

DECLARACIÓN DE RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE MELILLA

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 como Órgano Ambiental el antiguo Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, actualmente Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, y como Órgano Promotor 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, 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, Aena y el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente 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, se evaluó el resultado de las consultas realizadas y cómo se tomaron en consideración y se analizó la previsión de los impactos significativos de la aplicación del Plan Director, incorporando, asimismo, las determinaciones finales que debían incorporarse a la propuesta del Plan Director.

Dado que esta Memoria Ambiental ha sido recogida de manera íntegra e indisoluble en la documentación constitutiva del Plan Director aprobado, puede afirmarse que éste ha asumido plenamente el contenido y las observaciones del Informe de Sostenibilidad Ambiental, y de las alegaciones formuladas en las consultas e información pública, así como de las determinaciones de esta 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 de Evaluación Preliminar y culminado con la obtención de la Memoria Ambiental.
- Contenido y alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA).
- 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, clasificadas en medidas ambientales estratégicas y medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director, como las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan.

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

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	1
2.	PROCESO DE EVALUACIÓN.....	2
3.	CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	4
3.1.	ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN.....	4
3.2.	ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR.....	6
3.3.	EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL.....	6
3.4.	EFFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA.....	9
3.5.	MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	11
3.5.1.	MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	11
3.5.2.	MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	13
3.6.	CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	13
4.	RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA.....	14
4.1.	PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS.....	14
4.2.	CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES.....	14
5.	DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL.....	16
5.1.	MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	16
5.1.1.	MEDIDAS AMBIENTALES ESTRATÉGICAS.....	16
5.1.2.	MEDIDAS APLICABLES EN LAS ACTUACIONES DE DESARROLLO DEL PLAN DIRECTOR.....	18
5.2.	MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR.....	21
5.3.	PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	23

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, 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, con pista de vuelo y calles de rodaje y zona de estacionamiento, con plataforma comercial y de aviación general de aeronaves. Por otra parte, el subsistema de actividades aeroportuarias, que incluye zonas de pasajeros, de carga, de apoyo a la aeronave (o industrial aeronáutica), de servicios, de aviación general, de abastecimiento, zona de actividades complementarias, incluyendo en todas ellas zonas de viales interiores y, por último, el subsistema de reserva aeroportuaria.

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 Melilla se inició mediante el envío, con fecha de 4 de mayo de 2012, del Informe de Evaluación Preliminar al, por aquel entonces, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Posteriormente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, entre junio y julio de 2012, 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. Se realizaron dieciocho consultas, recibándose cuatro respuestas:

- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Dirección General de Cultura y Festejos. Consejería de Cultura y Festejos de la Ciudad Autónoma de Melilla.
- Ecologistas en Acción-Guelaya.

Con fecha 28 de diciembre de 2012, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural dio traslado a Aena del Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Melilla.

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, durante 45 días, previo anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 282, de 22 de noviembre de 2016, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la Propuesta de revisión del Plan Director.

Como resultado de esta fase de información y consultas, se recibieron dos observaciones y alegaciones:

- Oficina Técnica de Control de Contaminación Ambiental. Dirección General de Gestión Técnica. Consejería de Coordinación y Medioambiente. Ciudad Autónoma de Melilla.
- Oficina Española de Cambio Climático. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Con fecha 13 de junio de 2017, se remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente el informe

elaborado por el órgano promotor que respondía motivadamente a las observaciones y alegaciones que se formularon, tal y como marca el artículo 21 de la Ley 9/2006, donde se exponía cómo se habían tomado en consideración las observaciones y alegaciones en la propuesta de revisión del Plan Director, incluyendo el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Por último, finalizada la fase de consultas y la respuesta motivada de las observaciones y alegaciones, tal y como marca los artículos 12 y 22 de la Ley 9/2006, el Órgano Promotor y el Órgano Ambiental han elaborado conjuntamente la Memoria Ambiental.

3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto, 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 Melilla se sitúa al suroeste de la Ciudad Autónoma, a unos tres kilómetros de la misma, en el límite de la frontera con Marruecos.

El clima en el ámbito de estudio se puede clasificar como templado de tipo mediterráneo, perteneciente al subtipo semiárido o estepario. 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, un aumento en la duración de las olas de calor y, por lo tanto, un aumento en el porcentaje de días cálidos. Por lo que se puede concluir que el cambio climático agravaría las condiciones existentes (altas temperaturas y sequías) y se reduciría la disponibilidad de agua.

La caracterización acústica para los periodos día y tarde (no hay operaciones nocturnas) de la zona debida a la operativa actual de las aeronaves ha sido estimada empleando el programa de simulación INM ("Integrated Noise Model"), v.7.0. Tras el análisis de las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A), el ISA señala que en la actualidad no existe ningún área que supere los límites acústicos normativamente establecidos.

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.

El consumo eléctrico general en las instalaciones del aeropuerto fue de 1.265 Mwh en el 2015, lo que representa la emisión de 336 toneladas de CO₂ anuales según el factor de conversión de 0,266 toneladas de CO₂ por MWh. La emisión de CO₂ procedente del consumo de combustibles de fuentes móviles, estimado en el ISA a partir del programa EDMS 5.1.4.1 fue de 1.125,15 t/año.

