

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

17391 *Resolución de 14 de agosto de 2025, 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 Fuerteventura.*

Antecedentes de hecho

Con fecha 5 de octubre 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 Fuerteventura 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, S.M.E., 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 Fuerteventura 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 del mismo, 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.

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 Fuerteventura vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 3 de agosto de 2001 (BOE n.º 219, de 12 de septiembre 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 aeronáuticas y 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 y acústicas. El Plan Director es una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística.

El aeropuerto de Fuerteventura se sitúa a 8 km al sur de Puerto Rosario, capital de la isla. Se trata de un aeropuerto de interés general del Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.20.a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles; es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI «4-E»; está clasificado como aeropuerto de segunda 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.

Dispone de una única pista operativa, de orientación 01-19, de 3.406 m de longitud y 45 m de anchura, con márgenes pavimentados de 7,5 m.

El tráfico total en el año 2019 alcanzó los 5,6 millones de pasajeros y 46.080 operaciones, de las cuales 97,18 % fueron comerciales; el 2,82 % restante fueron debidas a otras clases de tráfico.

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). 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 Fuerteventura se muestra en la siguiente tabla.

	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3 (desarrollo previsible)
Pasajeros comerciales.	6.584.730	7.140.640	7.598.990
Pasajeros totales.	6.656.630	7.213.040	7.671.890
Aeronaves comerciales.	50.730	55.510	58.800
Aeronaves totales.	52.220	57.120	60.480
Mercancías totales (kg).	1.201.300	1.406.200	1.586.500

Se recogen a continuación las actuaciones previstas en la revisión del plan director necesarias para atender adecuadamente la demanda de tráfico actual y la esperada, además de 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. La ubicación de las actuaciones previstas puede consultarse en el croquis adjunto a la presente resolución.

- Construcción de una calle de salida rápida para aproximaciones por la pista 19.
- Construcción de un helipuerto y calle de acceso a plataforma.
- Construcción de una plataforma para el estacionamiento de helicópteros.
- Nivelación de la franja de la pista 01-19.
- Suavizado de arquetas existentes dentro de la franja.
- Remodelación interior del edificio terminal.
- Reordenación y ampliación de aparcamientos.
- Desplazamiento del camino perimetral, reposición de vallado y reposición de un camino exterior al aeropuerto.
- Adecuación de viales de servicio.
- Desvío del camino exterior junto a VOR/DME FTV.
- Construcción de hangares de aviación general.
- Reubicación de la central de distribución de aguas.

La revisión del plan director implicará la adquisición de 28,52 ha de terrenos ubicados en el exterior del límite actual del aeropuerto, aunque la mayor parte se encuentran en el interior de la zona de servicio vigente (ver croquis adjunto a la presente resolución). La ordenación de la nueva zona de servicio supone un incremento de 13,31 ha respecto a la actualmente vigente.

Respecto a la capacidad operativa del aeropuerto, el campo de vuelos, en su configuración actual, permite 34 operaciones/hora, capacidad que, según el estudio ambiental estratégico, es suficiente para atender la demanda de tráfico prevista para el último horizonte de estudio. Consecuentemente, las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del plan director no suponen un incremento de la capacidad operativa actual del aeropuerto. En ese sentido, el tráfico aéreo previsto en caso de no ejecutar dichas actuaciones es coincidente con el estimado para el horizonte de desarrollo previsible.

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 5 de octubre de 2017, la Dirección General de Aviación Civil remite solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura, junto al borrador del Plan Director y el documento inicial estratégico.

Con fecha 13 de noviembre del 2017, esta Dirección General realiza las consultas para la elaboración del documento de alcance del estudio ambiental estratégico (EsAE) y procede a su aprobación el 16 de marzo de 2018.

El estudio ambiental estratégico elaborado por el promotor es sometido, por el órgano sustantivo, a consultas de las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, y 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 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 la resolución. No se han recibido alegaciones de particulares durante el periodo de información pública.

Con fecha 17 de noviembre de 2020, esta Dirección General recibe el expediente de evaluación ambiental estratégica, incluyendo la versión preliminar del plan, el EsAE y el resultado de la información pública y consultas realizadas.

