

Estudio Ambiental Estratégico Resumen No Técnico

Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez

Marzo 2019



Hoja de identificación del documento.

Descripción del documento

Título: Resumen no técnico. Estudio ambiental estratégico de la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez

Fecha: Marzo 2019

Edición: 0

	NOMBRE	FIRMA	FECHA
Redactado	Marina Elsa Chao López (Licenciada en Biología)		Marzo 2019
Revisado	Salvador Lorente Calvo (Licenciado en Ciencias Biológicas)		Marzo 2019
Aprobado	Mónica Solbes Galiana Jefa de División de Mediación Ambiental. (Licenciada en Ciencias Biológicas)		Marzo 2019

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	1
2.	PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR.....	2
2.1.	DEFINICIÓN DE PLAN DIRECTOR	2
2.2.	SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO	3
2.3.	ALTERNATIVAS PLANTEADAS.....	4
2.4.	PRINCIPALES DETERMINACIONES Y ACTUACIONES	4
3.	ANÁLISIS DE LOS PROBABLES EFECTOS DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA.....	11
3.1.	RUIDO	11
3.2.	CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	11
3.3.	ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO	12
3.4.	BIODIVERSIDAD, FAUNA Y FLORA.....	12
3.5.	AGUA Y MEDIO HIDROLÓGICO.....	13
3.6.	SUELO.....	13
3.7.	RESIDUOS	14
3.8.	PATRIMONIO CULTURAL.....	14
3.9.	VÍAS PECUARIAS.....	15
3.10.	PAISAJE	15
3.11.	INFRAESTRUCTURAS.....	15
3.12.	TERRITORIALES	15
4.	MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN	17
5.	SEGUIMIENTO DEL PLAN DIRECTOR	19
6.	CONCLUSIONES.....	24

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene el Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez, redactado por Aena SME S.A. (en adelante, Aena) al amparo del Real Decreto 2591/1998¹, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su zona de servicio y la presenta para su aprobación ante la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

De acuerdo con la Ley 21/2013², de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, Aena sería promotor del Plan Director, la Dirección General de Aviación Civil sería órgano sustantivo y la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica se constituye en órgano ambiental.

Según la Ley 21/2013, Aena elaborará un Estudio Ambiental Estratégico (en adelante EsAE) de la propuesta de revisión del Plan Director, con arreglo a los criterios contenidos en el Documento de Alcance aprobado por el órgano ambiental con fecha 27 de julio de 2017.

El EsAE recoge los resultados del proceso de identificación, descripción y evaluación de los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pueden derivarse de la aplicación del Plan y debe considerar alternativas razonables al mismo que sean técnica y ambientalmente viables. La estructura y contenido del EsAE, responde a lo establecido en el Anexo IV de la Ley 21/2013.

1 Las referencias al RD 2591/1998, deberán considerarse realizadas al texto consolidado, incluidas todas las modificaciones realizadas, en particular por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

2 Las referencias a la Ley 21/2013, deberán considerarse realizadas al texto consolidado, incluidas todas las modificaciones realizadas, en particular por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre.

2. PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR

2.1. DEFINICIÓN DE PLAN DIRECTOR

De acuerdo con el Real Decreto 2591/1998, el objeto de los Planes Directores aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto. Es, por tanto, una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

- ✓ Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del aeropuerto.
- ✓ Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

La Zona de Servicio se estructura en áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas son las siguientes:

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

La Zona de Servicio del aeropuerto el Plan Director incluirá:

- ✓ Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreo; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.

- ✓ Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria.

Adicionalmente, según el artículo 4 del citado Real Decreto 2591/1998, el Plan Director reflejará igualmente el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas, así como la huella acústica.

2.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO

El aeropuerto de Jerez está situado en el noreste de Jerez de la Frontera, a 8 km del centro de la ciudad del mismo nombre, en la Comunidad Autónoma del Andalucía. El Plan Director del aeropuerto de Jerez que se revisa, fue aprobado mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001 y publicado en el BOE nº 190 con fecha 9 de agosto de 2001.

Las principales actuaciones propuestas en el Plan Director de 2001 fueron:

- ✓ La ampliación de la pista de vuelos en 900 m.
- ✓ Construcción de calle de una rodadura paralela.
- ✓ Construcción de dos calles de salida rápida.
- ✓ Ampliación de la plataforma de aviación comercial.
- ✓ Ampliación del edificio terminal.
- ✓ Ampliación de la zona de aparcamiento de vehículos.
- ✓ Traslado del bloque técnico.
- ✓ Traslado del aparcamiento de vehículos *rent a car*.
- ✓ Segregación de la aviación general a una zona única.

La Resolución de 7 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (BOE nº 161 de 7 de julio de 2005), sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto “Calle de rodaje a cabecera 21 y ampliación del terminal en el aeropuerto de Jerez, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea”, que desarrolla parte de las determinaciones previstas en el Plan Director de 2001 estableció la no necesidad de someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental dichas actuaciones.

Los proyectos comprendidos en esta Resolución fueron los siguientes:

- ✓ Construcción de una calle de rodaje a cabecera 21.
- ✓ Ampliación del edificio terminal.

2.3. ALTERNATIVAS PLANTEADAS

Teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Documento de Alcance, elaborado por el órgano ambiental, 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.

Dado que no es posible plantear alternativas para la ubicación global de la infraestructura, las alternativas que contempla la revisión del Plan Director se refieren al alcance, diseño y ubicación de las actuaciones a llevar a cabo dentro de la Zona de Servicio aeroportuario.

De acuerdo con el alcance de sus determinaciones, la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez incluye las siguientes alternativas:

1. Dos alternativas para la pista.
2. Dos alternativas para el aparcamiento de autobuses.

En el capítulo 4 del EsAE se evalúan ambientalmente las alternativas correspondientes a las dos actuaciones anteriormente mencionadas. En cuanto al resto de las actuaciones propuestas, éstas incluyen la única alternativa viable por su estrecha relación con la configuración actual del aeropuerto. Su definición en detalle forma parte de la alternativa seleccionada (Desarrollo Previsible) cuyos efectos ambientales se describen en el capítulo 8 y se comparan con los de la alternativa 0.

