

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

22705 *Resolución de 24 de octubre de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración ambiental estratégica de la «Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 2 de febrero de 2017, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla remitida por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (actualmente Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), como órgano sustantivo, respecto de la que AENA, SME, SA, es promotor.

Alcance de la evaluación.

La presente evaluación ambiental estratégica se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla y se pronuncia sobre los impactos asociados a la misma que han sido analizados por el promotor. Se incluye asimismo en la evaluación, el proceso de participación pública y consultas.

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobará un Plan Director en cada aeropuerto de interés general que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo de cada uno, hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto (ZSA). A su vez, dicha zona incluye las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del aeropuerto.

A través de la evaluación ambiental estratégica de los planes directores, se integran los aspectos ambientales en la planificación de los aeropuertos, permitiendo su desarrollo coherente e integrado en el entorno y asegurando la debida coordinación entre las distintas Administraciones públicas, así como, la información y participación pública.

No comprende el ámbito de la evaluación, la regulación urbanística del sistema general aeroportuario, la seguridad aérea del aeropuerto ni de las actuaciones u operaciones que se contemplan en la documentación aportada por el promotor, la seguridad y salud en el trabajo, ni la seguridad química o industrial, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del plan.

El Plan Director del Aeropuerto de Sevilla actualmente vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001 (BOE de 9 de agosto de 2001).

El objeto fundamental de la Revisión del Plan Director es determinar las necesidades futuras del aeropuerto; la delimitación de la zona de servicio; la definición de actividades previstas; las infraestructuras de acceso y conexión, así como, identificar el ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas (incluidas las acústicas). Así, el ámbito de aplicación del Plan Director se

circunscribe al entorno aeroportuario integrado por la zona de servicio del aeropuerto y refleja el territorio afectado exteriormente por las servidumbres aeronáuticas. El Plan Director es una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística.

El Aeropuerto de Sevilla se sitúa a 10 km al nordeste de la capital hispalense. Se trata de un aeropuerto de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre; es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI «4-E»; está clasificado como aeropuerto de primera categoría por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 1241/1990, de 28 de septiembre.

El aeropuerto dispone de una única pista operativa, de orientación 09-27, de 3.362 m de longitud y 45 m de anchura, con márgenes pavimentados de 7,5 m. El régimen de utilización de cabeceras promedio se muestra en la siguiente tabla.

Cabeceras	Aterrizajes	Despegues
09	17,4 %	20,9 %
27	32,5 %	29,2 %

Las directrices establecidas por la Revisión del Plan Director se fundamentan en el análisis del tráfico de pasajeros y de mercancías y en la evolución previsible de la demanda para un determinado horizonte de tráfico, denominado «desarrollo previsible» (horizonte 3). Dicho análisis se realiza por Aena de acuerdo con el modelo econométrico denominado Prognosis Integrada de Sistemas de Tráfico Aéreo (PISTA). Aunque el Plan Director estima que el desarrollo previsible podría alcanzarse en el año 2035, resulta relevante destacar que el análisis de las necesidades se realiza tomando como base el tráfico previsto y no el año en el que se espera alcanzar los citados valores de tráfico. Por este motivo, a lo largo de la presente resolución se hace referencia al horizonte de desarrollo previsible, sin asociarlo a ningún año en particular.

La demanda esperada en el aeropuerto de Sevilla se muestra en la siguiente tabla.

	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3 (desarrollo previsible)
Pasajeros comerciales.	8.086.600	9.191.700	10.254.500
Pasajeros totales.	8.115.200	9.152.000	10.286.400
Aeronaves comerciales.	58.970	65.380	72.220
Aeronaves totales.	69.740	76.440	83.560
Mercancías totales (kg).	17.410.900	19.306.000	21.323.700

Las actuaciones de la Revisión del Plan Director que son necesarias para atender adecuadamente la demanda actual y la futura se indican a continuación y se ubican en el croquis adjunto a esta resolución. Adicionalmente, se incluyen otras necesidades que no derivan del análisis de la capacidad del aeropuerto, sino de la necesidad de adecuación a la normativa y de la mejora de la operatividad del conjunto de las instalaciones aeroportuarias.

Subsistema de movimiento de aeronaves:

Adecuación de elementos del campo de vuelos a la normativa vigente como el ajuste de objetos en franjas de pistas y calles de rodaje, nivelación y balizamiento.

Ampliación de 150 m del área de seguridad de extremo de pista (RESA) en la cabecera de pista 27.

Traslado del Localizador 09 (LOC ISE) al otro lado del canal.

Inclusión del sistema de luces de aproximación a la pista 27 en el límite de la Zona de Servicio propuesta.

Nueva calle de rodaje para acceso a plataforma de carga derivada del desarrollo de una nueva zona de carga.

Nueva calle de rodaje para acceso a zona de apoyo a la aeronave.

Nueva plataforma de estacionamiento para aeronaves cargueras de 42.688 m² de superficie.

Subsistema de actividades aeroportuarias:

Ampliación del edificio terminal hacia el sur, norte y oeste sobre una superficie de 12.085 m² de terrenos pavimentados en la actualidad.

Nuevos equipamientos en el edificio terminal (zona de controles de seguridad, controles de pasaporte, hipódromos).

Ampliación del aparcamiento P1 y P2/P4. En el caso de P1, se prevé el aumento de 1.500 plazas, mediante la construcción de cuatro plantas sobre el aparcamiento P1, nave cubierta y rent a car. Para los aparcamientos P2-P4 el aumento será de 1.200 plazas, para el que se pretende construir dos plantas sobre el aparcamiento en superficie P2-P4.

Ampliación del aparcamiento de autobuses de forma progresiva hasta duplicar la superficie y el número de plazas. Ampliación de la bolsa de taxis en 2000 m² y reordenación de plazas.

Ejecución del edificio de aparcamiento express. Consiste en un edificio de tres plantas frente al terminal de pasajeros que supondrá ampliar en 500 plazas de aparcamiento público.

Traslado y ampliación del aparcamiento de rent a car, hasta la zona de la nueva rotonda de acceso cercana al «Polígono Industrial Norte», donde se ubica una parcela de aproximadamente 31.000 m².

Modificación de viales interiores.

Traslado y construcción de un nuevo edificio para el sistema de extinción de incendios (SEI).

Instalación de antena con sistema global de navegación por satélite (GNSS) receptora en la cubierta del fanal de la torre de control. En caso necesario, se instalaría una antena ADS-B para la mejora de los sistemas de vigilancia.

Ampliación parcela combustibles, mediante la reserva y urbanización de terrenos contiguos destinados a la maniobra y estacionamiento de las unidades repostadoras de los nuevos agentes.

Ampliación del punto limpio.

Construcción de una nueva zona de carga de 9.960 m² de superficie. Se llevará a cabo la demolición de la actual y la construcción de una nueva en las cercanías de la cabecera de la pista 27.

Urbanización de la zona de carga.

Urbanización de la zona de apoyo a la aeronave.

Urbanización de la zona de actividades complementarias.

Modificación de viales interiores, de acuerdo a las actuaciones previstas para eliminar las congestiones detectadas en hora punta del vial interior que enlaza con la acera de salidas.

La superficie ocupada por las actuaciones proyectadas es de 45,22 ha, de las que 13,73 ha, corresponden a suelo natural. Además, la revisión del Plan Director implicará la adaptación de la Zona de Servicio Aeroportuaria (ZSA) mediante la adquisición de 11,7 ha aproximadamente (ver croquis adjunto a esta resolución).

Según indica la descripción del escenario de desarrollo previsible del Plan Director, no se prevé que la operativa de las aeronaves en vuelo en el aeropuerto sufra modificaciones relevantes en lo que respecta a su incidencia sobre el territorio.

2. Tramitación del procedimiento.

Según lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha de 2 de febrero de 2017 se recibe, procedente de la Dirección General de Aviación Civil, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, acompañada del borrador de Plan Director y del documento inicial estratégico.

Con fecha 23 de marzo de 2017, el órgano ambiental realiza las consultas para la elaboración del documento de alcance del estudio ambiental estratégico y procede a su aprobación el 30 de noviembre de 2017.

El estudio ambiental estratégico elaborado por el promotor fue sometido, por el órgano sustantivo, a consultas de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, así como, a información pública mediante anuncio publicado en el BOE de 29 de noviembre de 2019, durante cuarenta y cinco días hábiles.

El anexo I de la presente resolución contiene la relación de organismos consultados y si han emitido contestación, según la información que obra en el expediente. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se han integrado en el apartado «3.b» de esta resolución. No se reciben alegaciones de particulares durante el periodo de información pública.

Con fecha 9 de diciembre de 2020, esta Dirección General recibe el expediente de evaluación ambiental estratégica, incluyendo la versión preliminar del plan, el EsAE y un documento resumen del resultado de la información pública y consultas realizadas.

Con fecha 19 de febrero de 2021, se solicita la subsanación formal del expediente al órgano sustantivo para que aporte los informes emitidos por la Administraciones públicas consultadas, en virtud de lo establecido en el artículo 24.3 de la Ley de evaluación ambiental, que se reciben con fecha 1 de marzo de 2021.

Con fecha 15 de junio de 2021, según lo establecido en el artículo 24.4 de la Ley de evaluación ambiental, esta Dirección General solicita al promotor la aportación de información adicional relativa a la interacción del Plan Director con otros planes y programas, los objetivos ambientales del Plan Director, las alternativas de actuación, la situación ambiental en el ámbito de actuación, el análisis de impactos y las medidas para la integración ambiental del plan, el seguimiento y supervisión del plan y la consideración del resultado de la evaluación ambiental estratégica en la propuesta final del plan.

Con fecha 14 de septiembre de 2021, el órgano sustantivo solicita la suspensión del procedimiento de evaluación ambiental estratégica, al amparo del artículo 22, apartado 1.e) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, debido a la imposibilidad de presentar, en el plazo otorgado de tres meses, la información adicional requerida. Con fecha 19 de enero de 2022, se recibe la adenda al EsAE que incluye la información complementaria solicitada al promotor.

3. Análisis técnico del expediente.

a. Análisis de alternativas.

El análisis sobre las alternativas se fundamenta en criterios de valoración técnicos, económicos, ambientales, administrativos, operativos y de compatibilidad con otras actuaciones planificadas y con las instalaciones existentes.

El promotor tiene en cuenta la alternativa cero, que implica la no ejecución de las actuaciones y la evolución del aeropuerto hasta el escenario de tráfico que conlleve su saturación, que coincide con el horizonte 1.

Sobre las actuaciones planteadas, la mayoría obedecen a la implementación de mejoras operativas y a la adecuación de las infraestructuras existentes, así como a la adaptación a la normativa vigente en materia de diseño y de operación de aeródromos de uso público (Reglamento n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero y Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo), lo que limita o no permite el planteamiento de

alternativas. Teniendo en cuenta lo anterior, sólo se contemplan alternativas para las siguientes actuaciones:

Área terminal: La no ampliación del edificio terminal limitaría la capacidad del aeropuerto ya que el terminal de pasajeros alcanzaría su saturación en el horizonte 1. Se plantean dos alternativas de reestructuración y ampliación de los servicios existentes para cubrir las necesidades relacionadas con la capacidad de las instalaciones. Se selecciona la alternativa 1, ya que se adapta mejor al funcionamiento actual del aeropuerto y mejora la proyección de las previsiones de ampliación del terminal en el periodo que abarca el Plan Director. Además, supone una menor complejidad en la gestión de residuos de construcción y demolición y una menor superficie pavimentada.

Zona de carga: Se plantean dos alternativas de ubicación de la actuación en el interior del aeropuerto. Se selecciona la alternativa 2, a pesar de su mayor coste económico, porque supone menor afección sobre la operativa, mejor compatibilidad con el desarrollo futuro del aeropuerto y mejor potencial para desarrollar nuevas actividades complementarias en el aeropuerto. Desde el punto de vista ambiental, no existen diferencias significativas entre ambas alternativas.

Aparcamientos: Para cubrir el déficit global de 3.963 plazas para el horizonte de desarrollo previsible, se requiere una superficie aproximada de 31.000 m², así como la modificación de los accesos y viales correspondientes. Para ello, se analizan dos alternativas de reestructuración de las plazas existentes e incremento de la capacidad de los aparcamientos. El promotor selecciona la alternativa 2 por su mejor localización para el pasajero y adaptación a la demanda, menor ocupación de suelo, así como mayor compatibilidad con actuaciones futuras.

b. Tratamiento de los principales aspectos ambientales de la revisión del Plan Director: Relación con otros planes y programas, potenciales impactos, objetivos ambientales, medidas y seguimiento.

