la información contenida en la adenda al ISA realizada de manera posterior, cumplen con las determinaciones básicas establecidas por la Ley 9/2006 y requeridas en el Documento de Referencia, si bien 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.

4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS

Entre el 16 de junio y el 30 de julio de 2018, se sometió a consultas e información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña.

Debido al número de alegaciones recibidas se optó en clasificar éstas en tres categorías, asignando los siguientes códigos: OA (organismos y asociaciones), PC (particulares, colectivos) y PI (particulares individuales).

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

✓ 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.

- Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Secretaría General de Infraestructuras. Ministerio de Fomento.
- Secretaría General Técnica. Ministerio de Hacienda.
- Secretaría General Técnica. Ministerio del Interior.
- Subdirección General de Patrimonio. Ministerio de Defensa.

✓ 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.

- ✓ 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, así como entre el aeropuerto y las demás 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.

Señala que la política de aparcamientos planteada 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 le 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 M^a 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)

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.

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)

Proponen la ampliación de la pista 21 a su antigua posición (trasladada en 2015), reponiendo el balizamiento de aproximación de precisión.

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)

Consideran que el plazo dispuesto para el periodo de información pública correspondiente al ISA de la Propuesta de Revisión del Plan Director 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.

Indican 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.

Indican que la remodelación de la rampa 1 sería innecesaria si se tuviesen en cuenta otras posibilidades de ampliación del edificio terminal, 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 Rúa 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.

- 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)
- Grupo municipal da Alternativa dos vecinos de Culleredo.

✓ Alegaciones de particulares colectivas 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, siendo 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, siendo 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, 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. 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.

✓ Alegación PI-I

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.

4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES

Una vez completada el proceso de consultas e información pública, el promotor ha realizado un informe de respuestas a las alegaciones donde se señala:

- 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.

5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL

La Memoria Ambiental ha tenido por objeto, tal y como se recoge en el artículo 12 de la Ley 9/2006, valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director.

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

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.

5.1. OBJETIVOS, MEDIDAS E INDICADORES ESTRATÉGICOS

5.1.1. 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:

- 1) 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”.
- 2) 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”.
- 3) 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”.

5.1.2. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

- 1) 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.
- 2) Para cumplir los objetivos marcados en materia de biodiversidad se considera necesario completar las medidas planteadas 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: chorlito 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.
- 3) 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”.
- 4) 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”.

5.1.3. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- 1) 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”.
- 2) Para realizar el seguimiento sobre el cumplimiento de los objetivos ambientales del patrimonio cultural se deben incorporar como indicadores 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”, “nº de elementos de patrimonio cultural afectados” y “nº de materiales hallados en la actuación arqueológica”.

- 3) 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”, y “Número de reuniones realizadas con los grupos de trabajo en relación con el vertedero de SOGAMA y la gestión de los restos de pesca”.
- 4) 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”.
- 5) 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”.

5.2. 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

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, 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).

De forma previa al inicio de las obras, se definirán los viales de acceso empleados a las zonas de actuación con el propósito de minimizar las molestias a la población cercana. Asimismo, se analizarán los horarios de operación tanto de maquinaria como de transporte de camiones prestando especial atención durante el periodo nocturno (23:00 a 7:00 horas) sobre las zonas en la que

previsiblemente pueda existirafección 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 lasafecciones acústicas a la población.

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

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

Prevención de la emisión de partículas

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

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

Se realizará la gestión adecuada de los residuos, 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 la 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.

5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Una vez aprobado el Plan Director, Aena SME S.A. pondrá a disposición del público interesado, preferentemente en la web de la entidad, la siguiente documentación:

- ✓ Memoria Ambiental.
- ✓ Plan Director aprobado.
- ✓ Informes periódicos anuales de las medidas de seguimiento.
- ✓ Informes a realizar cuando se revise el Plan Director o se produzcan modificaciones operativas significativas de las medidas de seguimiento.