2.4. PRINCIPALES DETERMINACIONES Y ACTUACIONES

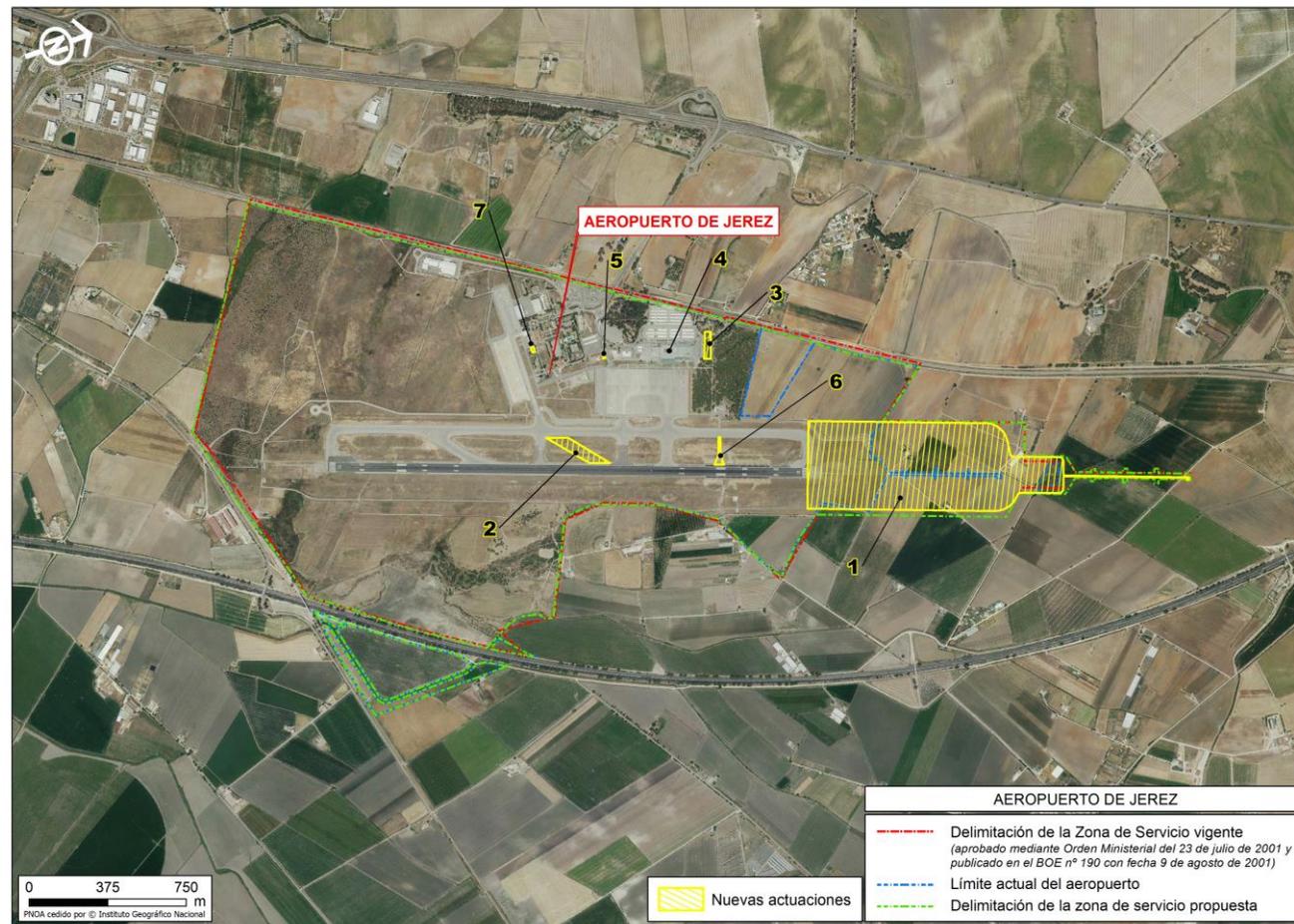
Algunas de las necesidades detectadas responden a un ajuste de la capacidad de las infraestructuras a la demanda prevista. En este caso se encuentran la ampliación del aparcamiento de autobuses y la construcción de un edificio de aviación general, pero en ninguno de los dos casos, la no ejecución de cualquiera de estas dos actuaciones limitaría de manera efectiva la capacidad del aeropuerto en cuanto al tráfico de aeronaves. Por ello, la ejecución de las actuaciones no supondría un incremento, por sí mismas, de la capacidad actual del aeropuerto, lo que justifica que el tráfico aéreo previsto para la alternativa 0 coincida con el estimado para el horizonte 3. Esta demanda, debido a las características particulares de una infraestructura compleja, como es el caso de un aeropuerto, debe absorberse gradualmente, de modo que ni exista un sobredimensionamiento prolongado que no permita extraer los beneficios adecuados de unas infraestructuras de elevado coste, ni se disponga de una capacidad muy por debajo de la demanda, que ocasionaría un nivel de servicio inaceptable.

Además, existen otras necesidades debidas al cumplimiento de la normativa vigente en materia de normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público (Reglamento de la Comisión Europea 139/2014 y RD 862/2009), así como la implementación de mejoras operativas y

la adecuación de las infraestructuras existentes. El objetivo último es la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto de Jerez en el horizonte del Desarrollo Previsible, así como la definición de las actuaciones previstas en dicho horizonte. De este modo, se obtendrán las necesidades de terreno precisas con el fin de lograr el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria para el aeropuerto de Jerez.

Las principales necesidades detectadas del estudio del estado actual del aeropuerto se detallan en la Ilustración 1 y en la Tabla 1. En la Tabla 2 se muestra una valoración comparativa de los efectos producidos por la alternativa 0 y por la alternativa seleccionada.