El EsAE incluye un diagnóstico sobre la situación ambiental en el entorno aeroportuario y se analiza: 1) la correlación, coherencia y compatibilidad del Plan Director con otros planes y programas relacionados; 2) el estado actual del medio; 3) los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario, nacional, autonómico o local que guarden relación con el Plan Director; 4) los impactos potenciales del Plan Director sobre el medio ambiente.

Sobre el resultado de los análisis anteriores, el promotor propone: 5) los objetivos ambientales del Plan Director dirigidos a: reducir cualquier conflicto o interacción negativa del Plan Director con los planes relacionados que se hayan analizado y asegurar el cumplimiento de los objetivos de protección ambiental establecidos; evitar o reducir los impactos ambientales significativos identificados; incluir aspectos estratégicos de mejora en términos de sostenibilidad del aeropuerto.

Con objeto de cumplir los objetivos ambientales del Plan Director a lo largo de su vigencia, se establecen las medidas de integración ambiental (6). Además, en el apéndice IV del estudio ambiental estratégico se añaden medidas y buenas prácticas que deberán tenerse en cuenta durante la elaboración y ejecución de los proyectos que desarrollan el Plan Director.

Finalmente, se define en la documentación un sistema de seguimiento basado en la elaboración de informes periódicos (anuales y quinquenales) en los que se recogerá la evolución de una serie de variables y de distintos indicadores que permiten evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales definidos (7). El promotor propone la elaboración de un informe inicial que refleje el valor de partida de los indicadores propuestos, en el plazo de 6 meses tras la aprobación del Plan Director y su publicación en el BOE. Se informa de que los indicadores podrán ser revisados y/o modificados en función de la evolución y exigencias detectadas en el seguimiento.

b.1 Correlación, coherencia y compatibilidad del plan director con otros planes y programas relacionados.

Se identifican en el EsAE los instrumentos de planificación más relevantes que poseen relación con el Plan Director por coincidir con su ámbito territorial de aplicación o de influencia. Se presta especial atención a los planes de carácter ambiental, los planes de transporte y movilidad, los planes de ordenación del territorio y urbanísticos, entre otros. El promotor no ha identificado incompatibilidades significativas con los instrumentos de planificación analizados. Ninguno de los organismos consultados con competencias específicas sobre dichos instrumentos, ha informado sobre la existencia de tales incompatibilidades. En el apartado 5.4 del estudio ambiental estratégico se incluye una tabla realizada por el promotor que resume dicho análisis y que se incluye en el anexo II de esta resolución.

La Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Junta de Andalucía, solicita que en el estudio ambiental estratégico se analice la interacción y la coherencia del Plan Director con el «Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030» y con la «Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030». El promotor indica que ha tenido en cuenta las determinaciones de ambos instrumentos y considera que la propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla es compatible con ellos.

El citado organismo también propone que se integre el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN), el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) y el Plan de Gestión de la ZEC «Bajo Guadalquivir». El promotor responde que la ZEC «Bajo Guadalquivir» se encuentra a una distancia considerable, por lo que considera que la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla es compatible con las determinaciones del Plan de Gestión de dicho espacio.

Los análisis realizados por el promotor para cada factor ambiental, los aspectos más significativos, su consideración y tratamiento por el promotor, así como las principales conclusiones de los informes de las Administraciones Públicas que han participado en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, se resumen a continuación.

b.2 Aire y ruido.

En relación con el ruido, el estudio ambiental estratégico define la huella acústica del aeropuerto representando los niveles acústicos en sus inmediaciones. Se define la zona de afección acústica del aeropuerto correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por $L_d > 60$ (7:00-19:00 h), $L_e > 60$ (19:00-23:00 h) y $L_n > 50$ (23:00-7:00 h) dB(A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, tanto en el escenario actual, como en el desarrollo previsible. Para ello, se ha utilizado el programa de simulación INM («Integrated Noise Model») en su versión 7.0d.

El promotor analiza: 1) el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica fijados en la tabla A del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y 2) la afección a suelo urbanizable residencial en el entorno aeroportuario.

El promotor concluye que se superan los objetivos de calidad acústica en la situación actual y en el desarrollo previsible en áreas de uso residencial (tipo a), ubicadas en los municipios de Sevilla y La Rinconada, cuyos niveles de exposición al ruido sobrepasan los valores de los índices acústicos $L_d > 65$ dB(A) (7:00-19:00 h), $L_e > 65$ dB(A) (19:00-23:00 h) o $L_n > 55$ dB(A) (23:00-7:00 h).

En cuanto a la afección sobre suelo urbanizable con futuro uso residencial, dentro del ámbito delimitado por las isófonas $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) y $L_n > 50$ dB(A), se han inventariado, para la alternativa 0 y desarrollo previsible, una superficie de 0,69 y 4.04

ha, respectivamente. Estas superficies se concentran en el municipio de Sevilla, al oeste del aeropuerto, en la prolongación de la pista y al sur de la carretera A-4.

En relación con la calidad del aire, se ha realizado un estudio comparativo entre las emisiones atmosféricas registradas para la situación actual y para el horizonte de desarrollo previsible, teniendo en cuenta las emisiones debidas a las instalaciones aeroportuarias y al tráfico aéreo. Se ha utilizado el programa de simulación EDMS 5.1.4.1. El promotor concluye que no se superan los objetivos de calidad del aire establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, en la situación actual ni en el escenario de desarrollo previsible, pues las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes se mantienen en el interior de la zona de servicio aeroportuario y no afectan a zonas residenciales ni a sus proximidades.

La Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía indica que los principales impactos significativos sobre la salud están relacionados con el aumento del nivel de ruido, cambio climático y vertido de las aguas residuales. En relación con el impacto acústico, recomienda que se contemplen los niveles acústicos esperados en las inmediaciones del aeropuerto, teniendo en cuenta todos los aspectos que influyen en el aumento de los niveles sonoros (tráfico aéreo, movimiento de aeronaves en tierra, tráfico de vehículos, construcción de infraestructuras), así como la posible existencia de colectivos especialmente sensible. Respecto a la contaminación atmosférica, sugiere incluir información detallada de las medidas correctoras para minimizar los efectos negativos sobre la salud de la población. Por otro lado, sugiere completar los objetivos ambientales en materia de protección de salud que contemplen: emisiones atmosféricas y ruido, e incluir compromisos para alcanzar niveles superiores de protección de la salud humana basándose en referencias de la Organización Mundial de la Salud (OMS) o la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA por sus siglas en inglés); minimizar los impactos sobre la salud humana hasta niveles que sean técnica y económicamente viables mediante la reducción de la carga contaminante que se introduce en el medio, la reducción del número de personas afectadas y/o la aplicación de medidas correctoras que reduzcan el impacto de los contaminantes, además de monitorizar los impactos que producen el medio.

El promotor responde que en el estudio ambiental estratégico se han analizado de forma detallada los impactos acústicos y sobre la calidad del aire, incluyendo medidas para minimizar sus efectos, así como su seguimiento y supervisión del plan director.

Con fecha 14 de junio de 2021, esta Dirección General solicita al promotor información complementaria en materia de ruido. Concretamente, el detalle del número de viviendas, zonas residenciales o edificios de uso sensible en el interior de la zona de afección acústica definida, y su comparativa con respecto a la situación actual, señalando qué viviendas se encuentran dentro de la envolvente de las isófonas 65/65/55, tanto para la alternativa 0 como para el horizonte de desarrollo previsible.

La adenda presentada por el promotor indica que se ha realizado un análisis del número de viviendas que se encuentran expuestas para la situación actual, a niveles de ruido superiores a los valores de $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) y $L_n > 50$ dB(A). Según los datos obtenidos, se han identificado 391 edificaciones residenciales en los términos municipales de La Rinconada y Sevilla. No se ha detectado la existencia de edificaciones sensibles (uso educativo, docente o cultural) en estos niveles de ruido analizados. La zona afectada por las isófonas L_d65 - L_e65 - L_n55 dB(A) no incluye viviendas ni edificaciones de uso sensible, ya que se corresponde con un parque y una autovía.

El número de viviendas que se encuentran expuestas a niveles de ruido superiores a los valores de $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) y $L_n > 50$ dB(A) en los escenarios futuros corresponden a 1.391 edificaciones para la alternativa 0, y 2.320 para el horizonte de desarrollo previsible, localizadas en Carmona, La Rinconada y Sevilla. De estas viviendas, se encontrarían expuestas a niveles de ruido superiores a los valores de L_d65 - L_e65 - L_n55 dB(A), 54 en el caso de la alternativa 0 y 115 en el desarrollo previsible,

concentradas, principalmente, en el municipio de La Rinconada. Respecto a la existencia de edificaciones sensibles afectadas por las isófonas Ld60-Le60-Ln50 dB(A) en los escenarios futuros, se han localizado 6 edificaciones en el municipio de Sevilla.

Teniendo en cuenta la información complementaria, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Ruido	
Objetivo ambiental	Minimizar y compatibilizar el impacto acústico con el desarrollo del aeropuerto.
Medida de integración ambiental del Plan Director.	<ul style="list-style-type: none"> – Tramitación administrativa de la actualización de la servidumbre acústica*. – Adaptación del Plan de Acción existente a la nueva servidumbre acústica*. El plan de acción incluye medidas correctoras tendentes a garantizar que se alcancen niveles de inmisión acústica compatibles con los usos característicos de las edificaciones presentes en el entorno aeroportuario, así como un programa de control y vigilancia que permita evaluar de forma continuada la evolución del ruido en el ámbito de estudio a través de terminales de monitoreo de ruido (TMR). Se incluye, asimismo, la actualización del plan de aislamiento acústico de viviendas y edificios de uso sensible existente.
Seguimiento.	Indicador: N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 65/65/55; Grado de ejecución del plan de acción. Periodicidad: Cuando se produzca la revisión del Plan Director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa. En todo caso, quinquenal el N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 65/65/55 y anual la evaluación de la ejecución del plan de acción.

* Estas medidas ya se han llevado a cabo a través de la aprobación del Real Decreto 630/2023, de 11 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Sevilla.

Calidad química del aire	
Objetivo ambiental.	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.
Medida de integración ambiental del Plan Director.	<ul style="list-style-type: none"> – Realizar un seguimiento (estimación) de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria.
Seguimiento.	Indicador: Emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales. Periodicidad: Cuando se produzca la revisión del Plan Director o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.

Cabe señalar que la nueva servidumbre acústica y el plan de acción del aeropuerto de Sevilla han sido aprobados a través del Real Decreto 630/2023, de 11 de julio, no obstante, esta Dirección General considera que deben ampliarse los indicadores de seguimiento relativos a la contaminación acústica. Además, deben incorporarse al Plan Director criterios de sostenibilidad y medidas de reducción de la contaminación lumínica, lo que se traslada al apartado 4.2. de la presente resolución.

b.3 Energía y cambio climático.

El promotor realiza un estudio comparativo sobre las emisiones atmosféricas registradas en la situación actual, la alternativa cero y el horizonte de desarrollo previsible teniendo en cuenta las emisiones debidas a las instalaciones aeroportuarias (alcance 1 y 2) y las debidas al tráfico aéreo (alcance 3). Para ello, se ha utilizado el programa de simulación EDMS 5.1.4.1.

La adenda del estudio ambiental estratégico incluye las emisiones totales del Aeropuerto de Sevilla en la situación actual, resultando en 46.664,47 t CO₂, de las cuales 43.104,96 t CO₂ corresponden a las emisiones de alcance 3 (procedentes de aeronaves que operan en el aeropuerto durante el aterrizaje y despegue, unidades auxiliares de potencia (APU), vehículos de apoyo en tierra de las aeronaves (GSE), accesos de empleados y pasajeros, entre otros). Respecto a las emisiones totales para la alternativa 0, se estima un total de 62.362,91 t CO₂, de las cuales 62.279,50 t CO₂ corresponden al alcance 3. Para el desarrollo previsible, se alcanzarían 74.905,40 t CO₂, de las cuales 74.801,29 t CO₂ corresponden al alcance 3. El promotor no considera significativas dichas emisiones pues representan menos del 0.03 % sobre total de emisiones de GEI reportadas en el Inventario Nacional de Emisiones del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).