El aeropuerto está inscrito en el Registro de pequeños productores de residuos peligrosos (RPs) de la Consejería de Medio Ambiente, y mantiene un contrato con un gestor autorizado para su retirada. La cantidad total de residuos peligrosos generados durante el año 2015 fue de 10.341,3 Kg (de los que el 87% son aguas hidrocarbonadas gestionadas mediante valorización).

La masa de agua más relevante de la red hidrográfica de Melilla es el río Oro, que atraviesa la Ciudad Autónoma de oeste a este, dividiéndola en dos mitades. Entre sus afluentes por la derecha se encuentran los arroyos Farhana, Sidi Guariach y de Alfonso XIII o Concepción. Este último atraviesa la cabecera 15 del aeropuerto mediante un canal subterráneo. Además, el arroyo Mezquita discurre por el sur de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto de Melilla, y desde las obras de la última ampliación de la pista discurre encauzado bajo la cabecera 33.

En cuanto a la hidrogeología, la Ciudad Autónoma se asienta sobre tres acuíferos: dos principales, de origen calizo y volcánico, respectivamente y otro aluvial, de menor importancia. El aeropuerto se asienta sobre el acuífero de origen volcánico, que es alimentado mediante recarga por infiltración superficial y por los drenajes del río Oro.

Los espacios de Red Natura 2000 más próximos al área de estudio son el ZEC ES6320002 “Barranco del Nano”, que se localiza a 1,75 km del aeropuerto, y el ZEC ES6320001 “Zona Marítimo Terrestres de los Acantilados de Aguadú”, que se localiza a 3,3, km. Entre ambos ZEC se ha declarado el Parque Periurbano de los Pinares de Rostrogordo que es la única extensión arbolada significativa de la ciudad de Melilla.

En el interior del recinto aeroportuario la vegetación está formada por zonas de pastizales, pequeñas zonas de arbustos y cañas y alguna zona ajardinada donde se localizan varios pies arbóreos (higueras, olivos y eucaliptos). Respecto a los hábitats de interés comunitario, en el interior de la Zona de Servicio no se localiza ninguno.

Con relación a la fauna, cabe citar la presencia en los pastizales y eriales del entorno aeroportuario del cernícalo común (*Falco tinnunculus*), el camachuelo trompetero (*Bucanetes githagineus*), la perdiz moruna (*Alectoris barbara*), el sapo común (*Bufo bufo*), sapo de Marruecos (*Bufo mauritanicus*), la tortuga mora (*Testudo graeca*) y el bulán (*Novoeumece salgeriensis*). También se ha referido la presencia esporádica de camaleones (*Chamaleo chamaleon*). Como mamíferos más destacados existen referencias sobre la cría de chacales (*Canis aureus*) así como de zorro (*Vulpes vulpes*). Otros mamíferos presentes en la zona son el conejo (*Oryctolagus cuniculus*), la liebre (*Lepus granatensis*) y el erizo moruno (*Erinaceu salgirus subsp. Algirus*). En las áreas riparias, principalmente asociadas a los márgenes del arroyo Sidi Guariach, se pueden observar en primavera lavanderas (*Motacilla alba*) y en invierno estorninos pintos (*Sturnus vulgaris*), zorzales comunes (*Turdus philomelos*) y el mosquitero común (*Phylloscopus collybita*). Además, también se puede observar perdiz moruna (*Alectoris barbara*), zarcero común (*Hippolais polyglota*) y la curruca cabecinegra (*Sylvia melanocephala*).

El aeropuerto, como elemento del paisaje, se localiza sobre un pequeño páramo, sobresaliendo ligeramente en altura respecto al terreno colindante. No obstante, teniendo en cuenta que sus instalaciones se concentran en la parte central y no tienen una excesiva altura, el impacto visual del aeropuerto en el paisaje es limitado.

Para la caracterización del patrimonio cultural se consultó la Carta Arqueológica de la Ciudad Autónoma de Melilla, donde destacan principalmente dos yacimientos, ubicados en los terrenos que se extienden en torno a ambas cabeceras de la pista: Huerta de Reyes y Sidi Guariach. También se realizó una prospección arqueológica de toda la Zona de Servicio, donde se documentó un

afloramiento de bloques de sílex con numerosos fragmentos de este material, que parecían ser el resultado de roturas naturales o antrópicas no intencionadas, en una zona que se localiza relativamente próxima al yacimiento catalogado “Melilla Periurbana”, yacimiento situado fuera de la Zona de Servicio del aeropuerto.

El acceso al aeropuerto se realiza mediante la carretera ML-204, que atraviesa la pista de vuelo mediante un túnel y enlaza con la ML-105 y con la ML-300, uniendo el aeropuerto con la ciudad.

Respecto al medio socioeconómico, en 2015 la Ciudad Autónoma de Melilla contaba con una población de 85.584 habitantes, y una densidad de población de 6.958 habitantes/km², siendo uno de los municipios más densamente poblados de España. En el 2015 era la segunda autonomía con el PIB per cápita más bajo, con una media de 17.173 euros.

3.2. 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 Melilla

ACTUACIÓN	
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Campo de vuelos	1. Actuaciones asociadas al establecimiento de operaciones instrumentales.
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de pasajeros	2. Reasignación de plazas de aparcamiento.
Zona de Servicios	3. Reubicación control acceso lado aire.
	4. Nuevo vallado de seguridad lado tierra-lado aire.
	5. Nuevos tramos del vial de servicio.
Zona de abastecimiento	6. Reubicación de las instalaciones de combustible.