Ilustración 1. Localización de las actuaciones incluidas en la Propuesta de revisión del Plan Director



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 1. Resumen de la ocupación de las nuevas actuaciones incluidas en la revisión del Plan Director

ACTUACIÓN	OCUPACIÓN M ²	USO ACTUAL/ VEGETACIÓN	PLANEAMIENTO	OTRAS AFECCIONES OBSERVACIONES
(1) Ampliación de pista, construcción de RESA y calle de rodaje paralela.	444.127,72	Aeroportuario/ pastizal y cultivos	Sistema General de Transporte- Aeropuerto/ Suelo No Urbanizable de Especial Protección.	Una parte importante de esta actuación afecta a terrenos de cultivo, caminos rurales y canales de riego. Existe una pequeña zona donde se ejecutará la RESA que está clasificada como Suelo No Urbanizable de Especial Protección por la Planificación Urbanística-Regadíos.
(2) Construcción de nueva calle de salida rápida para aterrizajes cabecera 20.	12.170,10	Aeroportuario / pastizal	Sistema General de Transporte- Aeropuerto.	-
(3) Ampliación de aparcamiento de autobuses y redistribución plazas aparcamiento	3.805,87	Aeroportuario/ arboleda	Sistema General de Transporte- Aeropuerto.	Una parte de esta actuación afecta a una superficie de arbolado.
(4) Convertir los puesto de control de pasaportes de salidas en dobles	-	Aeroportuario	Sistema General de Transporte- Aeropuerto.	Esta actuación se realiza en el interior del edificio terminal.
(5) Traslado del Centro de emisores del Ejército	63,06	Aeroportuario / pastizal	Sistema General de Transporte- Aeropuerto.	La parcela queda libre de uso tras el traslado.
(6) Recrecido del vial de acceso a pista del SSEI	1.883,91	Aeroportuario / pastizal	Sistema General de Transporte- Aeropuerto.	-
(7) Construcción de un edificio de aviación general	336,95	Aeroportuario / pastizal	Sistema General de Transporte- Aeropuerto.	-

Fuente. Elaboración propia.

Tabla 2. Resumen de la valoración de la alternativa Desarrollo Previsible

INDICADORES	VALOR DEL INDICADOR		OBSERVACIONES
	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA SELECCIONADA	
Superficie de suelo urbano residencial (ha) expuesto a niveles superiores de L_{d65} - L_{n65} - L_{n55} dB(A)	-	-	No hayafección.
Superficie de suelo urbanizable residencial (ha) expuesto a niveles superiores a L_{d60} - L_{n60} - L_{n50} dB(A)	-	-	No hayafección.
Emissiones totales anuales de contaminantes NOx (t/año).	41,50	41,50	No hay variación.
Emissiones totales anuales de contaminantes SOx (t/año).	3,24	3,24	No hay variación.
Emissiones totales anuales de contaminantes CO (t/año).	408,11	408,11	No hay variación.
Emissiones totales anuales de contaminantes PM ₁₀ (t/año).	1,60	1,60	No hay variación.
Emissiones totales anuales de contaminantes PM _{2,5} (t/año).	1,59	1,59	No hay variación.
Emissiones totales anuales de contaminantes HC (t/año).	10,5	10,5	No hay variación.
Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados.	0	0	No hayafección.
Emissiones totales de CO ₂ (t/año).	10.136,68	10.136,68	No hay variación.
Nº y Superficie de EENNPP alterados	0	0	No hayafección.
Nº y Superficie de hábitat de interés alterados (m ²).	0	0	No hayafección.
Nº y Superficie de hábitat de aves de interés afectadas.	0	0	No hayafección.
Nº y superficie deafección a especies protegidas.	0	0	No hayafección.
Nº de corredores y tipo deafección.	0	0	No hayafección.
Grado de fragmentación de espacios y hábitat afectados.	Bajo	Bajo	Sin efectos significativos.
Volumen de movimiento de tierras total (m ³).	0	++	El tipo de actuaciones planteadas puede suponer movimientos de tierras moderados.

INDICADORES	VALOR DEL INDICADOR		OBSERVACIONES
	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA SELECCIONADA	
Volumen de préstamos.	0	+	Únicamente podría ser necesario el aporte de préstamos en las nivelaciones.
Superficie de la Zona de Servicio (ha).	470,3	483,8	La superficie de la Zona de Servicio se verá ligeramente incrementada
Volumen de excedentes de excavación.	0	++	Los excedentes de excavación podrían utilizarse para nivelar otras actuaciones.
Residuos de demolición (t).	0	+	Se producirán residuos de demolición en las actuaciones de reordenación de los espacios en el interior del edificio terminal y por el traslado del centro de emisores del Ejército.
Nº de ríos y arroyos interceptados.	0	0	Aunque no se afecta a ningún río ni arroyo de gran entidad, si se ve afectado un canal por la ampliación del aparcamiento de autobuses, que será necesario desviar. A su vez, se verán afectados por la ampliación de la calle de rodadura, ocho canales de riego provenientes del canal Guadalcaçín y que desembocan en el arroyo del Rano.
Superficie de riberas afectadas (m ²).	0	0	No hay afección.
Superficie de DPH ocupada (m ²).	0	0	No hay afección.
Incremento de la zona de recarga de acuíferos pavimentada (m ²).	-	462.324	El incremento de superficie pavimentada es moderado.
Nº de elementos culturales afectados y grado de afección.	0	0	No hay afección.
Superficie de áreas de interés paisajístico afectadas.	0	0	No hay afección.

INDICADORES	VALOR DEL INDICADOR		OBSERVACIONES
	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA SELECCIONADA	
Grado de compatibilidad con los usos actuales y futuros del suelo (m ²).	Compatible	Compatible	Las actuaciones propuestas se localizan en su práctica totalidad dentro de la Zona de Servicio vigente (Suelo No Urbanizable, con calificación de Sistema General de Transporte-Aeropuerto) a excepción de una pequeña zona, situada al sureste, clasificada como Suelo No Urbanizable de Especial Protección por la Planificación Urbanística-Regadíos.
Empleo generado (pax).	965	1.667	
Grado de satisfacción de necesidades.	Media	Alta	
Inversión necesaria (miles de euros).	0	+++	

Fuente: Elaboración propia.