Además, en el escenario de desarrollo previsible, se contempla la reducción del 73 % de las emisiones de alcance 1 y 2 (controladas por el aeropuerto y que dependen directamente de su actividad) por el compromiso de compra del 100 % de energía eléctrica de fuentes renovables a partir de 2020. Por otro lado, Aena informa que cuenta con un Plan de Acción Climática 2021-2030 para el conjunto de la red de aeropuertos, que tiene como objetivo contribuir al cumplimiento de los Acuerdos de París y de los Acuerdos del Green Deal de la Comisión Europea, al que el Aeropuerto de Sevilla contribuirá en función de su posibilidad de aplicación de medidas.

Se proponen en la documentación complementaria los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Energía y cambio climático	
Objetivo ambiental.	Evitar un incremento de las emisiones de CO ₂ de alcance 1 y 2.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	Realizar un seguimiento de las emisiones de CO ₂ y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten desviaciones sobre lo previsto.
Seguimiento.	Indicadores: Emisiones de CO ₂ (alcance 1,2 y 3); Toneladas de CO ₂ evitadas por las iniciativas de Aena. Periodicidad: Anual. Quinquenal emisiones de alcance 3.

Esta Dirección General, teniendo en cuenta los compromisos existentes en el proceso internacional de lucha contra el cambio climático, dirigidos hacia la disminución de las emisiones de CO₂ y hacia la construcción de infraestructuras más eficientes en el consumo de la energía, añade, en el apartado 4.2 de la presente resolución, una serie de determinaciones al respecto.

b.4 Agua.

El ámbito de estudio pertenece a la cuenca hidrográfica del río Guadalquivir. El aeropuerto no se ubica en zonas con riesgo de inundación y el arroyo Tamarguillo es el curso de agua más cercano a la Zona de Servicio Aeroportuaria (ZSA). Existe un cauce innominado que se incluye dentro de la nueva ZSA en un tramo de 40 m. Ninguna actuación afectará a dichos cauces y se tendrán en cuenta sus zonas de servidumbre de

protección y zona de policía en las actuaciones previstas. En lo relativo a la adecuación de la RESA de la cabecera 27, el promotor informa que supondrá la ejecución de un paso superior sobre el canal del Bajo Guadalquivir, sin modificar su curso, no obstante, se aplicarán las medidas oportunas para minimizar los posibles impactos del proyecto.

El aeropuerto está ubicado sobre la masa de agua subterránea «Sevilla-Carmona» (050.047). Según el Plan Hidrológico de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, el estado cuantitativo y global del agua es malo por contaminación por nitratos. Las actuaciones previstas en la revisión del Plan Director producirán la impermeabilización de la superficie ocupada, lo que resultará en la disminución de la superficie de infiltración.

En relación con los vertidos, el edificio terminal y el edificio terminal de mercancías disponen de red separativa de aguas pluviales y residuales. Las aguas residuales se vierten al colector de la red general de la Empresa Metropolitana de Abastecimiento y Saneamiento de Aguas de Sevilla (EMASESA) y las aguas pluviales son tratadas mediante separadores de hidrocarburos, por lo que no se producirá contaminación de las aguas. El Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios y la central eléctrica disponen de pozos negros. La antigua depuradora existente en el aeropuerto quedó fuera de servicio al conectarse la red de saneamiento con el colector de la red general, siendo habilitado posteriormente el edificio como centro de emisores.

Se estima que el consumo de agua en el aeropuerto pasará de 49.879 m³/año en la situación actual a 100.407 m³/año en el desarrollo previsible, debido al aumento de la actividad aeroportuaria y de pasajeros. El abastecimiento procede de agua de red de la empresa municipal EMASESA. El promotor considera la presión sobre los recursos hídricos poco significativa teniendo en cuenta que, según sus estimaciones, el consumo del aeropuerto representa, aproximadamente, el 0,12 % del total del término municipal de Sevilla (datos estimados de 2017), en cualquier caso, aplicará medidas de ahorro para reducir el consumo.

Esta Dirección General considera necesario que el promotor aporte información adicional sobre los vertidos. Además, debido a que entre las actuaciones previstas se contempla la ampliación de la parcela de combustibles y del punto limpio, solicita evaluar la vulnerabilidad del terreno y aportar información sobre el nivel freático para analizar el riesgo de contaminación en la zona donde se llevarán a cabo las actuaciones. Por último, se requiere al promotor aclarar si, en la actualidad, se realiza el seguimiento de la contaminación de las aguas subterráneas.

El promotor adjunta un plano de las instalaciones de abastecimiento, saneamiento y depuración del aeropuerto. Indica que, según el mapa de vulnerabilidad de los acuíferos frente a la contaminación de la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM), el ámbito del aeropuerto se encuentra en una zona definida como de vulnerabilidad muy baja y que la masa de agua se define en «Mal Estado» debido a la contaminación por nitratos procedentes de la actividad agrícola y ganadera de la zona. Respecto al control y seguimiento de las aguas subterráneas, existe una red piezométrica en el aeropuerto, a partir de la cual, Aena revisa el estado del suelo y de las aguas subterráneas. Próximo a la zona propuesta para la localización de las actuaciones de riesgo (parcela de combustibles y del punto limpio), se localiza un piezómetro (S-17).

Durante las consultas previas realizadas para la elaboración del documento de alcance, la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir informa sobre cuestiones generales relativas al cumplimiento de Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, así como sobre los cauces públicos presentes en el ámbito de estudio. La Oficina de Planificación Hidrológica de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir indica que el aeropuerto cuenta con varios aprovechamientos hidráulicos autorizados y no prevé que las actuaciones impliquen un incremento significativo del consumo de agua ni incompatibilidades significativas con la Planificación Hidrológica. El organismo de cuenca no emite informe durante los trámites de información pública y consultas de estudio ambiental estratégico.

La Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Junta de Andalucía informa de la necesidad de completar los objetivos ambientales relativos a vertidos, con el objetivo de reducir la carga contaminante en el medio, así como la aplicación de medidas correctoras para minimizar los efectos y el monitoreo de los impactos sobre el medio.

De acuerdo con el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Agua	
Objetivos ambientales.	Evitar los vertidos que no cumplan los parámetros establecidos por el organismo competente. Reducir el consumo de agua por número de pasajeros.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	Control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes. Ejecutar, en su caso y durante la fase de proyecto, las medidas adecuadas para minimizar la afección a DPH. Aplicar las medidas previstas de control de fugas y ahorro en el consumo de agua.
Seguimiento.	Indicadores: N.º de analíticas remitidas a la autoridad competente. Periodicidad: Anual.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, en los apartados 4.2 y 4.3 de la presente resolución se incluyen determinaciones adicionales al respecto del factor agua.

b.5 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

Las principales alteraciones se deberán a los movimientos de tierra y a la ocupación de los suelos. La nueva superficie ocupada asciende a 45,22 ha, de las cuales, 13,73 ha corresponden a suelo natural. Dada la orografía de la zona en la que se ejecutarán las actuaciones, prácticamente llana, se prevé que los movimientos de tierra sean de poca envergadura.

La Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Junta de Andalucía informa que debe considerarse la actividad aeroportuaria como potencialmente contaminante del suelo según el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, teniendo en cuenta, además, que una de las actuaciones a desarrollar es la ampliación de la parcela de combustibles. Asimismo, recomienda incluir medidas preventivas en relación con la contaminación de los suelos, tanto en la ejecución de las obras como en el desarrollo de la actividad aeroportuaria.

Esta Dirección General solicita al promotor que analice el riesgo de contaminación de los suelos por las actuaciones previstas en la Revisión del Plan Director, concretamente, por la ampliación de la parcela de combustible y del punto limpio, así como que proponga medidas dirigidas a la conservación y prevención de la contaminación en los suelos donde se desarrollen dichas actuaciones. Por otro lado, solicita el aporte de información sobre la estimación de la superficie de terreno afectado por el movimiento de tierras, indicando las actuaciones que requieren una mayor incidencia sobre el suelo.

El promotor responde que, siempre que los proyectos constructivos se ejecuten adecuadamente, el riesgo de afección al suelo es bajo pues se adoptarán medidas orientadas a prevenir este impacto relacionadas con el diseño y ejecución de las actuaciones, que no se pueden concretar ni definir en la fase de planificación actual. Asimismo, considera que las actuaciones potencialmente contaminantes del suelo deberán ser objeto de un seguimiento y control específico y añade que, de forma previa a la ejecución de los proyectos, se realizará un estudio detallado del subsuelo para conocer su estado.

En relación con los volúmenes de movimientos de tierras, el promotor defiende que no ha sido posible añadir estos datos al estudio ambiental estratégico, debido a que los

proyectos se encuentran en una etapa de planificación, por lo que aún no existe información concreta sobre los desmontes, terraplenes y nivelaciones que contemplará cada proyecto constructivo. No obstante, dada la orografía de la zona donde se realizarán las obras, afirma que los movimientos de tierras que se realicen serán de poca envergadura.

De acuerdo con el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Suelo, subsuelo y geodiversidad	
Objetivos ambientales.	Conservar el recurso suelo.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	– Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo.
Seguimiento.	Indicadores: No se proponen. Periodicidad: No se proponen.

Teniendo en cuenta lo anterior, se establecen las determinaciones adicionales en los apartados 4.2 y 4.3 de la presente resolución.

b.6 Residuos.

De acuerdo con lo reflejado en el estudio ambiental estratégico, durante las obras se producirán residuos de construcción y demolición que se gestionarán conforme a la legislación vigente. Asimismo, en fase de operación se prevé un incremento ligado al aumento del volumen de pasajeros y mercancías previstos en el escenario de desarrollo previsible. La cantidad total de residuos no peligrosos generados anualmente en el aeropuerto es de 187.914 kg y se estima su incremento a 378.272 kg en el desarrollo previsible. En el caso de residuos peligrosos, se estima un incremento desde 1.175 kg anuales en la situación actual a 2.365,28 kg en el escenario de desarrollo previsible. No se consideran impactos significativos por el promotor pues alega que los residuos peligrosos previstos se encontrarían muy alejados del límite de 10 t sobre los grandes productores de residuos peligrosos. En relación con los residuos no peligrosos, la producción del Aeropuerto de Sevilla representaría aproximadamente un 0,17 % de la producción en el término municipal de Sevilla (datos año 2016).

De acuerdo con el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Residuos	
Objetivos ambientales.	Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía. Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa. Optimizar 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 su producción. En el caso de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se potenciará su reutilización y donación para su recuperación.

Residuos	
Seguimiento.	Indicadores: Toneladas o m ³ /ATU de residuos producidos por tipo; % de valorización de residuos. Periodicidad: Anual.

La Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Junta de Andalucía recuerda que se deberá tener en cuenta la normativa autonómica vigente, además de los objetivos contemplados en el Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía. El promotor responde que cualquier actividad de producción y gestión de residuos peligrosos que se desarrolle en el ámbito territorial del Plan tendrá en cuenta la legislación vigente en Andalucía en materia de residuos, además de los objetivos contemplados en el Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, en el apartado 4.2 de la presente resolución se incluye una determinación adicional respecto al factor residuos.

b.7 Población y salud humana.

Los impactos que se producen como consecuencia del desarrollo del Plan Director sobre aquellos elementos que influyen en la salud de la población se han analizado anteriormente y se relacionan, fundamentalmente, con el nivel de ruido, emisiones atmosféricas y calidad del aire, contaminación de las aguas y del suelo, entre otros.

En relación con la ordenación del territorio y los usos del suelo, el Aeropuerto de Sevilla está localizado, en su mayor parte, en el término municipal de Sevilla, y solo una pequeña franja, situada al este, en el término de La Rinconada. El ámbito de la zona de servicio está clasificado como Suelo No Urbanizable, con calificación de Sistema General de Transportes e Infraestructuras Básicas. La nueva zona de servicio prevista en la revisión del Plan Director requerirá la incorporación de 11,7 ha de terrenos pertenecientes al término municipal de La Rinconada, incluidos en Suelo No Urbanizable de Carácter Agrícola.

Sobre la incidencia social y económica, el promotor considera que los efectos producidos por las nuevas actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director supondrán un incremento notable en la creación de empleo para el horizonte de desarrollo previsible, concretamente, se estima que podrían generarse 6.615 empleos adicionales directos e indirectos, lo que supondrá un incremento del 101,33 % respecto a la situación actual.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Población y salud humana	
Objetivos ambientales.	*Ver objetivos en materia de aire, energía y cambio climático, agua y suelo. Compatibilizar la revisión del Plan Director con el planeamiento territorial y urbanístico. Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	*Ver medidas en materia de aire, energía y cambio climático y agua.
Seguimiento.	*Ver seguimiento en materia de aire, energía y cambio climático y agua.

b.8 Biodiversidad: flora, fauna y espacios naturales protegidos.