3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL

La determinación de una u otra opción de desarrollo del Plan Director, está determinada por las alternativas parciales para cada una de las actuaciones que están contempladas y que han sido

evaluadas ambientalmente entre sí. Las diferentes alternativas parciales elegidas constituyen la alternativa seleccionada como propuesta para el Plan Director, la cual es posteriormente comparada con la “alternativa 0” o de “no actuación”, es decir la evolución probable del entorno definida a partir de la situación actual del aeropuerto, junto a aquellas actuaciones que, en base a la legislación vigente, ya han sido evaluadas ambientalmente.

La mayoría de las actuaciones que se plantean en el Plan Director para cubrir las necesidades de ampliación del aeropuerto de Melilla se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual. Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos puntuales que mejoran o amplían los existentes y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil el planteamiento de alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y la disponibilidad de terrenos, admitiendo tan solo una única alternativa de localización. Por ello las únicas alternativas de actuación que el Plan Director propone corresponden a la ubicación de las instalaciones de combustibles.

Estas alternativas 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
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 alterados
	Afección a especies de avifauna	Nº y Superficie de hábitat de aves de interés afectadas
	Afección a corredores	Nº de corredores y tipo de afección

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
	Afección a EENNPP y hábitat por fragmentación	Grado de fragmentación de espacios y hábitats afectados
	Afecciones al relieve derivadas de los movimientos de tierras	Volumen de movimiento de tierras total Volumen de préstamos
Relieve, Suelos y Residuos	Afecciones al suelo	Superficie de suelo ocupada
	Generación de residuos	Volumen de excedentes de excavación Volumen de residuos de demolición
	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Número de ríos y arroyos interceptados
Aguas y medio hidrológico	Afección a riberas	Superficie de riberas afectadas
	Afección al dominio público hidráulico (DPH) y marítimo terrestre (DPMT)	Superficie de DPH y DPMT ocupada
	Riesgos de inundación	Superficie de zonas de inundación afectadas
	Recarga de acuíferos	Superficie de zona de recarga de acuíferos pavimentada
Patrimonio cultural	Afección a elementos del patrimonio cultural	Nº de elementos culturales afectados y grado de afección
Paisaje	Afección al paisaje	Superficie de áreas de interés paisajístico afectadas
Ordenación territorial y planeamiento	Compatibilidad con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico	Grado de compatibilidad con los usos actuales y futuros del suelo
Incidencia social y económica	Contribución al crecimiento económico	Empleo generado
Viabilidad y funcionalidad técnica	Eficacia funcional	Grado de satisfacción de necesidades
	Eficiencia económica	Inversión necesaria

La “alternativa propuesta para el Plan Director” está constituida por el diseño previsto para aquellas actuaciones que por sus características no disponen de otras opciones, así como por la alternativa 3 prevista para la ubicación de las instalaciones de combustibles, debido a que presenta la operatividad más adecuada para las instalaciones y suponer el menor coste.

Las actuaciones más significativas en el subsistema de movimiento de aeronaves están relacionadas con el establecimiento de operaciones instrumentales. En el subsistema de actividades aeroportuarias se considera necesaria la reasignación de plazas de aparcamiento, la reubicación del control de acceso al lado aire, la ejecución de un nuevo vallado de seguridad lado tierra-lado aire, la construcción de nuevos tramos de vial de servicio y la reubicación de las instalaciones de combustible.

3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 50,88 hectáreas, de las cuales 36,48 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 6,72 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, 5,58 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria y 2,10 hectáreas a la Zona Militar.

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

✓ Contaminación atmosférica

Los resultados obtenidos derivados de la modelización mediante el programa EDMS 5.1.4.1 permiten concluir que, para el horizonte de Desarrollo Previsible (horizonte 3), en las poblaciones cercanas al aeropuerto no se superan los límites establecidos por la normativa vigente, para ninguno de los parámetros analizados (CO, HC, NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5} y CO₂).

✓ Ruido

Los resultados obtenidos del análisis efectuado para los periodos día y tarde (no hay operaciones en periodo noche), utilizando el programa de simulación INM v.7.0, aplicados a las áreas acústicas establecidas por el Real Decreto 1367/2007, permiten concluir que no se ha inventariado suelo urbanizable residencial dentro del ámbito delimitado por las isófonas Ld 60-Le 60 dB.

✓ Cambio climático

Con relación al consumo energético, se prevé un incremento del 44,1 % en las emisiones totales de CO₂. En relación a la adaptación al cambio climático, no se estima necesario plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.

✓ Agua y medio hidrológico

La ampliación de la Zona de Servicio incrementa en 734,5 m² la afección al DPH del arroyo de Sidi Guariach. Se trata de una afección potencial, por ocupación de la Zona de Servicio, ya que en este lugar no se plantea ninguna actuación que suponga una modificación física del cauce. Con relación al consumo de agua, se prevé un incremento del 47,4% en el horizonte 3 respecto a la situación actual.

✓ Suelos

El ISA identifica afecciones sobre el suelo, derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y de la ocupación física por parte de las nuevas superficies pavimentadas. La superficie que se verá pavimentada se estima en 0,5 ha.

✓ Residuos

El incremento de los residuos generados en la fase de operación, será proporcional a las unidades de tráfico previstas para dicho horizonte, si bien se estima una tasa de reciclaje del 100%.

✓ Biodiversidad, fauna y flora

La vegetación afectada por las actuaciones propuestas es, en su totalidad, pastizales cuyo origen es el de los desbroces de la franja de la pista por motivos de seguridad. El incremento de los niveles de ruido que supondrá el aumento de operaciones del horizonte se estima como compatible para la fauna.

✓ Patrimonio Cultural

En el ISA se concluye que, del patrimonio arqueológico inventariado, el único yacimiento que se podría ver directamente afectado por las actuaciones propuestas será la zona de vigilancia arqueológica del yacimiento Sidi Guariach, ya que en esta zona se contempla la ampliación de la RESA de la cabecera 15.

✓ Paisaje

En el ISA se han evaluado los efectos como poco significativos.

✓ Infraestructuras de transporte y movilidad

Las actuaciones planteadas en el marco de la revisión del Plan Director implican la ampliación por ambos emboquilles del túnel bajo la pista en las inmediaciones de la cabecera 33, por el que discurre la carretera que da acceso al aeropuerto, ML-204.

✓ Efectos territoriales

Los terrenos a incorporar a la Zona de Servicio, para completar su delimitación, ocupan una superficie nueva de 2,08 hectáreas, principalmente al noroeste del aeropuerto, pertenecientes al término municipal de Melilla. Además, se producirá una desafección a 0,85 ha, situadas en la carretera de acceso al aeropuerto.

✓ Incidencia social y económica

En el ISA se realiza una estimación del empleo que directa e indirectamente puede suponer la revisión del Plan Director, estimándose un 55,5% más respecto a la situación actual.

3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL

3.5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

Se sintetizan a continuación las principales medidas que se han incluido en el ISA para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director.

✓ Planeamiento urbanístico y territorial

La propuesta de Plan Director incluye una serie de normas y criterios con relación a las condiciones de uso de los predios que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, lo que supone que éstas se tendrán que incorporar a los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la disposición adicional única de la Ley 48/60 sobre Navegación Aérea y la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica.

✓ Contaminación acústica

- Medidas Generales: adopción del denominado «Enfoque equilibrado», ratificado en la Resolución A36/22 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que la Unión Europea ha incorporado, en su ordenamiento jurídico, mediante la aprobación del Reglamento (UE) nº 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014.
- Zona de afección acústica: en base a los criterios recogidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de Desarrollo Previsible (horizonte 3) definida por la envolvente de las isófonas definidas por L_d 60- L_e 60 dB. Las medidas que se propongan para esta zona irán en consonancia con el concepto de «enfoque equilibrado», además se complementará con la adopción de medidas igualmente importantes como son: la optimización de los canales de comunicación entre Aena y autoridades locales, grupos de interés y público en general en lo relativo a aspectos medioambientales, el fomento de la colaboración entre los diferentes agentes del sector que permita detectar oportunidades de mejora.
- Prevención del ruido. Se establecen distintas medidas generales para incorporar a los futuros proyectos.

✓ Contaminación atmosférica

En el ISA se establecen medidas complementarias a las establecidas para la contaminación acústica. Las medidas relacionadas con la minimización de consumo energético, también minimizarán la contaminación atmosférica.

✓ Gestión hídrica

Se establecerán separadores de hidrocarburos para aguas pluviales en pista y plataforma, una red piezométrica de control y medidas de protección frente a vertidos.

En el caso que fuese necesario realizar una ocupación del DPH del arroyo Sidi Guariach, se deberá tramitar el correspondiente permiso de ocupación y cumplir con los requerimientos del Reglamento de DPH.

✓ Generación y Gestión de residuos

Gestión de residuos acorde a la normativa vigente, estableciendo objetivos de reducción a los diferentes horizontes estudiados.

✓ Vegetación y fauna

Se requiere un reconocimiento de campo en busca de fauna antes del inicio de las obras, y distintas medidas generales en las fases de obra de los proyectos (delimitaciones de perímetro, restauración ambiental, programación de trabajo, formación a los trabajadores, etc.). Si durante la ejecución de alguno de los proyectos se encontrase algún individuo de bulán (*Novoeumeces algeriensis*), camaleón (*Chamaeleo chamaeleo*) o tortuga mora (*Testudo graeca*), se avisará a la Consejería de Coordinación y Medio Ambiente del Gobierno de Melilla para que un técnico cualificado proceda a realizar una traslocación de los individuos a otras zonas que presenten un hábitat adecuado para las mismas.

✓ Consumo energético

Se propone la aplicación general de las recomendaciones propuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la *Federal Aviation Administration* (FAA) para la reducir la emisión de GEI, así como medidas relativas a procedimientos de operación de aeronaves y medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra.

✓ Infraestructuras

De manera específica, el proyecto derivado de las actuaciones asociadas al establecimiento de operaciones instrumentales que implica la ampliación de los emboquilles bajo la pista de la carretera de acceso al aeropuerto ML-204, evitará tanto afecciones directas a la infraestructura, (reponiéndola convenientemente, en su caso) como indirectas a su funcionalidad, habilitando desvíos provisionales durante la ejecución de las obras.

✓ Patrimonio Cultural

Se realizará un control arqueológico de todos los movimientos de tierra que afecten a terrenos en su cota natural y sondeos manuales en las zonas denominadas de "vigilancia arqueológica", correspondientes con los yacimientos Huerta de Reyes, Sidi Guariach y la zona en la que se detectó el afloramiento de sílex.

3.5.2. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Para la realización del seguimiento ambiental de la Revisión del Plan Director, el ISA ha establecido los siguientes objetivos: *“Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos para esta evaluación ambiental, seguir los efectos ambientales del Plan Director, evaluar el grado de cumplimiento y ejecución de las diferentes actuaciones ambientales incluidas en el Plan Director, así como de las determinaciones y medidas preventivas y correctoras, e identificar la existencia de efectos adversos no previstos, para permitir al órgano promotor adoptar las nuevas medidas correctoras apropiadas.”*

3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El ISA cumple con las determinaciones básicas establecidas por la Ley 9/2006 y requeridas en el Documento de Referencia, si bien se ha realizado alguna adaptación de criterios con objeto de adecuarlo a la información disponible y consultada. También aporta la información adecuada y suficiente para deducir los efectos ambientales significativos que potencialmente pudiera generar el Plan Director, así como para poder proponer las medidas de integración ambiental necesarias para garantizar su sostenibilidad.

4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS

Entre el 22 de noviembre de 2016 y el 31 de enero de 2017, se sometió a consultas e información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto de Melilla. Tras este periodo, se recibieron un total de dos escritos.

- ✓ Oficina Técnica de Control de la Contaminación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla. En su escrito señala, entre otros aspectos, que el aeropuerto debería pasar a ser gran productor de residuos peligrosos en base a los residuos generados en el año 2015. También considera que se debe analizar el riesgo potencial de derrames en la actuación de las nuevas instalaciones de combustibles, al igual que las especies afectadas por las halconeras.
- ✓ Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Hace referencia a la necesidad de analizar los factores climáticos y su incidencia, desde el punto de vista de adaptación de los proyectos a futuro.

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, a continuación, se sintetizan los aspectos más importantes:

- ✓ El aeropuerto de Melilla desde el año 2005 cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental, que a partir del año 2014 se ha integrado con el Sistema de Gestión de Calidad en un Sistema de Gestión Integrado (SGI). En relación con residuos, el SGI tiene identificados todos los requisitos que le son de aplicación y cumple los mismos en las fases de almacenamiento y gestión. Además, cuando es posible, se opta por la valorización frente a la eliminación para el destino final.
- ✓ El aeropuerto de Melilla en el año 2015 gestionó 10.341 kg de residuos peligrosos, de los cuales 9.020 kg se corresponden con “aguas hidrocarbonadas”, que se produjeron al realizar la limpieza del separador de hidrocarburos. En este caso el gestor autorizado, al retirar las aguas hidrocarbonadas retiró también las aguas limpias que normalmente están en el separador, por lo que el volumen fue anormalmente alto, siendo esta una situación excepcional. Tras incluir los valores de residuos peligrosos correspondientes a los años 2013-2016 se demuestra que la producción, y la previsión de residuos peligrosos del aeropuerto de Melilla en el horizonte de desarrollo previsible, tomando los datos de 2016, se encuentra muy por debajo del límite de 10.000 kg, que exigiría su inclusión como gran productor.
- ✓ En relación con la ubicación de las instalaciones de suministro de combustible en el apartado 3 del capítulo 5 del Informe de Sostenibilidad Ambiental se plantean y se evalúan

tres alternativas que han sido valoradas según los criterios establecidos por el órgano ambiental en el Documento de Referencia. En relación con las afecciones al suelo, se concluye que de las alternativas estudiadas para la reubicación de las instalaciones de combustible, la alternativa seleccionada es la que menor superficie ocupada supone. Será en fase de proyecto, que desarrolle dichas instalaciones, donde se deberán concretar las correspondientes medidas de seguridad para evitar el derrame de combustibles.

- ✓ El control de la fauna con rapaces se utiliza como método disuasorio para evitar que las aves invadan el área de movimiento del aeropuerto y puedan afectar a la seguridad en el tráfico aéreo. Por lo que su función es disuadir a las aves para que invadan el campo de vuelos.
- ✓ Una vez aprobado el Plan Director, se remitirá copia de la Memoria Ambiental a la Consejería de Coordinación y Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla.
- ✓ En cuanto al clima y al cambio climático, en el ISA se ha incluido una caracterización del clima en el entorno de la Ciudad Autónoma de Melilla, y se ha estudiado la posible evolución del clima, para lo que se han utilizado los datos de escenarios climáticos regionalizados disponibles en el portal web de la AEMET (gráficos de evolución para España por provincias: Melilla). En el ISA también se analizan los potenciales efectos del cambio climático considerándose algunas medidas de adaptación que puedan minimizar los efectos secundarios del cambio climático.
- ✓ Además, en el ISA se realiza un estudio comparativo entre las emisiones atmosféricas registradas para la situación actual y para el horizonte de desarrollo previsible para la alternativa seleccionada, analizándose los efectos de la contaminación atmosférica sobre la población y la salud humana.
- ✓ En relación con la actualización de la información publicada en los boletines meteorológicos de aviso de aeródromo, señalar que dichos boletines son elaborados por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) y se rigen por su propia normativa de aplicación.
- ✓ Respecto a la huella de carbono, en el ISA se han calculado los niveles de CO₂ en base al consumo de energía eléctrica, combustible y las fuentes fijas y móviles tanto para el escenario de la situación actual como de desarrollo previsible, coincidente este último con los niveles correspondientes a la Alternativa 0.

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, señalando las determinaciones finales que deben incorporarse a éste.

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, además de las medidas incluidas en el ISA, se ha considerado adecuado incorporar una serie de medidas de integración ambiental que contribuyan a la sostenibilidad ambiental de las actuaciones incluidas en el Plan Director.

El aeropuerto de Melilla tiene implantado y certificado desde diciembre de 2005 un Sistema de Gestión Ambiental, de acuerdo con la norma UNE-EN-ISO 14001:2006. Dado el alcance y carácter de esta norma, las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental, en la medida de lo posible, se integrarán y/o compatibilizarán con este Sistema de Gestión.

5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

La Memoria Ambiental establece dos tipos de medidas de integración ambiental, según se considere su aplicación estratégica o de aplicación en las actuaciones de desarrollo.

5.1.1. MEDIDAS AMBIENTALES ESTRATÉGICAS

Estas medidas, no asociadas a ninguna actuación en particular, se integrarían en la planificación estratégica del aeropuerto, en el plazo máximo de 2 años contados a partir del día de publicación en el Boletín Oficial del Estado de la Orden Ministerial por la que se aprueba el Plan Director. Para ello, se elaborarán una serie de Planes y/o Programas, que desarrollen las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental. Las actuaciones contempladas en estos Planes se programarán en función del desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Director. Estos Planes y Programas serán objeto de revisión y, en su caso, actualización, cuando la ejecución de cualquiera de las actuaciones previstas en el Plan Director así lo recomiende.

✓ Energía

Elaboración de un Plan de ahorro y eficiencia energética: Se realizará para el aeropuerto en su conjunto, priorizando las posibles medidas en las actuaciones concretas contempladas en el Plan Director, en las que se considerarán criterios de eficiencia en la climatización y el alumbrado, así como criterios bioclimáticos y de eficiencia en el diseño de las instalaciones.

Elaboración de un Plan integral del uso de energías renovables en el recinto aeroportuario, analizando la viabilidad de la aplicación de medidas para el fomento de uso de combustibles limpios o energías renovables en las instalaciones y vehículos implicados en la operación del aeropuerto en su conjunto.

✓ Ruido

La propuesta de zonas de servidumbre acústica definida en el ISA, de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda de la Ley 37/2003 y la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio constituirán la referencia para la emisión de los informes previstos en la Disposición Adicional Segunda del RD 2591/1998, hasta que las mismas se aprueben de acuerdo con el procedimiento establecido en la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, así como en la Ley 37/2003 del Ruido.

✓ Atmósfera

Se elaborará un Plan de Prevención de la contaminación atmosférica que recoja propuestas a aplicar para reducir las emisiones de gases contaminantes (incluyendo, tal y como recoge el ISA, procedimientos de operación de las aeronaves para reducir sus emisiones), y establezca las medidas de seguimiento y protocolos de actuación para garantizar la ausencia de afecciones por este motivo.

✓ Ciclo Integral del Agua

Elaboración de un Plan de Gestión Integral del Agua, que se desarrolle a través de un Programa de depuración y reutilización de aguas; un Programa de Minimización del Consumo de Agua en el aeropuerto; un Programa de seguimiento de vertidos; un Programa de seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas y un Procedimiento de actuación ante posibles vertidos accidentales que pudieran afectar a aguas y/o suelo.

✓ Residuos

Como continuidad a la actual gestión de residuos que se está realizando, se establecerá un Plan integral de minimización y gestión de residuos aeroportuarios, que coordine todas las acciones de gestión con todos los agentes presentes en la actividad aeroportuaria (suministradores, proveedores, clientes, contratistas, operadores, etc.), y que establezca objetivos de reducción en consonancia con los ya establecidos por el Sistema de Gestión Ambiental del aeropuerto.

✓ Biodiversidad

Se deberá establecer un Plan de Gestión de la Biodiversidad, que atenderá tanto a criterios de seguridad operacional, como a criterios de conservación de las especies y los ecosistemas del entorno aeroportuario, dentro de los límites que sean compatibles con la seguridad y de forma coordinada con las administraciones competentes en materia de gestión de la biodiversidad.

✓ Paisaje

Se considera conveniente la elaboración de un Plan de Integración Paisajística del aeropuerto que permitirá planificar las actuaciones paisajísticas de manera estratégica y global para toda la infraestructura, fijando los criterios generales para la restauración y adecuación de todos los espacios aeroportuarios, evitando el empleo de especies exóticas en las labores de restauración ambiental o jardinería y la creación de hábitats que fomenten la presencia de avifauna.

✓ Patrimonio Cultural

El ISA aporta información detallada del patrimonio cultural en el entorno aeroportuario. En base al principio de cautela, se deberá poner especial atención en aquellos movimientos de tierra que se realicen en las zonas denominadas de “vigilancia arqueológica”, es decir, el yacimiento Huerta de Reyes, yacimiento Sidi Guariach, y la zona donde se detectó el afloramiento de sílex durante los trabajos de prospección arqueológica. Los proyectos que desarrollen las distintas actuaciones propuestas en el Plan Director deberán recoger las medidas necesarias para garantizar la no afección a dichas zonas.

✓ Ordenación del Territorio

El Plan Especial del aeropuerto tendrá coherencia con las determinaciones incluidas en la Memoria Ambiental, con especial atención a las infraestructuras de conexión necesarias del aeropuerto con los Sistemas Generales municipales.

✓ Movilidad

Se elaborará un diagnóstico y propuestas sobre la movilidad de los usuarios del aeropuerto y promoverá acciones para su aplicación, en colaboración con las administraciones competentes. En esta propuesta se estudiará la necesidad de aplicar medidas para garantizar la funcionalidad de la carretera ML-204, ramal de acceso al aeropuerto, que enlaza con las carreteras ML-105 y ML-300. Asimismo, se promoverá el establecimiento de una línea de transporte público que conecte la ciudad con el aeropuerto y se facilitará el acceso peatonal desde las paradas de transporte público al aeropuerto.

5.1.2. MEDIDAS APLICABLES EN LAS ACTUACIONES DE DESARROLLO DEL PLAN DIRECTOR

La Memoria Ambiental no exime a ninguna de las actuaciones previstas en el Plan Director de someterse a evaluación ambiental si así es requerido por la normativa vigente.

Cuando se produzca una modificación significativa de las rutas aéreas de entrada y salida de las aeronaves, deberá analizarse su potencial repercusión ambiental tanto sobre la población afectada como sobre los espacios naturales, en el entorno aeroportuario.

Cualquier proyecto que inicie su tramitación ambiental detallará su conformidad con las actuaciones incluidas en el Plan Director y, en caso contrario, justificará la necesidad de su ejecución.

✓ Medidas de integración ambiental a incorporar en los proyectos

Con objeto de facilitar la toma de decisiones en los procedimientos de evaluación ambiental, los proyectos que inicien su tramitación ambiental con posterioridad a la aprobación del Plan Director, incluirán un capítulo de medidas de integración ambiental que recojan, al menos, las medidas minimizadoras especificadas en el ISA y las determinaciones incluidas en la Memoria Ambiental, así como el control y seguimiento de las mismas. Cuando sea de aplicación, los proyectos considerarán igualmente las medidas que se citan a continuación:

- Calidad del medio ambiente interior de los edificios: se adoptarán medidas para mantener una adecuada calidad del ambiente interior, con especial atención a la calidad física y química del aire, para lo que seguirán las determinaciones del Código Técnico de la Edificación y la aplicación del RD 865/2003 de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.
- Ruido: se priorizará la programación de las obras en periodo diurno, salvo condicionantes técnicos que lo impidan y que serán justificados.
- Agua: se contemplará, en el diseño de los proyectos, la aplicación de dispositivos ahorradores de agua y otras medidas de minimización de consumo de agua en todas las instalaciones y edificaciones. Los proyectos de desarrollo establecerán, cuando sea necesario, los sistemas de tratamiento de aguas residuales o pluviales correspondientes, y se justificará, cuando previamente ya existan estos sistemas de tratamiento, su plena validez acorde a los nuevos requerimientos a causa de la ejecución del proyecto. El diseño y ubicación de los parques de maquinaria evitará la contaminación potencial por grasas e hidrocarburos de las aguas superficiales y subterráneas.
- Energía: aplicación de criterios bioclimáticos y de eficiencia energética en las instalaciones y edificaciones que impliquen cada uno de los proyectos. Cumplimiento del RD 235/2013 sobre certificación energética de los edificios de nueva construcción. Análisis de la instalación de energías renovables en las nuevas edificaciones previstas. Siempre y cuando lo permitan las condiciones de seguridad, se favorecerá el ahorro y el uso adecuado de los sistemas de iluminación no aeronáuticos del aeropuerto.
- Movimientos de tierras: los proyectos especificarán el balance de tierras de la actuación, priorizándose la reutilización de tierras dentro del aeropuerto o en otras obras de los alrededores. Los proyectos especificarán la necesidad de préstamos, así como su ubicación. El análisis de los efectos ambientales de estos préstamos deberá quedar recogido en la evaluación ambiental del proyecto.

Las canteras de suministro de material deberán estar autorizadas por el organismo competente, debiéndose especificar las posibles opciones existentes en la evaluación ambiental del proyecto. Los excedentes de tierras tendrán como destino vertederos autorizados, especificándose la existencia de los mismos en la evaluación ambiental del proyecto.

- Residuos: los residuos de obra serán separados según su clase, y gestionados mediante gestores autorizados por la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Melilla.
- Biodiversidad: previo al inicio de cualquier obra, se realizará un reconocimiento de campo que identifique fauna de interés, aplicándose las medidas preventivas y correctoras necesarias para la preservación de especies protegidas.

Señalización de todas las zonas sensibles que deben quedar preservadas de las actuaciones constructivas. La programación de obras considerará el periodo de cría de la fauna protegida. La restauración vegetal de las zonas de obras empleará especies autóctonas, salvo requerimientos técnicos que deberán ser justificados.

- Patrimonio cultural: se delimitarán las zonas consideradas de vigilancia arqueológica identificadas con el fin de evitar su afección en el transcurso de las obras. Cualquier actuación sobre dichos elementos deberá ajustarse a la normativa vigente.
- Medio socioeconómico: cuando el proyecto implique expropiaciones, la evaluación ambiental analizará de forma detallada la afección de las mismas (superficie, usos, implicaciones económicas y sociales, etc.).

La ubicación del almacenamiento de combustibles, su diseño y medidas complementarias, garantizará la ausencia de afecciones sobre la población circundante, incluyendo en el análisis de diferentes escenarios de potenciales accidentes

- Infraestructuras y servicios: se informará con detalle y antelación suficiente sobre posibles cortes de suministros, accesos o cualquier otra circunstancia que altere los servicios a la ciudadanía. Más concretamente, el proyecto de ejecución de la ampliación por ambos emboquilles del túnel bajo la pista, por el que discurre la carretera ML-204 que da acceso al aeropuerto deberá tener en cuenta estos efectos de manera que se eviten 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.

El proyecto de las instalaciones de suministro de combustibles justificará su adecuación a la normativa de seguridad vigente en cuanto a la protección de las personas y sus bienes materiales, así como del suelo y las aguas.

✓ Medidas de vigilancia ambiental en las obras de construcción de las actuaciones

Con carácter complementario a las determinaciones que establezca la evaluación ambiental que corresponda a cada uno de los distintos proyectos, se tomarán en consideración las siguientes medidas de vigilancia:

- Establecer un programa de vigilancia ambiental que incluya la remisión de informes periódicos.

- Calidad atmosférica: establecimiento de medidas para el control de emisiones de gases de combustión de vehículos y maquinaria de obra, así como de emisiones de partículas en suspensión, especialmente en días ventosos y en zonas habitadas.
- Seguimiento de las inmisiones acústicas en las áreas urbanizadas colindantes con el aeropuerto o influenciadas por las obras de actuaciones.
- Control de los vertidos de aguas y la detección de vertidos accidentales.
- Verificar la ausencia de basureros o áreas incontroladas de residuos que puedan atraer fauna y afectar a su vez a la avifauna.
- Verificar de forma periódica el estado de conservación de las zonas ambientalmente sensibles que hayan quedado preservadas de las actuaciones constructivas y que deben estar señalizadas.
- Control del sistema de gestión de residuos y de la aparición de vertidos de residuos no controlados.
- Se realizará un seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras por un técnico competente en la materia, que pueda identificar la aparición de posibles restos patrimoniales de interés. En caso que se detectasen restos de interés se informará a la administración competente para adoptar las medidas oportunas.
- Seguimiento del adecuado funcionamiento de infraestructuras y servicios que puedan potencialmente afectar a la ciudadanía por la realización de las obras, con especial atención a la carretera ML-204.

5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR

El Plan Director del aeropuerto contará con un sistema de seguimiento ambiental de las medidas determinadas tanto en el ISA como en la Memoria Ambiental, el cual se integrará en el Sistema de Gestión Ambiental que posee actualmente el aeropuerto.

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

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

Para ello, el seguimiento se concretará en Informes, bien de carácter anual, donde se seguirán los indicadores de la tabla 3, bien quinquenal donde se vigilarán los indicadores expresados en la tabla 4. Asimismo, se indicará en éstos el grado de evolución de los planes y programas establecidos y la evolución de los diversos parámetros contenidos en los mismos.

Tabla 3. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Anuales

FACTOR DEL MEDIO	INDICADORES
Tráfico Aéreo	Número de pasajeros totales.
	Número de operaciones totales.
	Número de Unidades de Tráfico.
Energía	Consumo anual de energía del aeropuerto.
	Consumo de energía por carga.
	Consumo de energía por pasajero.
	Consumo de energía por unidad de tráfico.
	Producción energética procedente de fuentes renovables.
Biodiversidad	Superficie afectada de los espacios naturales protegidos.
	Afección de la flora y/o fauna protegida: número de ejemplares singulares.
	Afección hábitats de interés comunitario.
Suelo	Superficie de suelo ocupada por la nueva infraestructura.
Residuos	Volumen de residuos no peligrosos generados.
	Volumen de lodos de separadores de hidrocarburos generados.
	Volumen total de residuos peligrosos generados.
	Volumen de residuos de construcción y demolición generados y gestionados.
	Porcentaje de Valorización por tipo (energética, reutilización, reciclaje u otro tipo de valorización).
Agua	Volumen anual de agua consumida por procedencia.
	Volumen de agua consumida agua/pasajero.
	Volumen de agua consumida por carga.
	Volumen anual total de agua depurada- reutilizada (para riego, prácticas SEI, etc.)

FACTOR DEL MEDIO	INDICADORES
Usos del suelo y Ordenación Territorial	Superficie de ocupación del Dominio Público Hidráulico y/o Marítimo Terrestre.
	Número y grado de afección a las infraestructuras preexistentes o previstas derivadas del desarrollo del Plan Director, especialmente en la comunicación local.
Incidencia social y económica	Superficie expropiada.
	Inversión realizada en la expropiación

Tabla 4. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Quinquenales

FACTOR DEL MEDIO	INDICADORES
Emisiones Químicas	Emisiones totales anuales de los siguientes contaminantes: NO _x SO _x HC. PM ₁₀ PM _{2,5} CO
	Emisiones de contaminantes por Unidad de Tráfico.
Ruido aeroportuario	Viviendas y edificios de uso sensible (envolvente 65-65-55)
Cambio Climático	Emisiones de CO ₂ derivadas de la operación del aeropuerto.
	Emisiones de CO ₂ /nº operaciones.
	Emisiones de CO ₂ /pasajero.
Paisaje y Patrimonio Cultural	Elementos paisajísticos del entorno afectados.
	Elementos y bienes afectados catalogados como bienes de interés cultural, históricos, arquitectónicos, etnográficos, arqueológicos, paleontológicos, puntos de interés geológico, vías pecuarias y caminos tradicionales.

5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL

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

- ✓ Memoria Ambiental.
- ✓ Plan Director aprobado.
- ✓ Informes periódicos anuales de las medidas de seguimiento
- ✓ Informes periódicos quinquenales de las medidas de seguimiento.