3. ANÁLISIS DE LOS PROBABLES EFECTOS DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez plantea actuaciones con el objetivo de ajustar la capacidad de las infraestructuras a la demanda prevista y otras debidas fundamentalmente a la implementación de mejoras operativas y adecuación de las infraestructuras existentes, así como al cumplimiento de la normativa vigente en materia de normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público (Reglamento de la Comisión Europea 139/2014 y RD 862/2009).

Los principales efectos ambientales identificados, serán debidos a la ampliación de la pista en 900 m por la cabecera 20, la construcción de una RESA en esta cabecera y una calle de rodaje paralela, la construcción de nueva calle de salida rápida para aterrizajes por la cabecera 20, la ampliación del aparcamiento de autobuses y la construcción de un edificio de aviación general.

3.1. RUIDO

Con el objeto de analizar el grado de exposición sonora en el entorno del aeropuerto de Jerez, se han calculado los niveles de inmisión acústica para el horizonte 3 (Desarrollo Previsible) de la revisión del Plan Director.

Tras la valoración de los niveles sonoros en las áreas acústicas propuestas, tal y como establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, no se han detectado zonas en las que se superen los objetivos de calidad definidos en el mismo.

En lo que concierne a nuevos desarrollos urbanísticos, el artículo 14 del Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, establece la necesidad de evaluar la afección acústica de estas zonas con niveles sonoros 5 dB menores respecto de los fijados para las áreas urbanizadas existentes. Por lo tanto, los objetivos de calidad acústica a verificar para suelos urbanizables con futuro uso residencial se corresponderían con los niveles sonoros $L_d \leq 60$ dB(A), $L_e \leq 60$ dB(A) y $L_n \leq 50$ dB(A).

Una vez analizada la superficie expuesta a los niveles sonoros citados anteriormente, en la alternativa seleccionada, tampoco se detectan áreas de suelo urbanizable residencial afectadas en ninguno de los periodos, día, tarde y noche.

3.2. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Se ha valorado el riesgo de afección a la población, teniendo en consideración la estabilidad atmosférica persistente, las direcciones desfavorables del viento y las emisiones de origen aeroportuario, y una vez analizados todos estos datos, el riesgo de alcanzar valores elevados de concentración de contaminantes en el entorno habitado del aeropuerto de Jerez no es significativo.

3.3. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Aunque no se prevén impactos significativos, ni la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas, es posible considerar algunas medidas que palien varios de los efectos secundarios derivados del cambio climático.

Del mismo modo, este aspecto se considerará 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.

3.4. BIODIVERSIDAD, FAUNA Y FLORA

En el entorno inmediato a la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto de Jerez no existe ninguna figura perteneciente a la Red Natura 2000, ni Espacios Naturales Protegidos de la Red de Espacios Protegidos de Andalucía. Tampoco se localiza ningún Hábitat de Interés Comunitario (HIC) en el interior de la Zona de Servicio.

Las actuaciones que provocarán las principales afecciones sobre la vegetación son la ampliación del aparcamiento de autobuses, la ampliación de la pista, construcción de RESA y de calle de rodaje paralela en la cabecera 20, la construcción de una calle de salida rápida y la construcción de un nuevo edificio de aviación general, que afectarán a pastizales, campos de cultivo y diversos pies arbóreos. Esta superficie asciende a un total de 46,23 ha.

Por otro lado, los hábitats faunísticos de un territorio están íntimamente ligados a la vegetación, por lo que las acciones de proyecto con un impacto directo sobre este indicador son las mismas que para las formaciones vegetales, y corresponden al despeje y desbroce de la cubierta vegetal que supondrá la destrucción de esos hábitats.

En este sentido, la ocupación de arbolado y superficie agrícola por la ampliación del aparcamiento de autobuses, la construcción de la nueva pista, RESA y calle de rodaje paralela en cabecera 20 y el incremento en la actividad aeronáutica podrían afectar a diversas especies de avifauna, varias de ellas contempladas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, aunque el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) ha sido la única especie censada en el interior del aeropuerto catalogada como vulnerable tanto en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies y sus modificaciones) como en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (Ley 8/2003, de 28 de octubre y actualizado por el Decreto 23/2012, de 14 de febrero, por el que se regula la conservación y uso sostenible de la flora y fauna silvestre y sus hábitats). Esta especie ha sido avistada dentro del aeropuerto, tanto en el último censo realizado en el aeropuerto, como en la visita de campo realizada para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico. Sin embargo, cabe destacar que su presencia es

muy puntual, detectada únicamente en primavera con un promedio de abundancia, calculado a partir de un Índice Kilométrico de Abundancia³, muy bajo (IKA = 0,31).

3.5. AGUA Y MEDIO HIDROLÓGICO

Ni el río Guadalete ni los arroyos Salado y Rano, ni el regato interior del aeropuerto, ni la zona húmeda presente en el interior del aeropuerto se verán afectados directamente por ninguna de las actuaciones previstas en la revisión del Plan Director.

Sin embargo, sí se verá afectado por las actuaciones, en concreto por la ampliación del aparcamiento de autobuses, el canal ubicado al norte del mismo, que será desviado. La longitud de canal afectado ascenderá a unos 135 metros, por lo que deberán aplicarse aquellas medidas necesarias para la minimización o eliminación de los posibles efectos sobre este curso de agua.

Por otro lado, también se verán afectados por la ampliación de la pista ocho canales de riego provenientes del canal Guadalquivir y que desembocan en el arroyo del Rano. La longitud total afectada de estos canales de riego asciende a unos 2.000 metros, por lo que, cuando se ejecute el proyecto, deberán aplicarse aquellas medidas necesarias para la minimización o eliminación de los posibles efectos sobre estos cursos de agua.