El aeropuerto y las actuaciones previstas en la revisión del plan director no se ubican en el interior de ningún espacio protegido. Los más cercanos son, la Zona de Especial Conservación (ZEC) «Bajo Guadalquivir» (ES6150019), que se sitúa a 7,5 km al oeste del aeropuerto y el Monumento Natural «Ribera del Guadaira» (ES618018), situado a 7 km al sur del aeropuerto. La IBA n.º 237 «Campaña de Carmona», se sitúa a 7,5 km al este del aeropuerto. Debido a la distancia a la que se localizan estos espacios, el promotor considera que las actuaciones previstas no tendrán repercusión negativa sobre ellos.

Existe en el ámbito aeroportuario un área que posee interés ecológico, la «Laguna de Tamarguillo», ubicada dentro del parque periurbano del mismo nombre. Se sitúa muy próxima a la cabecera 09 del aeropuerto, lo que condiciona la cantidad de avifauna que habita o transita por la zona.

Durante la tramitación de la evaluación ambiental estratégica, esta Dirección General solicita al promotor la aportación de las características y valores de conservación de la ZEC «Bajo Guadalquivir» y de cualquier otro espacio protegido (incluidas las IBA) que se sobrevuele durante las maniobras de salidas, llegadas y circuitos de espera a alturas inferiores a los 3.000 pies sobre el nivel del suelo; así como que evalúe el riesgo de colisión de las aves objeto de conservación de estos espacios y las molestias por ruido, tanto para la situación actual como para el horizonte de desarrollo previsible.

Respecto a los impactos por sobrevuelo de zonas protegidas, la adenda presentada por el promotor identifica los siguientes espacios sobrevolados a alturas inferiores a los 3.000 pies: la ZEC «Bajo Guadalquivir», la ZEC «Corredor Ecológico del Río Guadiamar» y la IBA n.º 237 «Campaña de Carmona», describiéndose las principales características y prioridades de conservación de cada uno de ellos. En los espacios citados, no se encuentra ninguna especie de avifauna entre las prioridades de conservación, además, sus planes de gestión no establecen restricciones al sobrevuelo. Sin embargo, sí se incluyen especies relevantes, catalogadas como en peligro de extinción o vulnerables, en concreto: la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y el milano real (*Milvus milvus*). la avutarda (*Otis tarda*), el sisón común (*Tetrax tetrax*).

El promotor concluye que, dadas las alturas de sobrevuelo, el riesgo potencial de colisión en la situación actual es alto (400-800 m) en la ZEC «Corredor Ecológico del Río Guadiamar» y muy alto (0-400 m) en la ZEC «Bajo Guadalquivir», durante las operaciones de aterrizaje por la pista 09, y alto y medio (800-1.200 m) durante las operaciones de despegue por la pista 27, dependiendo de la trayectoria de la aeronave, siendo el riesgo potencial alto sobre la IBA «Campaña de Carmona».

Según los datos de los Estudios de Riesgos de Impacto con Fauna (ERIF) del Aeropuerto de Sevilla, durante el periodo 2016-2020, se han registrado 38 colisiones con aves en el exterior del aeropuerto, de las cuales se pudieron identificar especies como la cigüeña blanca, la golondrina común, el busardo ratonero, el buitre leonado, el milano negro y el alcaraván común. No se han identificado colisiones con especies amenazadas, no obstante, de las 38 colisiones, 21 no se pudieron identificar.

El promotor también identifica las especies con mayor probabilidad de interactuar con las operaciones aeronáuticas: cigüeña blanca (*Ciconia Ciconia*), estornino negro (*Sturnus unicolor*), garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*), vencejo común (*Apus apus*), perdiz roja (*Alectoris rufa*), paloma bravía (*Columba livia*), ánade azulón (*Anas platyrhynchos*), milano negro (*Milvus migrans*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), busardo ratonero (*Buteo buteo*), garza real (*Ardea cinerea*), golondrina común (*Hirundo rustica*) y gaviota reidora (*Chroicocephalus ridibundus*).

Teniendo en cuenta el registro de colisiones previas, así como que no se modifican las maniobras de aproximación y despegue y que el aumento de número de vuelos no se considera significativo, el promotor considera muy baja la probabilidad de interacción con las especies amenazadas y concluye que no se prevé que la revisión del Plan Director

incremento significativamente el posible impacto por riesgo de colisión sobre la fauna ni sobre los espacios sobrevolados en comparación con la situación actual.

En relación con la fauna, el promotor también incluye en la adenda una descripción de los hábitats identificados en el interior y exterior del aeropuerto de Sevilla, así como un inventario de las especies protegidas presentes en el ámbito del aeropuerto según varias fuentes bibliográficas, como el Inventario Español de Especies Terrestres (IEET), el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA), el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (CAEA) y los planes de conservación y recuperación vigentes. Además, para la actualización del estudio de fauna del estudio ambiental estratégico (datos 2014-2015), se incluyen datos obtenidos en los censos del Servicio de Control de fauna y de los trabajos de campo realizados durante el periodo 2019-2021, llevados a cabo para la actualización de los Estudios de Riesgo de Impacto con Fauna (ERIF) y sus adendas, y los Estudio de Fauna y sus Hábitats (EFH) del Aeropuerto de Sevilla.

Según la información de la cuadrícula UTM de 10x10 km (30STG44) del Inventario Nacional de Biodiversidad, en el ámbito de estudio están presentes 95 especies de vertebrados terrestres, de las cuales 63 están recogidas en el LESRPE y 2 se catalogan bajo la categoría de «vulnerable»: el alzacola (*Cercotrichas galactotes*) y el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). En cuanto a los planes de recuperación de especies amenazadas, ninguno se solapa con el ámbito del aeropuerto.

Además, se pone de manifiesto la relevancia del aeropuerto y su entorno como zona de paso e invernada. Se han inventariado en el entorno aeroportuario 16 focos de atracción de fauna, que, en su mayoría, se vinculan a zonas húmedas (ver croquis adjunto a esta resolución).

Como resultado de los últimos trabajos de campo realizados en 2019-2021, se han registrado 87 especies de avifauna, de las cuales se identifican 4 con alguna categoría de amenaza en el catálogo nacional (CEEAA) o autonómico (CAEEAA) de especies amenazadas: el milano real (en peligro de extinción, CEEAA y CAEEAA), la cigüeña negra (en peligro de extinción, CAEEAA), el aguilucho cenizo (vulnerable, CEEAA y CAEEAA) y el águila perdicera (vulnerable, CEEAA). Asimismo, se identifican como especies sensibles, susceptibles de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat: el águila culebrera, el águila calzada, aguilucho lagunero occidental, el buitre leonado, el milano negro, el esmerejón, el elanio azul, la cigüeña blanca, la cigüeñuela común, el martinete común, el morito común, el alcaraván común, el aguilucho pálido y la grulla común. Las especies más abundantes son: estornino negro, ganso común, gorrión común, paloma bravía y vencejo común.

Respecto a otros grupos de fauna, se han registrado 6 especies de mamíferos y una especie de reptil, de los cuales ninguna se encuentra bajo ninguna categoría de protección o amenaza. Con respecto a la posible presencia y afección del sapillo pintojo meridional (*Discoglossus jeanneae*), debido a la presencia de un hábitat potencial para la especie en la zona donde se proyecta la ampliación de la RESA en la cabecera de pista 27, según lo expuesto por el promotor, su presencia es muy improbable.

En el ámbito afectado por las actuaciones previstas, los impactos sobre la fauna estarán provocados, fundamentalmente, por la pérdida de hábitats. de zonas de cultivos y erial, que afectan a 13 ha aproximadamente, por lo que los impactos potenciales serán sobre las aves esteparias identificadas como el alcaraván común, el aguilucho pálido, el elanio azul y el aguilucho cenizo. Se trata de taxones poco abundantes en el ámbito de estudio, cuya nidificación no ha sido registrada en las zonas prospectadas, por lo que el principal impacto será la pérdida de zonas de alimentación. No obstante, debido a la poca superficie afectada y a la presencia de este tipo de hábitat en zonas cercanas al aeropuerto, el promotor lo considera un impacto no significativo.

Respecto a la vegetación, los impactos están relacionados con la superficie de ocupación de las obras sobre suelo no pavimentado. Las actuaciones previstas prevén la ocupación de un total de 13,73 ha de suelo natural ocupado por zonas de erial y pastizal (5,13 ha), cultivos herbáceos de regadío y secano y olivares (8,05 ha) y zonas ajardinadas (0,52 ha).

En relación con los hábitats de interés comunitario (HIC), según la cartografía de la Red de Información Ambiental de Andalucía, al suroeste de la zona de servicio del aeropuerto, se localizan áreas que corresponden con los HICs 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.* y 92D0 Adelfares y tarajales (*Nerio-Tamaricetea*). Para verificar la presencia de los HICs identificados, se realizó una visita de campo durante la redacción del estudio ambiental estratégico y se comprobó que la vegetación no muestra ninguna de las características que definen dichos HICs, por lo que no se producirá impacto sobre los mismos.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas de integración ambiental e indicadores de seguimiento.

Biodiversidad	
Objetivos ambientales.	Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente, especies protegidas y/o amenazadas. Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	<ul style="list-style-type: none"> – 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. Los estudios de fauna incluirán trabajos específicos para la detección in situ de <i>Discoglossus jeanneae</i>, y actuaciones de translocación de individuos en coordinación con la Junta de Andalucía, en caso de su localización. – Las actuaciones de gestión y control de fauna que realice el gestor aeroportuario deberán someterse a las prohibiciones y limitaciones establecidas en el artículo 57 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. A las medidas actualmente implementadas se añadirán las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Siega específica a finales de verano para eliminación de plantas con semillas atractivas para las aves granívoras. • Renovación de la cubierta vegetal con vegetación poco atractiva para la fauna en una o varias parcelas de ensayo. • Instalación o aplicación de repelentes para conejos y liebres en el entorno de la pista. • Coordinación con organismos externos para la gestión de: humedales, palomares, dormideros y zonas de mercado ambulante. – Actualización en el AIP de información relevante relativa a flujos estacionales migratorios de avifauna, así como de movilidad local. – Se adoptarán medidas necesarias para registrar e identificar las especies afectadas por las colisiones con aeronaves. Para ello, podrán utilizarse técnicas como el análisis de plumas o de ADN. – Cuando en un período de dos años se produzcan más de 6 colisiones con la misma especie protegida o de 2 colisiones con la misma especie amenazada, se realizará una evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas, estudiando la fenología, abundancia y estado de conservación de la población afectada. En función de los resultados, se realizará un análisis de posible medidas preventivas o correctoras a aplicar.
Seguimiento.	Indicadores: Afección a especies de fauna o flora protegida por ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Director; N.º de colisiones con especies protegidas; N.º de colisiones con especies identificadas/N.º de colisiones totales. Periodicidad: Anual y cada dos años los indicadores relativos al seguimiento de colisiones.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, se establecen las determinaciones ambientales de los apartados 4.2 y 4.3 de la presente resolución.

b.9 Bienes materiales y patrimonio cultural.

Tras la consulta del Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, el Catálogo de Protección Arqueológica del Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla y el Catálogo de Elementos Protegidos por Memoria Histórica del Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de La Rinconada, el promotor ha comprobado que existe un yacimiento arqueológico inventariado denominado «Gravera del Aeropuerto» cuya delimitación se encuentra dentro de la zona de servicio aeroportuaria, pero aclara que debido a su ubicación, no será afectado por las actuaciones previstas.

Asimismo, para evitar posibles impactos sobre elementos patrimoniales no catalogados ni inventariados en el ámbito de actuación, el promotor ha solicitado el permiso de prospección arqueológica a los organismos competentes. En caso de ser necesario se incluirán las medidas preventivas necesarias para garantizar la protección de los elementos patrimoniales identificados. El cualquier caso, todos los proyectos que desarrollen el Plan Director deberán garantizar la protección del patrimonio cultural.