Según el “Estudio hidrológico-hidráulico para la prevención de inundaciones en la cuenca del Guadalete” realizado en el año 2014, parte de la Zona de Servicio del aeropuerto está ubicada en una zona inundable (período de retorno de 500 años). Según ese mismo estudio, la afección por inundabilidad del sistema aeroportuario se produce para periodos de retorno de muy corta duración (PR5 años y PR10 años), lo que implica una alta probabilidad de inundación. Esta situación condiciona en gran medida las infraestructuras que allí se ubican, ya que han de soportar periodos relativamente frecuentes de avenidas e inundaciones.

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. Puesto que el aeropuerto se sitúa en una zona caracterizada por formaciones de permeabilidad media y la nueva ocupación espacial de las nuevas instalaciones asciende a 46,23 ha, se producirá una disminución considerable de la superficie de infiltración y, por tanto, de recarga de los acuíferos.

3.6. SUELO

Las actuaciones contempladas en la Propuesta de revisión del Plan Director conllevarán la ocupación y cambio de uso del suelo por parte de las nuevas superficies pavimentadas. La superficie que se verá modificada respecto a la situación actual asciende a 46,23 ha, debido a las actuaciones de ampliación del aparcamiento de autobuses, la ampliación de la pista de vuelo, la calle de salida rápida, el recarrocado del vial de acceso a pista del SSEI y la construcción del nuevo edificio de aviación general.

³ Índice Kilométrico de Abundancia (IKA) viene definido como $IKA=N/km$, donde N es el número de individuos observados y Km son los kilómetros recorridos en determinadas circunstancias controladas.

El asfaltado y pavimentado de suelo natural supone, por lo tanto, un cambio de uso que implica una pérdida de las cualidades naturales originales.

Cabe destacar que la parcela donde actualmente se ubica el centro de emisores del ejército, una vez se lleve a cabo el traslado del mismo quedará libre.

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. No obstante, dada la orografía de la zona en la que se ejecutarán las actuaciones, se prevé que puedan existir movimientos de tierras de poca envergadura, que habrán de ser tenidos en cuenta a la hora de valorar definitivamente estas actuaciones.

Por último, se debe indicar que todos los terrenos que se verán afectados por las actuaciones propuestas se localizan en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente excepto la ejecución de la RESA 20 que ocupará de forma parcial terrenos no pertenecientes a la Zona de Servicio vigente. Además, la ampliación de pista y la construcción de calle de rodaje paralela por la cabecera 20, pese a estar incluidas en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente, no son propiedad del aeropuerto en la actualidad, por lo que también precisarán de la adquisición de terrenos.

3.7. RESIDUOS

Se prevé un incremento de la generación de residuos en una cantidad proporcional a los movimientos de aeronaves previstos para el horizonte de Desarrollo Previsible. Si bien, con las medidas para mejorar la gestión de éstos, incorporadas por el Sistema de Gestión Ambiental que tiene implantado el aeropuerto, se conseguirá minimizar sus efectos.

3.8. PATRIMONIO CULTURAL

Con el fin de evitar cualquier afección al Patrimonio Histórico andaluz que no esté catalogado ni inventariado en el ámbito de actuación, así como verificar la existencia y el estado actual de las unidades arqueológicas inventariadas, se ha realizado una prospección arqueológica de todo el ámbito propuesto para la revisión del Plan Director del aeropuerto.

No se tiene constancia de la existencia de elementos culturales dentro del recinto aeroportuario ni en su entorno inmediato, por lo que previsiblemente ningún elemento del patrimonio cultural se verá afectado por las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director.

De manera general, y como medida protectora, se propone realizar de manera preventiva, un control arqueológico de los movimientos de tierra producidos en zonas de terreno natural; es decir, no removido ni rellenado previamente.

Todo hallazgo casual de bienes deberá ser notificado de manera inmediata a la Consejería de Cultura o al Ayuntamiento correspondiente. En todo caso, el Ayuntamiento deberá ponerlo en

conocimiento de la Consejería de Cultura en un plazo de veinticuatro horas, en aplicación del artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

3.9. VÍAS PECUARIAS

No se produce afección a ninguna vía pecuaria de ningún rango ya que ninguna discurre por el ámbito de estudio.

3.10. PAISAJE

Las alteraciones que actuaciones de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez pueden producir sobre el paisaje se derivan principalmente de la ocupación del terreno y de la construcción de nuevas infraestructuras e instalaciones.

Las actuaciones previstas por la Propuesta de revisión del Plan Director son en general de pequeña entidad, salvo la ampliación del aparcamiento de autobuses, la construcción de un nuevo edificio de aviación general, la ampliación de la pista, construcción de RESA y de calle de rodaje paralela en la cabecera 20 y la construcción de una calle de salida rápida. Teniendo en cuenta los reducidos méritos paisajísticos de la zona y que las actuaciones contempladas no implican importantes modificaciones de la cuenca visual del ámbito, no se considera que afecten significativamente a la unidad paisajística que forma en sí misma el propio aeropuerto, ni a la percepción del mismo ante cualquier potencial observador.

3.11. INFRAESTRUCTURAS

Las actuaciones planteadas en el marco de la revisión del Plan Director no implican afecciones a las infraestructuras viales y ferroviarias existentes.

Sin embargo, la ampliación de la pista, construcción de RESA y de calle de rodaje paralela en la cabecera 20 sí afectarán a varios caminos rurales de acceso a las fincas de cultivos presentes en la zona. También se verán afectados algunos canales de riego. Los proyectos de las actuaciones previstas tendrán en cuenta estos efectos de manera que se eviten, en la medida de lo posible, tanto afecciones directas a las infraestructuras, reponiéndolas convenientemente en su caso, como indirectas a su funcionalidad, habilitando desvíos provisionales durante la ejecución de las obras.

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

3.12. TERRITORIALES

El recinto aeroportuario se localiza íntegramente en el término municipal de Jerez de la Frontera.

La nueva Zona de Servicio del aeropuerto requerirá la incorporación de nueva superficie de suelo al norte y al noreste del aeropuerto, respecto a la Zona de Servicio vigente, aprobada mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001.

4. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN

En el capítulo 9 de la memoria del EsAE se hace referencia a las medidas que deben desarrollarse para asegurar la compatibilidad ambiental de la revisión del Plan Director y la integración de los aspectos ambientales en su desarrollo.