En relación con las vías pecuarias, existen algunos tramos en el interior del ámbito aeroportuario por lo que las actuaciones se realizarán de acuerdo con la normativa vigente respecto a vías pecuarias y se evitará cualquier tipo de impacto sobre ellas.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, el promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Bienes materiales y patrimonio cultural	
Objetivo ambiental.	Prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural y al dominio público pecuario.
Medidas de integración ambiental del Plan Director.	Control arqueológico de los movimientos de tierra producidos en zonas de terreno natural no removido ni rellenado previamente. Llevar a cabo las medidas indicadas por las autoridades competentes en materia de Patrimonio Cultural y Dominio Público Pecuario.
Seguimiento.	Indicadores: Grado de ejecución de las medidas. Periodicidad: Anual.

Esta Dirección General incluye, en el apartado 4.2, indicadores para mejorar el seguimiento del objetivo ambiental y de las medidas propuestas por el promotor.

b.10 Paisaje.

El aeropuerto se sitúa, casi en su totalidad, sobre el ámbito paisajístico «Vega del Guadalquivir, aunque una estrecha franja, al este del recinto aeroportuario, pertenece al ámbito «Terrazas del Guadalquivir». El elemento paisajístico predominante del entorno aeroportuario es la presencia de cultivos. Además, las infraestructuras lineales viarias, ferroviarias, de riego y el propio aeropuerto, contribuyen a la antropización del paisaje.

Las actuaciones previstas en la revisión del Plan Director del aeropuerto afectarán al entorno visual, debido al cambio de tipología de paisaje, de agrario a urbano, tras la pavimentación e instalación de infraestructuras, provocando un impacto en el paisaje. Para minimizarlo, el promotor propone medidas de integración visual de las estructuras previstas.

La adenda al estudio ambiental estratégico incorpora el análisis de visibilidad de las actuaciones que contempla la Propuesta de Revisión del Plan Director. El mapa de visibilidad muestra que la mayor parte de la superficie del aeropuerto se ubica sobre superficie no visible. Además, la mayoría de los lugares desde los cuales serían visibles las actuaciones se encuentran dentro de la ZSA vigente, por lo que, los observadores más afectados serían los usuarios del propio aeropuerto.

La Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla puede causar alteraciones en el paisaje debido a la ocupación del terreno y la construcción de nuevas infraestructuras e instalaciones, no obstante, no se espera que afecten significativamente

a la unidad paisajística que forma, en sí misma, el propio aeropuerto, ni a su percepción ante cualquier otro potencial observador. El promotor indica que las medidas y acciones necesarias para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar los efectos significativos en el paisaje, requerirá la coordinación con las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, para lograr su correcta y eficaz integración durante la elaboración/modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario. El promotor no considera necesario proponer objetivos ambientales ni medidas específicas de integración paisajística adicionales a las que se propongan en el proyecto de cada actuación.

Fundamentos de Derecho

La Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, objeto de la presente resolución, se encuentra comprendida en artículo 6.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual, resulta preceptiva su sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria y la formulación de declaración ambiental estratégica, con carácter previo a su aprobación, de conformidad con lo establecido en el artículo 17 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental estratégica de planes y programas de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: la propuesta de Revisión del Plan Director, el EsAE, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración ambiental estratégica de la «Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla» en la que se establecen las determinaciones ambientales (sobre los objetivos ambientales, las medidas necesarias para alcanzarlos y el seguimiento) que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el Plan Director para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales.

Lo anterior no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

La evaluación ambiental estratégica realizada tampoco exime al promotor de que, conforme a la normativa que corresponda en cada caso y en particular conforme a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, los proyectos individualizados contemplados en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla sean sometidos a evaluación de impacto ambiental.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se establecen las determinaciones finales al Plan Director en los siguientes términos:

4. Determinaciones finales al Plan Director.

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

4.1 Determinaciones generales.

4.1.1 El promotor deberá procurar alcanzar los objetivos ambientales propuestos mediante el cumplimiento de todas las medidas de integración ambiental contempladas en el estudio ambiental estratégico y en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución, así como las determinaciones ambientales que a continuación se desarrollan.

4.1.2 Los objetivos ambientales del Plan Director, las medidas de integración ambiental y el seguimiento establecidos en la documentación ambiental elaborada por el promotor, así como en esta resolución deberán estar definidos y presupuestados por el promotor antes de la aprobación definitiva del Plan Director.

4.1.3 Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales durante la ejecución de los proyectos que desarrollan el Plan Director, las contempladas en el apéndice IV del estudio ambiental estratégico, así como las determinaciones sobre proyectos contenidas en la presente resolución, sin perjuicio de las medidas y determinaciones adicionales que pudieran establecerse durante la tramitación de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos que tengan que someterse a ella conforme a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

4.2 Determinaciones sobre el Plan Director.

4.2.1 Contaminación acústica:

Seguimiento: Se añadirán los siguientes indicadores sobre contaminación acústica: N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 60/60/50; emisiones acústicas obtenidas a partir del sistema de monitoreo de ruido. Para el seguimiento de estos indicadores se tendrá en cuenta el resultado del seguimiento del Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto y del sistema de monitoreo de ruido.

4.2.2 Contaminación lumínica:

Objetivo ambiental: Se añade el siguiente objetivo «Limitar el resplandor luminoso nocturno o contaminación luminosa y reducir la luz intrusa o molesta, siempre sujeto al cumplimiento de la normativa aeronáutica».

Medidas de integración ambiental: En el diseño y en el uso de las nuevas instalaciones de alumbrado exterior del aeropuerto, así como en la renovación de las existentes, se impedirá la emisión directa al cielo, el deslumbramiento y la luz intrusa, diseñando e implementando las instalaciones de modo que el flujo luminoso se oriente hacia la superficie a iluminar, eligiendo luminarias y ópticas que aseguren la uniformidad adecuada y no emitan luz hacia zonas no deseadas.

Seguimiento: Incluirá el siguiente indicador sobre contaminación lumínica: luminarias con diseño que evite la emisión de luz al hemisferio superior/luminarias totales instaladas.

4.2.3 Energía y Cambio Climático:

Objetivo ambiental: Se debe añadir el objetivo ambiental «Fomentar el ahorro, la eficiencia energética y el uso de energías renovables».

Medidas de integración ambiental: Aplicación de criterios bioclimáticos y de eficiencia energética en todas las instalaciones y edificaciones de cada uno de los proyectos previstos; analizar la viabilidad de la instalación de energías renovables en las nuevas edificaciones previstas; diseñar y construir los nuevos edificios energéticamente eficientes; en las nuevas zonas de aparcamiento se suministrará infraestructura para abastecimiento de combustible o de energía eléctrica para vehículos de bajas emisiones; promover la renovación de vehículos pertenecientes a la flota de AENA para que cuenten con la etiqueta ECO; en el diseño de los viales que se vayan a modificar, se

tendrá en cuenta la minimización de emisiones; compensación de emisiones residuales de alcance 1 y 2 (que no se hayan podido evitar).

Seguimiento: Se deberán incluir los siguientes indicadores: compra de energía con garantía de origen renovable (%); incremento de la eficiencia energética por unidad de tráfico (%); Incremento de consumo energético por pasajero (%); producción de energía renovable/consumo del aeropuerto; compensación de las emisiones residuales de la red de aeropuertos de AENA (%).

4.2.4 Agua:

Objetivo: Se debe añadir el objetivo «promover el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua)».

Medidas de integración ambiental: Control y seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas mediante analíticas sobre los parámetros de calidad del agua que incluyan, entre otros, la determinación de hidrocarburos; instalación de, al menos, un punto de control de calidad de aguas subterráneas en la zona de la ampliación de la plataforma de combustibles y en el punto limpio; diseño de la red de saneamiento existente para posibilitar el transporte de caudales extremos de forma que se impida el alivio de caudales de agua al Dominio Público Hidráulico sin previa depuración.

Seguimiento: Con objeto de mejorar el seguimiento sobre el cumplimiento de los objetivos ambientales y de las medidas propuestas, se deberán incluir los siguientes indicadores: Consumo de agua por unidad de tráfico; cumplimiento de los índices de calidad química y biológica de las autorizaciones de vertidos (si/no); superación de valores de calidad química de las aguas subterráneas previsiblemente debido a la actividad aeroportuaria (si/no).

4.2.5 Suelo, subsuelo y geodiversidad:

Seguimiento: Se integrarán en el programa de seguimiento ambiental los indicadores: superficie de suelo natural ocupada por las actuaciones/superficie de suelo total ocupada por las actuaciones; y ocurrencia de episodios accidentales de contaminación del suelo si/no.

La periodicidad de evaluación será anual.

4.2.6 Residuos:

Medida de integración ambiental: Debe asegurarse la recogida separada de residuos a través de planes y programas de gestión de residuos, para garantizar que se logran los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización que se establecen en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

4.2.7 Biodiversidad: flora, fauna y espacios naturales protegidos:

Medidas de integración ambiental: Los resultados de la evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas por colisiones reiteradas, a las que se ha comprometido el promotor, así como las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se establezcan como consecuencia de lo anterior, deberán ser remitidos, además de al órgano sustantivo, al organismo competente de la comunidad autónoma en materia de biodiversidad, a la Subdirección General de Evaluación Ambiental y a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Seguimiento: Se incorporarán al programa de seguimiento los siguientes indicadores: especies protegidas afectadas por colisiones reiteradas.

Cada dos años se comunicarán los datos sobre las colisiones con especies protegidas y el número de colisiones con especies identificadas/número de colisiones totales, además de al órgano sustantivo, al organismo competente de la comunidad autónoma en materia de biodiversidad, a la Subdirección General de Evaluación

Ambiental y a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

4.2.8 Bienes materiales y Patrimonio cultural:

Seguimiento: Se incorporarán al programa de seguimiento los siguientes indicadores: ejecución de prospección arqueológica e informe de los organismos competentes (si/no); se afecta a elementos del patrimonio cultural (si/no); se afecta a elementos del dominio público pecuario (si/no).

4.3 Determinaciones para la ejecución de proyectos.

El EsAE, en su apéndice IV, incluye una serie de recomendaciones para la ejecución de los proyectos contemplados en el Plan Director. Tras el análisis realizado se deberán incorporar las siguientes determinaciones adicionales.

4.3.1 Agua:

Las actuaciones que se ejecuten tendrán en cuenta las limitaciones y la regulación de usos legalmente previstos sobre el Dominio Público Hidráulico, sus zonas de servidumbre, de policía y zonas inundables, cuya ocupación, en cualquier caso, requerirá el informe previo favorable del organismo competente. Las actuaciones y las ampliaciones de la infraestructura previstas que se pretendan no pueden perjudicar las condiciones de evacuación de avenidas o la exposición al riesgo de inundabilidad.

Se deberán prever y amortiguar los efectos de los caudales producidos por el sellado de la cuenca tras la urbanización, mediante el desarrollo de medidas que favorezcan la infiltración de agua en el terreno.

4.3.2 Suelo, subsuelo, geodiversidad:

En los proyectos sobre la ampliación de la parcela de combustible y del punto limpio se extremarán las medidas dirigidas a la conservación y prevención de la contaminación en los suelos donde se desarrollen dichas actuaciones.

Teniendo en cuenta que la actividad aeroportuaria se encuentra regulada en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, antes de realizar los movimientos de tierra deberá conocerse el estado de los suelos y otros materiales naturales que vayan a ser excavados con objeto de poder determinar si se encuentran o no contaminados. Una vez conocido el estado de los materiales se procederá a su correcta gestión según lo establecido en la legislación vigente y en las siguientes determinaciones.

Se debe acopiar y conservar la tierra vegetal para su reutilización en labores de restauración ambiental.

Se deben equilibrar los movimientos de tierras alcanzando la máxima compensación y reutilizando, cuando sea posible, los inertes de excavación no contaminados en la propia obra.

Los préstamos se obtendrán de canteras legalmente autorizadas próximas al aeropuerto.

Para los excedentes de excavación que no puedan ser reutilizados en la propia obra, se deberá realizar un estudio de soluciones alternativas como uso en otras obras (públicas preferentemente); entrega a gestor autorizado; restauración ambiental de canteras agotadas y otras áreas degradadas; etc.

Durante la ejecución de las obras se adoptarán las buenas prácticas ambientales y las que sean necesarias para prevenir la contaminación del suelo. En caso de producirse eventos accidentales de contaminación, se aplicarán las medidas de descontaminación y gestión adecuada de suelos contaminados.

4.3.3 Biodiversidad.

En la evaluación de impacto ambiental de las actuaciones que se realicen sobre cultivos y pastizal, el promotor deberá realizar un estudio de campo siguiendo una metodología adecuada para poder identificar las poblaciones de aguilucho cenizo, y otras especies de aves esteparias que se encuentren cercanas al aeropuerto y que, en su caso, pudieran verse afectadas por el proyecto.

El anexo III de la resolución recoge un resumen de los objetivos, las medidas y el seguimiento ambiental que resultan de la evaluación ambiental estratégica de la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, integrando de forma conjunta el planteamiento realizado por el promotor en la documentación ambiental y las determinaciones finales establecidas por el órgano ambiental en la presente resolución.

Se procede a la publicación de esta declaración ambiental estratégica, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 25 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de aprobación de plan.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 25 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración ambiental estratégica no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el plan.

Madrid, 24 de octubre de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Consultados ¹	Respuestas recibidas
<i>Administración Estatal</i>	
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO).	No
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	No
Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. MITECO.	No
Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.	No
Secretaría General de Planificación de Infraestructuras y Transporte. Ministerio de Fomento.	No
Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Ministerio de Fomento.	Sí
ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias). Ministerio de Fomento.	Sí
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Ministerio de Fomento.	No
Delegación del Gobierno en Andalucía.	No
Subdelegación del Gobierno en Sevilla.	No
<i>Administración Autonómica. Junta de Andalucía</i>	
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.	Sí*
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.	Sí**
Consejería de Salud y Familias.	Sí
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.	Sí
Dirección General de Emergencias y Protección Civil.	No
Dirección General de Infraestructuras.	Sí

Consultados ¹	Respuestas recibidas
Consejería de Medio Ambiente. Distrito Hidrográfico Mediterráneo.	No
Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.	Sí
Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Sevilla.	No
Dirección General de Calidad, Innovación y Fomento del Turismo.	No
<i>Administración Local (provincia de Sevilla)</i>	
Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra.	No
Ayuntamiento de Carmona.	No
Ayuntamiento de Dos Hermanas.	No
Ayuntamiento de La Rinconada.	No
Ayuntamiento de Mairena del Alcor.	No
Ayuntamiento de Sevilla.	No
<i>Entidades públicas y privadas</i>	
Sociedad Española de Ornitología (SEO)/BirdLife.	No
Ecologistas en Acción de Andalucía.	No
Observatorio de la Sostenibilidad en la Aviación (OBSA).	No

¹ En la denominación en la que fueron consultados. Pueden haber sufrido cambios, por modificaciones en la estructura de la Administración.

* Fuera de plazo según la Lista de consultados.

** La Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico remite consulta a la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras, Ordenación del Territorio, Cultura y Patrimonio Histórico de Sevilla.

ANEXO II

Análisis de la compatibilidad de la Propuestas de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla con planes, programas y normativa sectorial relacionada*(Tabla extraída del estudio ambiental estratégico)*

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Cambio Climático.	Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012.	Establece medidas en relación con la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.	La Propuesta de revisión del Plan es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con el Cambio Climático.	El EsAE realiza un análisis detallado sobre el consumo de combustible y de energía eléctrica en las instalaciones y desarrolla propuestas de eficiencia energética y disminución de consumo de energías no renovables. El EsAE incluye un estudio detallado de la afección por ruido, tanto en situación actual como en el Horizonte de Desarrollo Previsible del Plan y la Alternativa 0.	Limitar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
	Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC).	Establece el marco de referencia para la coordinación entre las Administraciones Públicas en las actividades de evaluación de impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en España.			
	Plan Nacional de asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero para el período 2021-2030.	Establece la asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.	En el Aeropuerto de Sevilla, la potencia nominal instalada es menor de 20MW por lo que queda excluido del comercio de derechos de emisión por tanto el aeropuerto quedaría excluido de la RCDE.		
	Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático.	Incluye conjunto de medidas, a ejecutar por los distintos Departamentos de la Junta de Andalucía, como aportación de la Comunidad Autónoma a la Estrategia Española ante el Cambio Climático.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla son compatibles con las determinaciones de la Estrategia Andaluza de Cambio Climático.		

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Ruido aeroportuario.	Ley 37/2003, del ruido, Reales Decretos de Desarrollo 1513/2005 y 1367/2007 y Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre.	Establecen el marco normativo a nivel nacional en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y sobre zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla son compatibles con las determinaciones de la normativa vigente en relación con el ruido aeroportuario.	La evaluación realizada muestra que tanto en la situación actual como en los escenarios Alternativa 0 y desarrollo previsible se producen superaciones de los objetivos de calidad acústica en áreas de uso residencial.	Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales.
	Servidumbres aeronáuticas acústicas, mapa de Ruido y Plan de Acción del Aeropuerto.	Real Decreto 53/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del Aeropuerto de Sevilla.	El Aeropuerto de Sevilla viene desarrollando una política de gestión del ruido ambiental, por lo que muchas de las medidas expuestas en el Plan de Acción ya están implantadas y tienen un notable grado de implantación y madurez.		
Calidad Química del aire.	Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera y Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire.	Marcan las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica estableciendo objetivo de calidad del aire con respecto a las concentraciones de SO ₂ , NO ₂ , NO _x , partículas, CO, O ₃ , entre otros.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla son compatibles con las determinaciones del Plan Nacional de Calidad del Aire y de la normativa vigente en relación con la calidad del aire.	El EsAE incluye un estudio detallado de las emisiones y niveles de inmisión de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria, tanto en la situación actual como en el Horizonte de Desarrollo Previsible y la Alternativa 0 y establece un sistema de control y seguimiento de contaminación atmosférica. En ninguna de las poblaciones próximas al aeropuerto se producen superaciones de los valores límites establecidos en la normativa para ninguno de los escenarios analizados.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límites establecidos en la normativa.
	Plan Nacional de Calidad del Aire 2017-2019 (Plan Aire II).	Establece un marco de referencia para la mejora de la calidad del aire en España; por una parte, mediante una serie de medidas concretas y, por otra, mediante la coordinación con otros planes sectoriales y, en especial, con los planes de calidad del aire que puedan adoptar las comunidades autónomas y las entidades locales en el marco de sus competencias.			
	Estrategia Andaluza de Calidad del Aire.	En relación con los aeropuertos, la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire incluye medidas orientadas a reducir las emisiones tanto de las operaciones de los propios aviones en el entorno de los aeropuertos como del transporte de apoyo en tierra y movilidad de los pasajeros. Además, se contemplan medidas sobre la reducción de emisiones de las instalaciones fijas presentes en los aeropuertos.			
Energía.	Directiva 2012/27/UE.	Plantea reducir las emisiones GEI (Gases de Efecto Invernadero) en un 20 % con respecto a las cifras de 1990; obtener al menos el 20 % del consumo energético a partir de fuentes	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla son compatibles con las determinaciones del Plan Nacional de acción de Eficiencia	El EsAE incluye un análisis de los consumos tanto en situación actual, en el escenario de la alternativa 0 como en el horizonte de Desarrollo Previsible del Plan Director.	Procurar la reducción en el consumo energético (consumo final por unidad de tráfico).

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
		renovables y reducir un 20 % el consumo energético, respecto a las cifras proyectadas para el año 2020.	Energética y de la normativa vigente en relación con la energía.		Aumentar la eficiencia energética (por pasajero atendido).
	Real Decreto 56/2016.	Traspone parcialmente la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.			
	Consejo Europeo de 23-24 de octubre de 2014. «Paquete Clima y Energía 2030».	Plantea reducir las emisiones GEI (Gases de Efecto Invernadero) en un 40 % con respecto a las cifras de 1990. Obtener al menos el 27 % del consumo energético a partir de fuentes renovables y reducir un 27 % el consumo energético respecto a las cifras proyectadas para el 2020.			
	Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2014-2020.	Establece las líneas generales a seguir para conseguir los ahorros de eficiencia energética en los sectores de la edificación, industria y servicios públicos.			
	Plan de Energías Renovables 2011- 2020.	Incluye el diseño de nuevos escenarios energéticos y la incorporación de objetivos acordes con la Directiva 2009/28/CE relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, la cual establece objetivos mínimos vinculantes.			
Energía.	Estrategia Energética de Andalucía 2014-2020.	Establece las orientaciones para desarrollar la política energética en Andalucía, con la finalidad de alcanzar un sistema energético suficiente, bajo en carbono, inteligente y de calidad, en línea con la política energética europea.			
	Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible de Sevilla.	Contempla 78 medidas para reducir 826.916 toneladas de emisiones de CO2 desde el momento actual hasta 2020.			

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
		La planificación establece una reducción del 52,76 % desde el año 2000, lo que supone 1.463.113 toneladas de CO2 por encima de lo establecido en el Pacto de Alcaldes por el Clima y la Energía Sostenibles, firmado en 2015, que apuntaba a un 40 % y hasta 2030.			
Suelo.	Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados.	Establece el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos, así como la previsión de medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos. Igualmente, tiene también por objeto regular el régimen jurídico de los suelos contaminados.		El EsAE establece como medida para incorporar a los proyectos que, si durante la ejecución de la obra apareciesen enclaves de suelos contaminados, éstos serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y por lo recogido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.	Conservar el recurso suelo. Evitar la contaminación o degradación de suelos. Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo. Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.
	Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminadoras del suelo.	Establece una relación de actividades susceptibles de causar contaminación en el suelo, y adopta criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.			
Residuos.	Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados.	Establece el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos, así como la previsión de medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos. Igualmente, tiene también por objeto regular el régimen jurídico de los suelos contaminados.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla son compatibles con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los residuos.	El EsAE identifica la cantidad de residuos tanto para la situación actual como para los que se generarán en el horizonte de la alternativa 0 como en el desarrollo previsible y propone medidas orientadas hacia la aplicación del principio de jerarquía y el cumplimiento de los objetivos establecidos a nivel nacional. Los residuos generados para la alternativa 0 y el horizonte de desarrollo previsible coinciden, por lo que no se estima que las actuaciones incluidas en la Propuesta de revisión vayan a suponer un incremento en el volumen de residuos a gestionar en el futuro. El EsAE recoge que, para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos en la Política de la Calidad y la Política Medio Ambiental y Energética, Aena ha impulsado la implantación y certificación del Sistema de Gestión Integrado (SGI) conforme a las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001 en el Aeropuerto de Sevilla.	Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación. Gestión adecuada de residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación. Incrementar la tasa de reciclaje. Controlar los residuos generados a través de un seguimiento de los mismos que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
	Programa Estatal de Prevención de Residuos 2014-2020.	<p>Para cada tipo de residuos, el Plan fija una serie de objetivos cualitativos y cuantitativos enfocados en la recuperación, reutilización, el reciclado, la valoración energética y, en última instancia, el vertido, así como las medidas pertinentes para alcanzarlos y los indicadores de seguimiento de la eficacia de éstas últimas. También contempla la reducción de los vertidos de residuos biodegradables, mediante la valorización, el reciclaje, el compostaje y la biometanización.</p> <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reducción de la cantidad de residuos. – Impulso a la reutilización y al alargamiento de la vida útil. – Reducción del contenido de sustancias nocivas en materiales y productos. – Reducción de los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente, de los residuos generados. 		<p>Como resultado de la implantación del SGI y del control de sus aspectos ambientales y energéticos los procesos de gestión ambiental contribuyen a garantizar el correcto tratamiento y reciclado de los residuos generados.</p> <p>El EsAE establece en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, la revisión de las estrategias y medidas de gestión de residuos actuales siendo estas de manera específica:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Se valorará positivamente como criterio de contratación a aquellos gestores de residuos peligrosos que planteen en primer término la reutilización frente a la valorización, y ésta frente a la eliminación en vertedero. – Se definirá un procedimiento de actuación ante derrames, para la minimización de los residuos generados en su recogida, así como el establecimiento de otro tipo de medidas preventivas para que no lleguen a generarse los derrames. – Se optimizarán las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible), como residuo peligroso y así minimizar la producción de residuos peligrosos. – En el caso de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se potenciará la reutilización de los mismos y las donaciones para su recuperación. 	
	Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022.	<p>Su objetivo es orientar la política de residuos en España. Aplicación del principio de jerarquía. Objetivos de reciclado y valorización 2020 de algunos tipos de residuos:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tierras limpias: 90 %. – RCD no peligrosos: 70 %. – Lodos de depuración: 85 %. 			