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el planeamiento aeroportuario, la revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez incorpora una serie de criterios que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico u otros que se encuentren afectados.

En la siguiente tabla se resumen las medidas específicas propuestas en el marco del presente Informe, así como una serie de medidas de aplicación general a los distintos aspectos e impactos ambientales identificados en la evaluación realizada. Para cada medida se definen los instrumentos de desarrollo, así como los agentes responsables de su ejecución.

Tabla 3. Resumen de las principales medidas en marcha y propuestas

ASPECTO / IMPACTO	MEDIDAS
Planeamiento urbanístico y territorial	Incorporación al planeamiento la nueva Zona de Servicio del aeropuerto y servidumbres aeronáuticas. Consideración de las huellas de ruido (servidumbres acústicas) en la ordenación y planificación urbana.
Contaminación acústica	Delimitación de la zona de afección acústica.
Calidad de aguas y afección al DPH	Colocación de barreras de retención de sedimentos en las inmediaciones de los canales de riego próximos a la zona de obras. Prohibición de la instalación de zonas de instalaciones auxiliares en las proximidades de la zona húmeda, el regato existente en el interior del aeropuerto y los canales de riego. Programa de tratamiento de aguas ya existente: EDAR, 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 cursos de agua. Controlar vertido de materiales al sistema hidrológico de la zona. Revisar las medidas de protección del sistema hidrológico en la situación actual y futura. Ahorro del consumo de agua. Previo al inicio de las obras de desvío o soterramiento de los canales afectados por las obras se solicitará autorización a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.
Biodiversidad	Servicio de control y seguimiento de avifauna. Cumplimiento de las medidas propuestas para el control y la conservación de la biodiversidad. Batida de fauna antes del inicio de las obras. Ejecución obras respetando en lo posible las épocas de cría. Revegetación rápida de superficies degradadas durante las obras. Limitar superficie obras a la mínima posible, evitando afección innecesaria a la vegetación.

ASPECTO / IMPACTO	MEDIDAS
Residuos de construcción y demolición	Aplicación del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y de lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y sus modificaciones posteriores.
Consumo de energía y contaminación atmosférica	Aplicación de las medidas recomendadas por OACI y FAA. Optimización del uso eficiente de los equipos de <i>handling</i> y renovación de la flota. Estudio de la viabilidad de la posible implantación de energías renovables en las instalaciones.
Suelos	Si durante la ejecución de las obras apareciesen enclaves de suelos contaminados, éstos serán caracterizados y gestionados de acuerdo a la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados y por lo recogido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.
Paisaje y Patrimonio cultural	Establecer medidas para la integración paisajística de las actuaciones, especialmente para la actuación “ampliación del aparcamiento de autobuses”, así como para la protección ante posibles afecciones al patrimonio cultural. Realizar de manera preventiva un control arqueológico de los movimientos de tierra producidos en zonas de terreno natural; es decir, no removido ni rellenado previamente.

Fuente: Elaboración propia.

5. SEGUIMIENTO DEL PLAN DIRECTOR

En relación con el seguimiento ambiental, a continuación, se define un sistema de seguimiento específico para de la implantación del Plan Director en los aspectos ambientales que le son de aplicación.

Por otra parte, los planes directores de aeropuertos no regulan ni definen directamente aspectos que son propios de la operación aeroportuaria como puedan ser la gestión energética, del agua y de los residuos, así como otros aspectos de la operación relacionados con el ruido aeroportuario y la contaminación del aire.

De conformidad con el Documento de Alcance, el sistema de seguimiento debe servir para constatar, en función de los resultados de los indicadores elegidos, el grado de ejecución y eficacia de las medidas preventivas, correctoras y, en su caso, compensatorias, definidas en el Informe de Sostenibilidad, manteniendo las mismas o, en su caso, modificándolas, incluyéndose esta información: resultados de indicadores; grado de ejecución de medidas; nuevas medidas o modificaciones a las ya existentes.

Se debe tener en cuenta, que parte de las actuaciones que define el Plan Director se van a ejecutar a través de proyectos que pueden estar sometidos a evaluación de impacto ambiental. En este caso, se realizará un seguimiento ambiental individualizado de cada uno de ellos, según determine cada declaración de impacto ambiental o informe de impacto ambiental (proyectos sometidos a EIA).

Con objeto de realizar un seguimiento de los efectos ambientales de las determinaciones del Plan Director, se elaborarán a lo largo de los diferentes horizontes de desarrollo del mismo, informes periódicos (anuales y quinquenales) en los que se recogerá la evolución de una serie de variables y de distintos indicadores.

En la siguiente tabla se incluye un conjunto de indicadores ambientales que permiten evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales específicos.

Parte de los datos provendrán de los diferentes instrumentos operativos de gestión de la instalación aeroportuaria como el sistema de gestión ambiental.

Existen algunos indicadores en los que será necesario obtener información no sólo de Aena sino también de los operadores y empresas que desarrollan su actividad en la instalación aeroportuaria. En algunos casos será necesario calcular *exnovo* dichos indicadores, de manera que se defina un punto de referencia para poder evaluar su evolución.

Por todo ello, se propone la elaboración de un Informe inicial que refleje el valor de partida de los indicadores que figuran a continuación en el plazo de 6 meses tras la aprobación del Plan Director y su publicación en el BOE. En este sentido, se significa que los indicadores que, se enumeran a continuación, podrán ser revisados y/o modificados en función de la evolución y exigencias que pudiera experimentar tanto la definición como ejecución del Plan Director, así como su impacto en el medio.

Tabla 4. Resumen de aspectos ambientales, objetivos, medidas a aplicar, indicadores y periodicidad de seguimiento del Plan Director del aeropuerto de Jerez

ASPECTO AMBIENTAL	DIAGNÓSTICO	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
RUIDO AEROPORTUARIO	No existen áreas residenciales en el interior de las isófonas de 60/60/50 ni en sus proximidades ni en situación actual ni en el escenario de Desarrollo Previsible (Horizonte 3)	Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales.	Realizar el seguimiento del ruido, mediante la realización de la huella acústica del aeropuerto de forma que se pueda prevenir la aparición de áreas residenciales en la isófona 65-65-55.	Número de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la isófona 65-65-55.	Cuando se produzca la revisión del Plan Director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.
CALIDAD QUÍMICA DEL AIRE	Las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límite de contaminantes atmosféricos establecidos en la normativa.	Seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (estimación).	Emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM ₁₀ , PM _{2.5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales.	Cuando se produzca la revisión del Plan Director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.
ENERGÍA Y CAMBIO CLIMÁTICO	Las emisiones alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado (tiene en cuenta la compra de renovables) de CO ₂ en el aeropuerto en el horizonte de Desarrollo Previsible alcanzan las 887,7 ton. (menor de 2.500 toneladas de CO ₂ eq). No obstante, este valor no se considera significativo ⁴ .	Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico.	Realizar un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.	Emisiones de CO ₂ (alcance 1 y 2).	Anual

⁴ Dado que este valor se encuentra por debajo de las 2.500 toneladas de CO₂ equivalente, umbral que el Decreto 18/2019, de 25 de enero considera que no requiere siquiera solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

ASPECTO AMBIENTAL	DIAGNÓSTICO	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
BIODIVERSIDAD	<p>Las afecciones se producen sobre la vegetación por la ocupación de suelo. Las actuaciones que implican la ocupación de suelo desnudo son la ampliación del aparcamiento de autobuses, la ampliación de la pista, construcción de RESA y de calle de rodaje paralela en la cabeceza 20, la construcción de una calle de salida rápida y la construcción de un nuevo edificio de aviación general.</p> <p>La ampliación del aparcamiento de autobuses es la actuación que mayor afección producirá sobre comunidades vegetales de porte arbóreo y arbustivo. Esta ampliación supondrá una ocupación de unos 3.800 m² de masa arbolada, la cual ocupa en su totalidad 121.000 m².</p> <p>La ampliación de la pista, construcción de RESA y la calle de rodaje paralela en la cabecera 20 y la construcción de nueva calle de salida rápida supone una pérdida aproximada de unas 45,85 ha ocupadas en la actualidad por pastizales, cultivos y varios pies arbóreos.</p> <p>La afección a la fauna de la zona se debe a la pérdida de hábitat de tipo estepario (pastos y cultivos). Esta afección es, por lo tanto, de la misma extensión que la descrita para la vegetación.</p> <p>Efectos sobre la fauna por la actividad aeronáutica desarrollada en el aeropuerto de Jerez.</p>	<p>Minimizar la afección a especies protegidas.</p> <p>Proteger y mejorar la biodiversidad.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p> <p>No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.</p> <p>Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.</p>	<p>Mantener un seguimiento en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno más inmediato, mediante la elaboración de estudios específicos periódicos: estudios de fauna y sus hábitats, estudio de riesgos de impacto con fauna (ERIF), programa de gestión del peligro de la fauna (PGRF), y mediante la revisión anual de la información actualizando el ERIF y el PGRF. Todos los estudios están sujetos a la verificación realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Estos estudios contemplarían, entre otras medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificación de fuentes de alimento y lugares de refugio y posada. - Medidas de exclusión revisando y controlando el cerramiento perimetral regularmente. - Medidas de expulsión mediante empleo de medios acústicos y luminosos de los vehículos del SSEI (bomberos) y vigilancia del recinto aeroportuario. - Formación del personal operativo, sobre identificación de aves, para mejorar el flujo de información sobre avistamientos de aves. <p>Divulgación del riesgo de las aves para los alumnos de las escuelas de pilotos.</p> <p>Evaluación de la posibilidad de introducir en la AIP información acerca de los flujos estacionales migratorios de aves.</p>	<p>Número de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad.</p> <p>Afección a especies de flora o fauna protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en PD.</p> <p>Nº de colisiones con especies protegidas.</p>	<p>Anual</p>

ASPECTO AMBIENTAL	DIAGNÓSTICO	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
RESIDUOS	<p>En el horizonte de Desarrollo Previsible la cantidad de residuos peligrosos se ha estimado en 44,8 toneladas y la de residuos no peligrosos en 207,9 toneladas. Para este cálculo se ha considerado un aumento proporcional al número de pasajeros. No obstante, no se consideran datos muy significativos, ya que, en relación con los residuos no peligrosos, la producción en el término municipal de Jerez de la Frontera en el año 2016 fue de 126.782 toneladas. La producción del aeropuerto de Jerez, representaría un 0,16%. Adicionalmente, es necesario indicar que el porcentaje de reciclado se estima que también se incrementará.</p>	<p>Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía.</p>	<p>Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.</p>	<p>Toneladas o m³/ATU de residuos producidos por tipo.</p>	Anual.
		<p>Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.</p>	<p>Se optimizarán las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible), como residuo peligroso y así minimizar la producción de los mismos.</p>	<p>% de valorización de residuos.</p>	
MEDIO HIDROLÓGICO	<p>No hay afección a la red hidrológica, salvo la necesidad de desviar un canal artificial.</p>	<p>Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua).</p>	<p>Control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.</p>	<p>Nº de analíticas remitidas a la autoridad competente</p>	Anual.
		<p>El aumento del consumo de agua se ha calculado de manera proporcional al incremento de las unidades tráfico sobre las operaciones por lo que está íntimamente relacionado con el aumento de pasajeros que se estima se producirá en el horizonte 3, pasando de 1.133.621 pasajeros totales en 2018 a 1.959.800 pasajeros totales en el horizonte de Desarrollo Previsible. El consumo de agua en la situación actual es de unos 51.400 m³ /año y en el horizonte de Desarrollo Previsible sería de 87.465 m³. No se considera muy significativo, dado que, en Desarrollo Previsible, el consumo representaría menos del 0,7% del total del término municipal de Jerez de la Frontera (datos año 2016.)</p>	<p>Aplicar buenas prácticas para mantener/reducir el consumo de agua en el aeropuerto.</p>	<p>Aplicar las medidas previstas de control y ahorro en el consumo de agua.</p>	

ASPECTO AMBIENTAL	DIAGNÓSTICO	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
PATRIMONIO CULTURAL	En principio, ningún elemento del patrimonio cultural se verá afectado por las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director.	Prevenir la afección a elementos del Patrimonio Cultural	Control arqueológico de los movimientos de tierra producidos en zonas de terreno natural no removido ni rellenado previamente. En el caso particular de la zona "Dispersión Cerámica 1", en caso de planearse obras o remociones de tierra en sus proximidades, se deberán de realizar peritaciones arqueológicas, mediante sondeos o bandas de desbroce. Todo hallazgo será notificado inmediatamente al órgano competente en materia de patrimonio cultural. En el supuesto de que se produzca contestación al Informe de Prospección realizado por parte de los órganos competentes en Patrimonio Cultural, llevar a cabo las medidas indicadas.	Grado de ejecución de las medidas.	Anual

Fuente: Elaboración propia.

6. CONCLUSIONES

Entre las conclusiones más relevantes de la evaluación ambiental realizada sobre la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Jerez destacan los siguientes aspectos:

- ✓ Se ha obtenido una visión global de la posible incidencia ambiental del conjunto de determinaciones que plantea la revisión sobre los principales aspectos o factores ambientales.
- ✓ Se han identificado los principales efectos ambientales significativos que puede provocar el desarrollo previsible del aeropuerto y las actuaciones definidas en esta fase de la planificación.
- ✓ Se han definido las medidas y recomendaciones de diseño y mejora ambiental tanto para las diferentes propuestas del nuevo Plan Director como especialmente para los subsiguientes proyectos de actuación y para determinados aspectos ambientalmente claves de la fase de operación.

Desde la perspectiva ambiental, los principales efectos negativos del desarrollo del Plan Director se derivan de la ejecución de la ampliación de la pista en 900 m por la cabecera 20, la construcción de una RESA en esta cabecera y una calle de rodaje paralela, la construcción de nueva calle de salida rápida para aterrizajes por la cabecera 20, la ampliación del aparcamiento de autobuses y la construcción de un edificio de aviación general.

Los principales impactos ambientales detectados por las actuaciones propuestas están relacionados con la remoción del sustrato, a la ocupación física de los suelos por parte de las nuevas superficies pavimentadas con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo, la afección a la vegetación, concretamente a una superficie de pastizal y cultivos y a una masa arbolada de unos 3.800 m² compuesta principalmente por pinos piñoneros (*Pinus pinea*) de gran porte, acompañados de eucaliptos (*Eucalyptus camaldulensis*) y pies aislados de olmos (*Ulmus sp.*) y lentiscos (*Pistacia lentiscus*).

Las actuaciones que provocarán las principales afecciones sobre la vegetación son la ampliación del aparcamiento de autobuses, la ampliación de la pista, construcción de RESA y de calle de rodaje paralela en la cabecera 20, la construcción de una calle de salida rápida y la construcción de un nuevo edificio de aviación general, que afectarán a pastizales, campos de cultivo y diversos pies arbóreos.

En cuanto al medio hidrológico, el único efecto negativo previsto se podría originar sobre un canal ubicado al norte del aparcamiento de autobuses, que discurre por la zona de la ampliación prevista, por lo que será desviado. También se verán afectados por la ampliación de la pista, ocho canales de riego provenientes del canal Guadalcañín y que desembocan en el arroyo del Rano. La longitud total afectada de estos canales de riego asciende a unos 2.000 metros, por lo que deberán aplicarse aquellas medidas necesarias para la minimización o eliminación de los posibles efectos sobre estos cursos de agua.

Las nuevas actuaciones previstas por la Propuesta de revisión del Plan Director de Jerez se caracterizan por tener efectos localizados y de envergadura variable, sobre suelos que, en principio no se consideran con un elevado valor ambiental.

Por otro lado, respecto a la afección paisajística de las actuaciones previstas, se producirá una modificación de la cuenca visual de la zona, no tanto debido a la altura de las estructuras previstas, sino en cuanto al incremento de la superficie pavimentada, por lo que se considera que esta actuación tiene un ligero impacto sobre el paisaje, generando una intrusión visual permanente y una afección al medio perceptual, por lo que se plantearán las medidas necesarias para su correcta integración visual.

Además, 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 46,23 ha, debido a las actuaciones de ampliación del aparcamiento de autobuses, la ampliación de la pista en 900 m por la cabecera 20, la construcción de una RESA en esta cabecera y una calle de rodaje paralela, la construcción de nueva calle de salida rápida para aterrizajes por la cabecera 20, el recrecimiento del vial de acceso a pista del SSEI y la construcción del nuevo edificio de aviación general.

Todas las actuaciones propuestas están localizadas dentro de la Zona de Servicio vigente, calificada como Sistema General de Transporte-Aeropuerto por el PGOU de Jerez, a excepción de una pequeña zona, situada al sureste, clasificada como Suelo No Urbanizable de Especial Protección por la Planificación Urbanística-Regadíos. No obstante, las actuaciones que así lo requieran según la legislación en materia de evaluación ambiental, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental en fase de proyecto constructivo.

Por otro lado, la nueva Zona de Servicio del aeropuerto requerirá la incorporación de nueva superficie de suelo al norte y al noreste del aeropuerto, respecto a la Zona de Servicio vigente, aprobada mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001, perteneciente en su totalidad al término municipal de Jerez de la Frontera.

Asimismo, en el presente EsAE se hace una propuesta de las medidas que pueden contribuir positivamente a la sostenibilidad de la actividad en el aeropuerto, permitiendo conjugar el crecimiento previsto del mismo con la reducción de sus principales efectos negativos. El conjunto de medidas propuestas debe permitir reducir de manera significativa muchos de los impactos que se derivan del desarrollo del aeropuerto y de su funcionamiento, como el ruido, el consumo de energía y la afección a la biodiversidad.