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Residuos.	Plan Director Territorial de Residuos No Peligrosos de Andalucía 2010-2019.	<p>Define los objetivos específicos en los ámbitos de la prevención en la generación de los residuos, la gestión, el seguimiento y control de las obligaciones asociadas, así como la concienciación y la difusión de información entre todos los agentes afectados. Establece 172 medidas para cumplir con los objetivos.</p> <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aplicación del principio de jerarquía en la gestión. - Prevención en la generación de residuos. - Minimización del depósito en vertedero (priorizar la valorización material y energética). - Proximidad y autosuficiencia. - Acceso a la información y la participación ciudadana. <p>Mejora permanente en la gestión de los residuos no peligrosos en el territorio.</p>			
	Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2012-2020.	<p>Define los objetivos de reducción, reutilización, reciclado, y otras formas de valorización y eliminación, así como las medidas a adoptar para conseguir dichos objetivos, los medios de financiación y el procedimiento de revisión.</p> <p>Objetivos cuantitativos de gestión para 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valorizar el 100 % de los residuos producidos en la Comunidad Autónoma cuya valorización resulte técnica y económicamente viable, de acuerdo con el Catálogo de Residuos de Andalucía. - Recogida del 95 % de aceites usados y valorización del 100 % de los aceites usados recogidos y la regeneración del 65 % de lo recogido. <p>Cumplimiento de los objetivos de valorización, reciclaje y reutilización fijados por el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil y en el Plan Nacional Integrado de Residuos (PNIR), a más tardar el 1 de enero de 2015.</p>			

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Biodiversidad.	Ley 4/2007, de Patrimonio Natural y Biodiversidad.	Establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla son compatibles con las determinaciones de la legislación y de los Planes estatales y autonómicos referentes al Patrimonio Natural y la Biodiversidad.	El EsAE incluye un inventario a partir del cual se han determinado las posibles afecciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director. El EsAE incluye un inventario de espacios naturales protegidos, todos ellos alejados de la zona de actuación. El EsAE establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad. En concreto para la fauna las medidas se establecen a través de su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional verificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).	Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas. No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos. Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas. Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas. Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.
	Plan del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad 2011-2017.	Constituye el elemento de desarrollo de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.			
	Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad (Real Decreto 1274/2011, de 16 de septiembre) constituye el elemento de desarrollo de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad).	Establece las metas, objetivos y acciones para la conservación, uso sostenible y restauración de la biodiversidad y el patrimonio natural en España. Objetivos: – Proteger, conservar y restaurar la naturaleza en España y reducir sus principales amenazas. – Fomentar la integración de la biodiversidad en las políticas sectoriales.			
	Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad.	Objetivo: Frenar la pérdida de biodiversidad en Andalucía y recuperar el adecuado funcionamiento de sus ecosistemas.			
	Plan de Medio Ambiente de Andalucía.	Objetivos: – Mejorar la administración y gestión del medio ambiente. – Contribuir a la lucha contra el cambio climático reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero y aumentando la capacidad de sumidero en Andalucía. – Disminuir los riesgos de que se produzcan emergencias ambientales. – Garantizar el desarrollo sostenible de la región compatibilizando el bienestar económico y social con la conservación de los recursos naturales y del paisaje.			

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Biodiversidad.	Plan Andaluz de Humedales.	<p>Conservar la integridad ecológica de los humedales andaluces, fomentando su uso racional para mantener, ahora y en el futuro, sus funciones ecológicas, socioeconómicas e histórico-culturales.</p> <p>Se trata de un documento marco para la planificación, ordenación y gestión de los humedales andaluces, donde se establecen los principios y criterios de gestión, los programas sectoriales, las acciones prioritizadas y los procedimientos necesarios para conseguir una coexistencia entre el mantenimiento de la integridad ecológica de los humedales andaluces y la utilización sostenible de los recursos.</p>	No existen zonas húmedas catalogadas en el entorno, si bien cabe considerar las que forman el río Guadalquivir al oeste de Sevilla, incluidas en la Red Natura 2000.	<p>El EsAE incluye un inventario a partir del cual se han determinado las posibles afecciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director.</p> <p>El EsAE incluye un inventario de las zonas húmedas presentes en las inmediaciones del aeropuerto.</p>	
	Plan para la Recuperación y Conservación de Aves de Humedales (Aprobado por Acuerdo de 13 de marzo de 2012, del Consejo de Gobierno).	<p>Objetivo general: establecer medidas de protección y conservación para alcanzar un tamaño de población y un estado de conservación tal que permita pasar al avetoro, la cerceta pardilla, el porrón pardo, la malvasía cabeciblanca, la focha moruna y el fumarel común de la categoría «en peligro de extinción» a la categoría.</p> <p>«vulnerable» en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas.</p> <p>Para el águila pescadora y la garcilla cangrejera, catalogadas «vulnerable» en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas, la finalidad es pasarlas al Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESPE).</p>	<p>No se prevén interacciones.</p> <p>La laguna o complejo endorreico que se encuentran incluidos en el ámbito de aplicación del Plan de Conservación de Aves de Humedales más cercana al aeropuerto se ubica a 25 km del mismo por lo que no se prevén afecciones sobre estas especies.</p>	<p>El EsAE identifica la avifauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos.</p>	<p>Evitar o minimizar las afecciones a la fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>
	Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica (Aprobado por Acuerdo de 18 de enero de 2011, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueban los Planes de Recuperación y Conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos).	<p>Objetivo general: establecer medidas de protección y conservación del águila imperial ibérica con la finalidad de alcanzar un tamaño de población y un estado de conservación tal que permita pasar a la especie en peligro de extinción a la categoría vulnerable en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas.</p>	<p>No se prevén interacciones.</p> <p>El área incluida en el Plan de recuperación del águila Imperial ibérica más cercana se ubica a unos 20 km del mismo por lo que no se prevén afecciones sobre esta especie.</p>	<p>Aena ha realizado censos (2014-2015) obteniéndose datos cuantitativos sobre la presencia de diferentes especies de avifauna en el interior del aeropuerto y su entorno.</p> <p>El EsAE establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad.</p>	

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Biodiversidad.	Plan de Recuperación de Aves Esteparias (Aprobado por Acuerdo de 18 de enero de 2011, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueban los Planes de Recuperación y Conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos).	Objetivo general: establecer medidas de protección y conservación de varias especies de aves esteparias (dos especies en peligro de extinción (avutarda y torillo andaluz) y cinco especies vulnerables (aguilucho cenizo, alondra ricitó, ganga ibérica, ganga ortega y sisón) según el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas)) con la finalidad de alcanzar un tamaño de población y un estado de conservación tal que permita disminuir la categoría de amenaza que actualmente ostentan estas especies.	No se prevén interacciones. El aeropuerto no se ubica dentro de la delimitación establecida por el Plan de Recuperación y Conservación de Aves Esteparias. La zona más cercana se ubica a más de 20 km.	En concreto para la fauna las medidas se establecen a través de su Sistema de Gestión de Riesgos Operacional en coordinación con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). El EsAE identifica la avifauna presente en el entorno aeroportuario y los posibles efectos que las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director pueden tener sobre los mismos y establece medidas para evitar o minimizar dichos efectos. Aena ha realizado censos (2014-2015) obteniéndose datos cuantitativos sobre la presencia de diferentes especies de avifauna en el interior del aeropuerto y su entorno. El EsAE establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad. En concreto para la fauna las medidas se establecen a través de su Sistema de Gestión de Riesgos Operacional en coordinación con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).	Evitar o minimizar las afecciones a la fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas. Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.
	Plan de Recuperación de Aves Necrófagas (Aprobado por Acuerdo de 18 de enero de 2011, del Consejo de Gobierno).	Objetivo general: alcanzar un tamaño de población y un estado de conservación tal que permita disimilación y un estado de conservación tal que permita disminuir la categoría de amenaza que actualmente ostentan estas especies en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas.	No se prevén interacciones. El aeropuerto no se ubica dentro de la delimitación establecida por el Plan de Recuperación y Conservación de Aves necrófagas. La zona más cercana se ubica a más de 20 km.		
Medio Hidrológico.	Real Decreto Legislativo 1/2001, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas y Real Decreto 849/1986 de desarrollo.	Establece la regulación del Dominio Público Hidráulico y el uso del agua, así como las normas básicas para su protección.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla son compatibles con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente.	El EsAE identifica la red hidrológica superficial, así como las masas de agua subterráneas, así como las posibles afecciones a las mismas, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras.	Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas). Evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas. Reducir el consumo de agua. Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.
	Plan Hidrológico de la Demarcación del Guadalquivir 2016-2021.	Establece los objetivos generales para conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la demarcación.			

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Medio Hidrológico.	Plan de Prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces.	<p>Establece las medidas necesarias para evitar o minimizar las inundaciones en los núcleos urbanos.</p> <p>Contempla la intervención a través del planeamiento urbanístico para aumentar la adaptación de los asentamientos en los cursos fluviales, evitando la ocupación de los cauces y limitando los usos en zonas inundables.</p> <p>Establece la ordenación de terrenos inundables y de las zonas de servidumbre y policía.</p>			
	Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación del Guadalquivir. (Aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía el 20 de octubre de 2015 y por el Consejo de Ministros el 15 de enero de 2016, mediante Real Decreto 21/2016, de 15 de enero).	<p>Objetivos generales:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Incremento de la percepción del riesgo de inundación y de las estrategias de autoprotección de la población, los agentes sociales y económicos. – Mejorar la coordinación administrativa entre todos los actores involucrados en la gestión del riesgo. – Mejorar el conocimiento para la adecuada gestión del riesgo de inundación. – Mejorar la capacidad predictiva ante situaciones de avenida e inundaciones. – Contribuir a mejorar la ordenación del territorio y la gestión de la exposición en las zonas inundables. – Conseguir una reducción, en la medida de lo posible, del riesgo a través de la disminución de la peligrosidad para la salud humana, las actividades económicas, el patrimonio cultural y le medio ambiente en las zonas inundables. – Mejorar la resiliencia y disminuir la vulnerabilidad de los elementos ubicados en las zonas inundables. – Contribuir a la mejora o al mantenimiento del buen estado de las masas de agua a través de la mejora de sus condiciones hidromorfológicas. 	No se prevén interacciones. Ninguna de las zonas de riesgo (ARPSI) identificadas en el Plan es coincidente con la Zona de Servicio del Aeropuerto de Sevilla.		

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Usos del suelo y ordenación del territorio.	Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).	Establece los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	El solapamiento de usos del suelo identificado y su posible afección sobre los futuros usos necesitará de la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas, así como la inclusión en sus instrumentos de planeamiento.	El EsAE incluye un análisis de los instrumentos de planificación que tienen relación territorial con el aeropuerto.	Compatibilización del PD con el planeamiento territorial y urbanístico. Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: Crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.
	Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS).	El artículo 27 de la normativa del POT, establece como objetivos del Plan, en relación al aeropuerto como nodo de primer nivel de conexión de la aglomeración con el exterior.			
	Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla.	Establece la clasificación de todo el suelo del término municipal, asignando usos al suelo, así como derechos y deberes a los agentes del suelo.			
Patrimonio Cultural.	Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español.	Establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales.	No hay interacciones significativas. En la redacción de los proyectos constructivos de las actuaciones propuestas se deberán tener en cuenta y plantearse las medidas indicadas por la autoridad competente.	El EsAE identifica en base a información disponible y a los resultados de una prospección arqueológica superficial realizada, los elementos del patrimonio cultural existentes en la Zona de Servicio Aeroportuario propuesta, así como las posibles afecciones a los mismos, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras.	Compatibilización de la actividad aeroportuaria con la preservación del Patrimonio Cultural.
	Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.	Establece el régimen jurídico del patrimonio cultural andaluz.			
	Plan de Recuperación y Ordenación de Vías Pecuarias de Andalucía.	Tiene como finalidad dotar a las vías pecuarias de una dimensión de utilidad pública que va más allá del uso tradicional ganadero, destacando sus funciones medioambientales, paisajísticas, de desarrollo rural y de esparcimiento ciudadano.			

Aspectos ambientales	Normativa sectorial/plan/programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del EsAE	Interacciones significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del EsAE	Objetivo ambiental
Transporte y movilidad.	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.	Planeta un nuevo marco de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda en España.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla son compatibles con las determinaciones de estos Planes.	El EsAE incluye un análisis de los efectos sobre las infraestructuras, los accesos al aeropuerto y la movilidad.	Mantenimiento de los más altos niveles de calidad y seguridad de los servicios. Mejorar la eficiencia técnica y económica de la infraestructura aeroportuaria, y fomentar la intermodalidad. Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y la seguridad de la infraestructura aeroportuaria.
	Plan de Desarrollo del Sector Aéreo (PDSA 2014-2017).	Documento enmarcado dentro del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024). Establece las líneas maestras para el desarrollo del Transporte aéreo en España durante su período de aplicación.			
	Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020 (PISTA).	Instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras del transporte del territorio andaluz.			

Nota: Algunos de los instrumentos de planificación analizados han sido actualizados tras la elaboración del estudio ambiental estratégico, nos obstante, no se espera que dichas actualizaciones produzcan cambios sobre los objetivos y prescripciones generales que, a nivel estratégico, han sido considerados para la realización del análisis.

ANEXO III

Resumen de la integración ambiental de la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla: Objetivos, medidas y seguimiento

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas Estratégicas de Integración Ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Ruido.	Minimizar y compatibilizar el impacto acústico con el desarrollo del aeropuerto.	<ul style="list-style-type: none"> - Tramitación administrativa de la actualización de la servidumbre acústica. - Adaptación del Plan de Acción existente a la nueva servidumbre acústica. Actualización del plan de aislamiento acústico. 	<ul style="list-style-type: none"> - N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 65/65/55. - N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 60/60/50. - Grado de ejecución del plan de acción. - Emisiones acústicas obtenidas a partir del sistema de monitoreo de ruido. 	<p>Cuando se produzca la revisión del plan director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa o se produzcan incrementos significativos no previstos de tráfico. En todo caso, al menos, quinquenal.</p> <p>Anual.</p> <p>Continúa, a partir del sistema de monitorado de ruido del aeropuerto. (informes mensuales).</p>	Buenas prácticas ambientales durante las obras para minimizar la emisión de ruido.
Contaminación Lumínica.	Limitar el resplandor luminoso nocturno o contaminación luminosa y reducir la luz intrusa o molesta, siempre sujeto al cumplimiento de la normativa aeronáutica.	- Impedir la emisión directa al cielo, el deslumbramiento y la luz intrusa, diseñando e implementando las instalaciones de modo que el flujo luminoso se oriente hacia la superficie a iluminar, y eligiendo luminarias y ópticas que aseguren una uniformidad adecuada y no emitan luz hacia zonas no deseadas.	- Luminarias con diseño que evite la emisión de luz al hemisferio superior/ luminarias totales instaladas.	Anual.	
Calidad Química del Aire.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límite de contaminantes establecidos en la normativa.	Realizar un seguimiento (estimación) de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria.	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.	Buenas prácticas ambientales durante las obras para minimizar la emisión de partículas y de contaminantes procedentes de los motores de combustión de las maquinarias.

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas Estratégicas de Integración Ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Energía y Cambio Climático.	Evitar un incremento de las emisiones de CO ₂ de alcance 1 y 2. Fomentar el ahorro, la eficiencia energética y el uso de energías renovables.	<ul style="list-style-type: none"> – Realizar un seguimiento de las emisiones de CO₂ y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten desviaciones sobre lo previsto. – Se deben aplicar criterios bioclimáticos y de eficiencia energética en todas las instalaciones y edificaciones de cada uno de los proyectos previstos. – Analizar la instalación de energías renovables en las nuevas edificaciones previstas. – Diseñar y construir los nuevos edificios previstos nulos en consumo de energía (aparcamiento expres, nuevo edificio del sistema de extinción de incendios). – En las nuevas zonas de aparcamiento se suministrará infraestructura para abastecimiento de combustible o de energía eléctrica para vehículos de bajas emisiones. – Promover la renovación de vehículos de transporte para que cuenten con la etiqueta ECO. – En el diseño de los viales que se vayan a modificar, se tendrá en cuenta la minimización de emisiones. – Compensación de emisiones residuales de alcance 1 y 2 (que no se hayan podido evitar) a nivel de red de Aena. 	<ul style="list-style-type: none"> – Emisiones de CO₂ (alcance 1, 2 y 3). – Compra de energía con garantía de origen renovable (%). – Toneladas de CO₂ evitadas por las iniciativas de Aena. – Incremento de consumo energético por unidad de tráfico (%). – Incremento de consumo energético por pasajero (%). – Producción de energía renovable/ consumo del aeropuerto. – Compensación de las emisiones residuales de la red de aeropuertos de Aena (%). 	Anual. Quinquenal emisiones de alcance 3.	Buenas prácticas ambientales durante las obras para minimizar las emisiones de los motores de combustión de las maquinarias.

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas Estratégicas de Integración Ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Agua.	Evitar los vertidos que no cumplan los parámetros establecidos por el organismo competente. Reducir el consumo de agua por número de pasajeros. Promover el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua).	<ul style="list-style-type: none"> – Control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes. – Control y seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas mediante analíticas sobre los parámetros de calidad del agua que incluyan, entre otros, la determinación de hidrocarburos. – Asegurar que en zona de la ampliación de la plataforma de combustibles y en el punto limpio exista al menos un punto de control de calidad de aguas subterráneas. – La capacidad de la red de saneamiento existente debe posibilitar el transporte de caudales extremos de forma que se impida el alivio de caudales de agua al Dominio Público Hidráulico sin previa depuración. – Ejecutar, en su caso y durante la fase de proyecto, las medidas adecuadas para minimizar la afección a DPH (diseño de drenajes, soterramiento o desvío de cauces afectados). – Aplicar las medidas previstas de control de fugas y ahorro en el consumo de agua. 	<ul style="list-style-type: none"> – Cumplimiento de los índices de calidad química y biológica de las autorizaciones de vertidos (si/no). – Superación de valores de calidad química de las aguas subterráneas previsiblemente debido a la actividad aeroportuaria (si/no). – Consumo de agua por unidad de tráfico. 	Anual.	<ul style="list-style-type: none"> – Las actuaciones que se ejecuten tendrán en cuenta las limitaciones y la regulación de usos legalmente previstos sobre el dominio público hidráulico, sus zonas de servidumbre, de policía y zonas inundables, cuya ocupación, en cualquier caso, requerirá el informe previo favorable del organismo competente. – Se deberán prever y amortiguar los efectos de los caudales producidos por el sellado de la cuenca tras la urbanización, mediante el desarrollo de medidas que favorezcan la infiltración de agua en el terreno.
Bienes Materiales y Patrimonio Cultural.	Prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural y al dominio público pecuario.	<ul style="list-style-type: none"> – Control arqueológico de los movimientos de tierra producidos en zonas de terreno natural no removido ni rellenado previamente. – Llevar a cabo las medidas indicadas por las autoridades competentes en materia de Patrimonio Cultural y Dominio Público pecuario. 	<ul style="list-style-type: none"> – Grado de ejecución de las medidas. – Se afecta a elementos del patrimonio cultural (si/no). – Se afecta a elementos del dominio público pecuario (si/no). – Ejecución de prospección arqueológica e informe de los organismos competentes (si/no). 	Anual.	
Suelo.	Conservar el recurso suelo.	<ul style="list-style-type: none"> – Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo. – Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas. 	<ul style="list-style-type: none"> – Superficie de suelo natural ocupada por las actuaciones/superficie de suelo total ocupada por las actuaciones. – Ocurrencia de episodios accidentales de contaminación del suelo si/no. 	Anual.	<ul style="list-style-type: none"> – En los proyectos sobre la ampliación de la parcela de combustible y del punto limpio se extremarán las medidas dirigidas a la conservación y prevención de la contaminación en los suelos donde se desarrollen dichas actuaciones. – Se debe acopiar y conservar la tierra vegetal para su reutilización en labores de restauración ambiental. – Se deben equilibrar los movimientos de tierras alcanzando la máxima compensación y reutilizando, cuando sea posible, los inertes de excavación no contaminados en la propia obra.

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas Estratégicas de Integración Ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
					<ul style="list-style-type: none"> – Los préstamos se obtendrán de canteras legalmente autorizadas próximas al aeropuerto. – Para los excedentes de excavación que no puedan ser reutilizados en la propia obra, se deberá realizar un estudio de soluciones alternativas. – Antes de realizar los movimientos de tierra deberá conocerse el estado de los suelos que vayan a ser excavados con objeto de poder determinar si se encuentran o no contaminados. Una vez conocido el estado de los materiales, se procederá a su correcta gestión según lo establecido legislación vigente y en las anteriores determinaciones. – Durante la ejecución de las obras se adoptarán las medidas de buenas prácticas ambientales y las que sean necesarias para prevenir la contaminación del suelo. En caso de producirse eventos accidentales de contaminación, se aplicarán las medidas de descontaminación y gestión adecuadas.
Biodiversidad.	<p>Evitar o minimizar las afecciones a la flora y fauna, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – 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. Los estudios de fauna incluirán trabajos específicos para la detección in situ de <i>Discoglossus jeanneae</i>, y actuaciones de translocación de individuos en coordinación con la Junta de Andalucía, en caso de su localización. – Las actuaciones de gestión y control de fauna que realice el gestor aeroportuario deberán someterse a las prohibiciones y limitaciones establecidas en el artículo 57 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. – A las medidas actualmente implementadas se añadirán las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Siega específica a finales de verano para eliminación de plantas con semillas atractivas para las aves granívoras. 	<ul style="list-style-type: none"> – Afección a especies de fauna o flora protegida por ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Director. – N.º de colisiones con especies protegidas. – N.º de colisiones con especies identificadas/n.º de colisiones totales. – Especies protegidas afectadas por colisiones reiteradas. 	<p>Anual.</p> <p>Cada dos años el seguimiento de colisiones. Cada dos años se comunicarán los datos sobre las colisiones con especies protegidas y el número de colisiones con especies identificadas/número de colisiones totales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – En la evaluación de impacto ambiental de las actuaciones realizadas sobre cultivos y pastizal, el promotor deberá realizar un estudio de campo siguiendo una metodología adecuada para poder identificar las poblaciones de aguilucho cenizo, y otras especies de aves esteparias que se encuentren cercanas al aeropuerto y que, en su caso, pudieran verse afectadas por el proyecto. – Las obras deberán plantearse en función del periodo fenológico más favorable para las especies protegidas. – Batida previa al inicio de los desbroces. – La corta/tala de ejemplares arbóreos deberá disponer de la autorización del órgano competente. – Restauración ambiental e integración paisajística de las actuaciones.

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas Estratégicas de Integración Ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Biodiversidad.		<ul style="list-style-type: none"> • Renovación de la cubierta vegetal con vegetación poco atractiva para la fauna en una o varias parcelas de ensayo. • Instalación o aplicación de repelentes para conejos y liebres en el entorno de la pista. • Coordinación con organismos externos para la gestión de: humedales, palomares, dormideros y zonas de mercado ambulante. <ul style="list-style-type: none"> – Actualización en el AIP de información relevante relativa a flujos estacionales migratorios de avifauna, así como de movilidad local. – Se adoptarán las medidas necesarias para registrar e identificar las especies afectadas en las colisiones con aeronaves. Para ello, podrán utilizarse técnicas como el análisis de plumas o de ADN. – Cuando en un período de dos años se produzcan más de 6 colisiones con la misma especie protegida o de 2 colisiones con la misma especie amenazada, se realizará una evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas, estudiando la fenología, abundancia y estado de conservación de la población afectada. En función de los resultados, se realizará un análisis de posible medidas preventivas o correctoras a aplicar. – Los resultados de la evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas por colisiones reiteradas, así como las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas de acuerdo con lo anteriormente indicado, deberán ser remitidos al organismo competente de la comunidad autónoma en materia de biodiversidad a la Subdirección General de Evaluación Ambiental y a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. 			

Factor ambiental	Objetivos ambientales	Medidas Estratégicas de Integración Ambiental del Plan Director	Indicadores de seguimiento	Periodicidad de seguimiento	Medidas de los proyectos que desarrollan el Plan Director
Residuos.	Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía. Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.	<ul style="list-style-type: none"> – Debe asegurarse la recogida separada de residuos a través de planes y programas de gestión de residuos, para garantizar que se logran los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización que se establecen en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. – Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa. – Optimizar 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 su producción. – En el caso de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se potenciará la reutilización de los mismos y las donaciones para su recuperación. 	<ul style="list-style-type: none"> – Toneladas o m³/ATU de residuos producidos por tipo. – Valorización de residuos (%). 	Anual.	<ul style="list-style-type: none"> – Buenas prácticas ambientales durante las obras y cumplimiento de la normativa de residuos. – Se incluirá un estudio sobre la gestión de los residuos de construcción y demolición.

Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla