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

Con fecha 23 de febrero de 2021, esta Dirección General reiteró la consulta a la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias y al Cabildo Insular de Fuerteventura. Con fecha 29 de marzo y 23 de abril de 2021, respectivamente, se reciben las contestaciones de los citados organismos.

Con fecha 10 de mayo de 2021, se solicita al promotor la aportación de información adicional según lo establecido en el artículo 24.4 de la Ley de evaluación ambiental, relativa a la descripción de las actuaciones previstas, los objetivos ambientales del Plan Director, las alternativas de actuación, la situación ambiental en el ámbito de actuación, el análisis de impactos, 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 5 de agosto 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. La información complementaria fue recibida el 15 de diciembre de 2021, no obstante, el órgano sustantivo manifiesta que dicha documentación debe ser objeto de revisión y mejora.

Con fecha de 15 de noviembre de 2023, de acuerdo con el artículo 73 de la Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el órgano ambiental solicita la actualización del expediente al órgano sustantivo y el 30 de noviembre de 2023, se recibe la segunda adenda de información complementaria que completa el expediente.

3. *Análisis técnico del expediente*

a. *Análisis de alternativas.*

Las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del plan director no suponen un incremento de la capacidad actual del aeropuerto. Por ello, el tráfico aéreo previsto en caso de no ejecutar dichas actuaciones (alternativa cero) coincide con el estimado para el horizonte de desarrollo previsible.

El análisis sobre las alternativas se fundamenta en criterios de valoración técnicos, económicos, ambientales, administrativos, operativos y de compatibilidad con otras actuaciones planificadas e instalaciones existentes. La mayoría de las actuaciones planteadas 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, el promotor sólo contempla alternativas sobre la plataforma para el estacionamiento de helicópteros; el desvío del camino exterior junto a VOR/DME FTV y la remodelación interior del edificio terminal.

a.1 Plataforma de estacionamiento de helicópteros: Se proponen 2 alternativas de ubicación, al sur y al norte de la plataforma de la Guardia Civil. El cumplimiento de los criterios ambientales en ambas alternativas es similar, sin embargo, la ubicación sur proporciona mayores ventajas desde un punto de vista técnico y económico, por lo que es la alternativa seleccionada.

a.2 Ubicación del VOR/DME FTV: Esta actuación es necesaria por motivos de seguridad. Se han estudiado cuatro alternativas para el desplazamiento del VOR/DME. Teniendo en cuenta el análisis de alternativas y las consideraciones aportadas en las consultas previas, se selecciona la alternativa 4 como la más viable ambientalmente, ya que es la que presenta menor afección al dominio público hidráulico y el dominio público marítimo-terrestre.

a.3 Edificio Terminal de Pasajeros: Se prevé la remodelación de esta infraestructura para cubrir necesidades de mejora del servicio. Se proponen dos alternativas que contemplan la ampliación del edificio por el sur (alternativa 1), o bien, la remodelación interior del edificio sin necesidad de su ampliación (alternativa 2). Tras el análisis de las alternativas, se selecciona la alternativa 2 por ser la alternativa más favorable según los criterios ambientales, técnicos y económicos.

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 y la documentación complementaria incluyen 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 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.

6) Con objeto de cumplir los objetivos ambientales del Plan Director a lo largo de su vigencia, se establecen las medidas de integración ambiental. 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.

7) 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. 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.

No ha identificado incompatibilidades significativas con los instrumentos de planificación analizados. El promotor determina que será necesaria la coordinación de usos del suelo y planes de ordenación del territorio entre las Administraciones Públicas afectadas. Ninguno de los organismos consultados 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. Algunos de los instrumentos de planificación analizados han sido actualizados tras la elaboración del estudio ambiental estratégico, no obstante, no se espera que dichas actualizaciones produzcan cambios significativos sobre el resultado del análisis realizado. En cualquier caso, el desarrollo del Plan Director y de las actuaciones previstas deben tener en consideración la planificación y la normativa ambiental y sectorial vigente en cada momento, lo que se traslada a las determinaciones ambientales de la presente resolución.

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

b.2 Aire y ruido.

En relación con el ruido, el EsAE define la huella acústica del aeropuerto, representando los niveles acústicos que pueden esperarse 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) y $L_e > 60$ (19:00-23:00 h), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, tanto en el escenario actual, como en el desarrollo previsible. El análisis solo se ha realizado para el horario diurno (07:00-23:00), que es el horario de actividad del aeropuerto.

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, y 2) la afección a suelo urbanizable residencial en el entorno aeroportuario.

El EsAE concluye que no se superan los objetivos de calidad acústica en la situación actual ni en el escenario de desarrollo previsible, pues los niveles de exposición al ruido no superan los valores de los índices acústicos $L_d > 65$ dB(A) (7:00-19:00 h) ni $L_e > 65$ dB(A) (19:00-23:00 h). Dentro del ámbito delimitado por las isófonas $L_d > 60$ dB(A) y $L_e > 60$ dB(A), se ha inventariado una edificación residencial en el término municipal de Antigua en la situación actual y 55 viviendas pertenecientes a municipio de Antigua y Puerto del Rosario, en el escenario de desarrollo previsible (o alternativa cero). No se identifican edificios de uso sensible en la huella acústica asociada al aeropuerto.

Como medida de protección frente a la contaminación acústica, el EsAE contempla la propuesta de la servidumbre y del plan de acción asociados, que han sido aprobados durante la tramitación ambiental de la revisión del Plan Director. Por lo que actualmente, el aeropuerto cuenta con la servidumbre aeronáutica acústica y el plan de acción contra el ruido asociado (Real Decreto 561/2023, de 27 de junio). Dicho plan de acción contempla las actuaciones del programa de gestión del ruido aeronáutico encuadradas en el marco del «enfoque equilibrado» adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). A tales efectos, en los ámbitos incluidos dentro de las curvas isófonas $L_d = 60$ dB(A) y $L_e = 60$ dB(A), se considerarán incompatibles los nuevos usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios, así como las nuevas edificaciones o las modificaciones de las existentes destinadas a dichos usos que incrementen el número de personas afectadas por el impacto acústico.

En cuanto a la calidad del aire, el promotor realiza un estudio comparativo entre las emisiones atmosféricas registradas en la situación actual y en el horizonte de desarrollo previsible, teniendo en cuenta las emisiones debidas a las instalaciones aeroportuarias y al tráfico aéreo. El EsAE concluye que en ningún caso se superarán 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 ninguna de las zonas residenciales cercanas al aeropuerto. En la fase de operación, se asumirán las medidas recomendadas por la OACI y la Administración de Aviación (FAA).

Respecto a la contaminación lumínica, la ejecución del helipuerto y la construcción de la plataforma de estacionamiento de helicópteros, así como la reordenación y ampliación de aparcamientos podrían incrementar el número de luminarias en las instalaciones aeroportuarias. Por ello, se contempla impedir la emisión directa de luz al cielo, el deslumbramiento y la luz intrusa, mediante el diseño de las instalaciones de modo que el flujo luminoso se oriente hacia la superficie.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, 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.	– Ejecución y seguimiento de las medidas contempladas en el plan de acción de la servidumbre acústica.
Seguimiento.	Indicador: N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 65/65/55. Periodicidad: Quinquenal.

Calidad química del aire

Objetivo ambiental.	– Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto superen los valores límite establecidos en la normativa en las poblaciones del entorno.
Medida de integración ambiental del plan director.	– 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.

Contaminación lumínica

Objetivo ambiental.	– Limitar el resplandor luminoso nocturno o contaminación luminosa y reducir la luz intrusa o molesta, siempre sujeto al cumplimiento de la normativa aeronáutica.
Medida de integración ambiental del plan director.	– 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, eligiendo luminarias y ópticas que aseguren una uniformidad adecuada y no emitan luz hacia zonas no deseadas.
Seguimiento.	Indicador: Número de luminarias instaladas. Periodicidad: Anual.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias recomienda que se realicen campañas de medición de contaminantes atmosféricos en El Matorral y en Caleta de Fuste, especialmente de NOx, ya que para el resto de los contaminantes considera que no existe un impacto relevante sobre la calidad del aire. En cuanto al ruido, recomienda que se realicen campañas de mediciones reales en El Matorral, Costa de Antigua y en Caleta de Fuste. El organismo considera que limitar los usos del suelo constituye la estrategia más básica para disminuir el número de personas expuestas al ruido.

El promotor indica que el EsAE adopta criterios para reducir el impacto acústico y evitar que puedan superarse los límites de calidad del aire de los principales contaminantes recogidos en la normativa.

El Ayuntamiento de Puerto del Rosario señala que debe considerarse la isófona del periodo noche con efectos previsibles sobre áreas urbanizadas y urbanizables del municipio de Puerto del Rosario, para la adopción de medidas ambientales y de seguimiento, o, por el contrario, adoptarse como medida la limitación operativa de las aeronaves desde las 23 h hasta las 7 horas. Sobre la calidad del aire, indica que se deberá considerar el mal olor generado por la gestión de las aguas residuales tratadas en el aeropuerto.

El promotor responde que durante el periodo nocturno el aeropuerto continuará sin prestar servicio, por lo que no se ha realizado la evaluación del periodo noche. Respecto a los malos olores de la depuradora, el promotor considera que dicha observación no procede, debido a que ninguna de las actuaciones previstas está relacionada con la estación depuradora de aguas residuales del aeropuerto. Sin embargo, este órgano ambiental considera que el incremento del tráfico de pasajeros puede producir un incremento en los volúmenes de aguas depuradas por lo que si será necesario hacer un seguimiento de este factor.

El Cabildo Insular de Fuerteventura remite informe del director de la Reserva de la Biosfera de Fuerteventura que sugiere el refuerzo de algunas medidas en relación con el ruido y con la iluminación en el aeropuerto, en concreto:

- Mejorar el apantallamiento del ruido.
- Mantener y mejorar las rutas de ascenso y descenso del tráfico aéreo para disminuir el ruido en las poblaciones adyacentes al aeropuerto.
- Aplicar políticas activas de disminución de la contaminación lumínica como la sustitución por luminarias no contaminantes LEDs de gama cálida en las zonas de aparcamiento y accesos del aeropuerto.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, este órgano ambiental añade determinaciones ambientales relativas al ruido, la calidad del aire y la contaminación lumínica en los apartados 4.2.1, 4.2.2 y 4.2.3 de la presente resolución.

b.3 Energía y cambio climático.

El promotor ha realizado un estudio comparativo sobre las emisiones atmosféricas registradas en la situación actual y en 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).

Se concluye que las emisiones de alcance 1 y 2, controladas por el aeropuerto y que dependen directamente de su actividad, pasarán de 43.641 t CO₂ en la situación actual a 167,2 t CO₂ en el escenario de desarrollo previsible. La reducción del 95 % de las emisiones se debe al compromiso de la compra de la energía con garantías de origen renovable del 100 % a partir del 2020. Además, el Aeropuerto de Fuerteventura cuenta, desde diciembre de 2020, con una instalación fotovoltaica de autoconsumo de 1 MW.

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, pasan de 37.288,40 t CO₂, en la situación actual, a 47.553,22 t CO₂ en el escenario de desarrollo previsible. El promotor no considera significativas las emisiones totales de CO₂ en el aeropuerto pues representan el 0,02 % sobre el total de emisiones de gases de efecto invernadero reportadas en el Inventario Nacional de Emisiones del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. No obstante, Aena informa que cuenta con un Plan de Acción Climática 2021-2030 para el conjunto de la red de aeropuertos, cuyo objetivo es contribuir al cumplimiento de los Acuerdos de París y los Acuerdos del Green Deal de la Comisión Europea. El Aeropuerto de Fuerteventura contribuye en función de sus posibilidades en la aplicación de las medidas.

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

Energía y cambio climático

Objetivo ambiental.	– Reducir las emisiones de CO ₂ de alcance 1 y 2 de acuerdo con lo previsto para el desarrollo previsible.
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: Estimación de emisiones de CO ₂ (alcance 1, 2 y 3); Toneladas evitadas gracias al uso de energía renovable por la implantación de placas fotovoltaicas en los límites del aeropuerto y otras iniciativas de Aena. Periodicidad: Anual; Quinquenal.

El Cabildo Insular de Fuerteventura, a través del director de la Reserva de la Biosfera de Fuerteventura, sugiere medidas como:

- La compensación a la huella de carbono de la actividad del aeropuerto.
- Conseguir que las instalaciones aeroportuarias alcancen la neutralidad de emisiones de CO₂.
- Aportar un inventario de gases de efecto invernadero de las instalaciones con indicadores de mejora anual.
- Incorporar vehículos eléctricos a las maniobras de handling y mantenimiento sin menoscabar la seguridad.
- Disponer de dispositivos de recarga eléctrica en los aparcamientos del aeropuerto.
- Potenciar el uso de transporte público en la conexión con la ciudad.
- Acuerdos voluntarios con la Reserva de la Biosfera de Fuerteventura para mejorar la sostenibilidad del aeropuerto y sus actividades.

Teniendo en cuenta lo anterior, este órgano ambiental añade en el apartado 4.2.4 de la presente resolución, determinaciones ambientales relativas a la energía y el cambio climático.

b.4 Agua continental y costera.

Según el EsAE, la zona de estudio se enmarca entre el barranco de río Cabras, al norte de la zona de servicio aeroportuario, y el barranco de La Muley, al sur. Las actuaciones previstas afectarán a las servidumbres y márgenes de protección de ambos barrancos.

Respecto al barranco del río Cabras, se afectarán unos 8.360 m² en la zona de policía por la nivelación de franja. Debido al importante desnivel respecto al curso de agua, el promotor indica que no se producirá ningún impacto sobre el cauce.

En relación con el barranco de La Muley, la adecuación de los viales de servicio ocupará 180 m² de zona de policía; el desvío del camino exterior junto al VOR/DME FTV ocupará 975 m² de zona de policía; el desplazamiento del camino perimetral, reposición del vallado y reposición del camino exterior al aeropuerto ocupará 150 m² de zona de policía; y la nivelación de franja de pista supone la ocupación de 4.800 m² de la zona de policía. El promotor señala que en la ejecución de los proyectos deberán aplicarse medidas para evitar posibles impactos sobre este curso de agua.

En lo relativo a hidrología subterránea, el Aeropuerto de Fuerteventura se sitúa sobre la masa de agua subterránea «Fuerteventura ES70FV002» (1210005). En el entorno del aeropuerto se encuentran materiales con muy baja permeabilidad, mientras que en la zona sur se localizan zonas de permeabilidad alta.

En cuanto al dominio público marítimo terrestre (DPMT), en la actualidad, la delimitación de la Zona de Servicio vigente ocupa 37.780 m² de DPMT, y 124.220 m² de servidumbre de protección, 114,8 ha de zona de influencia y 7.332 m² de servidumbre tránsito. Con la nueva delimitación propuesta en la revisión del Plan Director, la superficie ocupada será de 40.275 m² de DPMT, 127.760 m² de servidumbre de protección, 126,6 ha de zona de influencia y 7.386 m² de servidumbre de tránsito. Este incremento en la superficie de ocupación se produce, principalmente, por la ampliación de la zona de servicio por el este, hacia el margen litoral. Será necesario actuar sobre 0,18 ha de dominio público marítimo terrestre y 7,6 ha de la zona de servidumbre de protección, como consecuencia de las actuaciones en el campo de vuelos para la nivelación de la franja de pista, la adecuación de los viales de servicio, el desvío del camino exterior junto al VOR/DME FTV y el desplazamiento del camino perimetral, reposición del vallado y reposición de un camino exterior al aeropuerto.

El aeropuerto no se encuentra dentro de zonas inundables ni zonas con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSIs). La zona inundable más cercana es de origen fluvial y pertenece al Barranco de los Varichuelos, ubicado a unos 130 m de la zona de servicio. La zona inundable de origen marino más cercana se encuentra

a 600 m al norte de la zona de servicio. El promotor considera que las distancias son suficientes para que el aeropuerto no se vea afectado.

El consumo de agua en el aeropuerto pasará de 89.487 m³/año en la situación actual, a 113.544 m³/año en el horizonte de desarrollo previsible. El abastecimiento procede de tres fuentes de suministro: planta desaladora de 500 m³/día, gestionada por el aeropuerto, el agua es empleada para consumo humano; Consorcio de Abastecimiento de Agua de Fuerteventura y Aguas de Antigua, esta fuente solo se emplea en caso de avería o mantenimiento de la planta desaladora; aguas regeneradas provenientes de la estación depuradora de aguas residuales (EDAR), destinadas al riego de zonas verdes. El promotor contempla en el EsAE la aplicación de medidas de ahorro para reducir el consumo de agua.

En relación con los vertidos, el aeropuerto dispone de una red separativa de aguas pluviales y residuales. Las aguas pluviales son tratadas con desarenadores, o sistemas de retención de sólidos y separadores de hidrocarburos y se vierten al cauce en dos puntos ubicados al norte y sur del aeropuerto. Las aguas residuales son conducidas a la estación depuradora de aguas residuales del aeropuerto donde son tratadas y reutilizadas como agua de riego. No se prevén impactos sobre la calidad de las aguas y se realizan analíticas de manera periódica para constatar que todos los niveles de vertido están dentro de los límites permitidos para cada contaminante.

El promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Agua y medio costero

Objetivos ambientales.	– Evitar los vertidos que no cumplan los parámetros establecidos por el organismo competente. – Minimizar la afección a dominio público hidráulico. – Reducir el consumo de agua en el aeropuerto.
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, durante la fase de proyecto, las medidas adecuadas para minimizar la afección a dominio público hidráulico. – Minimizar la ocupación por las actuaciones proyectadas de dominio público marítimo terrestre. – Aplicar las medidas previstas de control y ahorro en el consumo de agua.
Seguimiento.	Indicadores: Cumplimiento de valores límite fijados en las analíticas; consumo de agua por unidad de tráfico. Periodicidad: Anual.

La Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas del Gobierno de Canarias indica que la información deberá ser actualizada para adaptarse a lo recogido en el Plan Hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de Fuerteventura, el Plan de Gestión de Riesgos de Inundación y los Mapas de Peligrosidad y Riesgo vigentes, asimismo, debe tenerse en cuenta la Ley 12/1990, de Aguas de la Comunidad Autónoma de Canarias y el Decreto 86/2002, por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico. El promotor informa que toma en consideración los instrumentos referidos por el organismo.

La Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITECO) informa que, previamente a la obtención de la autorización para ampliar la zona de servicio del aeropuerto, deberá regularizarse la ocupación existente del dominio público marítimo terrestre y de sus servidumbres, de conformidad con lo establecido en los títulos II y III de la Ley de Costas. El promotor indica que solicitará el título de ocupación del dominio público marítimo terrestre según lo establecido la citada norma.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias indica que se deberán cumplir las medidas de buenas prácticas recogidas en el EsAE, con el fin de minimizar los riesgos de contaminación del agua.

El Cabildo Insular de Fuerteventura remite el informe del director de la Reserva de la Biosfera de Fuerteventura, que sugiere el refuerzo de algunas medidas en relación con la contaminación y gestión del agua en el aeropuerto; en concreto:

- Lucha contra la polución marina.
- Promoción de una política de ahorro y reutilización del agua de consumo.
- Riego de jardines con aguas regeneradas.

Teniendo en cuenta lo anterior, se incluyen determinaciones ambientales en los apartados 4.2.5 y 4.3.1 de la presente resolución.

b.5 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

Según indica el promotor, en el ámbito de la zona de servicio del aeropuerto no existen elementos geológicos o geomorfológicos con valor reseñable. No se ha detectado la presencia de suelos contaminados.

Las principales alteraciones sobre el suelo se deben a los movimientos de tierras y a la ocupación permanente por las actuaciones previstas. Será necesario el incremento de la superficie de la zona de servicio vigente en 13,31 ha., de la que 4,27 ha se ocuparán de forma permanente por asfaltado y pavimentación. Todos los terrenos afectados por las actuaciones propuestas se localizan en el interior de la zona de servicio vigente.

En relación con los movimientos de tierra, el promotor indica que no es posible aportar su estimación, al no haberse desarrollado aún los proyectos constructivos de cada actuación. No obstante, dada la orografía de la zona, prácticamente llana, prevé que los movimientos de tierra serán de poca envergadura. El promotor propone los siguientes objetivos ambientales, medidas e indicadores de seguimiento.

Suelo, subsuelo y geodiversidad

Objetivos ambientales.	– Conservar el recurso suelo. – Evitar la contaminación o degradación de suelos.
Medidas de integración ambiental del plan director.	– Seleccionar las alternativas que hagan un uso eficiente del suelo y den prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.
Seguimiento.	Indicadores: Superficie de suelo natural ocupada por las actuaciones. Periodicidad: Anual.

El Ayuntamiento de Puerto del Rosario señala que se deberán adaptar los desmontes y taludes a la pendiente existente, según lo recogido en el artículo 82.1. de las Normas de Ordenación Estructural del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario y se realizará una evaluación de su efecto, en aplicación del artículo 63 de las Normas de Ordenación Pormenorizadas del Plan General de Ordenación.

El promotor responde que, durante la redacción del proyecto constructivo derivado de las actuaciones propuestas, se tendrá en consideración lo indicado por el Ayuntamiento, además de las medidas y buenas prácticas sobre protección del suelo previstas en el Anexo IV del EsAE.

Este órgano ambiental establece las determinaciones adicionales para la protección del suelo incluidas en los apartados 4.2.6 y 4.3.2 de la presente resolución.

b.6 Residuos.

Según el estudio ambiental estratégico, durante las obras se producirán residuos de construcción y demolición. 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 1.151.492 kg y se estima su incremento hasta 1.461.066 kg en el desarrollo previsible. En el caso de residuos peligrosos, se estima un incremento desde 1.214kg anuales en la situación actual hasta 1.540 kg en el escenario de desarrollo previsible. El promotor no considera dichas variaciones significativas. Los residuos se gestionarán conforme a la legislación vigente y se aplicarán medidas en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, por ello 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.
Seguimiento.	Indicadores: Toneladas o m ³ /ATU de residuos producidos por tipo; % de valorización de residuos. Periodicidad: Anual.

El Cabildo Insular de Fuerteventura remite un informe procedente del director de la Reserva de la Biosfera de Fuerteventura en el que se sugiere el refuerzo de algunas medidas en relación con los residuos:

- Desarrollo de una política activa de reducción de residuos y envases; eliminación de los plásticos de un solo uso en los establecimientos del aeropuerto y de recogida selectiva de residuos, incluyendo la materia orgánica.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, en el apartado 4.2.7 de la presente resolución se incluyen determinaciones adicionales 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 Fuerteventura está localizado, íntegramente, en el término municipal de Puerto del Rosario. Según el Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, el ámbito de la Zona de Servicio aeroportuaria está clasificado como suelo urbanizable, con calificación de área residencial y/o turística, excepto la zona norte, que se clasifica como suelo rústico común. La nueva Zona de Servicio prevista requerirá la incorporación de 13,31 ha de suelo rústico de protección de infraestructura y equipamientos, de protección costera y protección agraria, según el Plan General de Ordenación Urbana. El promotor no identifica interferencias significativas con la ordenación territorial, no obstante, manifiesta que el solapamiento de la planificación urbanística y aeroportuaria requerirá la coordinación entre las Administraciones afectadas y la actualización de los instrumentos de planeamiento.

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 en la creación de empleo para el horizonte de desarrollo previsible, concretamente, se estima que podrían generarse 5.295 empleos adicionales directos e indirectos, lo que supondrá un incremento del 67,14 % 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.	– 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.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias indica que se deberán cumplir las medidas de buenas prácticas recogidas en el EsAE con el fin de minimizar los riesgos de contaminación que puedan afectar a la población. Además, señala que según el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, los aeropuertos e instalaciones aeroportuarias tienen la obligación de elaborar, implantar y mantener operativos planes de autoprotección, por lo que sugiere la elaboración de citado plan y su inclusión al EsAE.

El promotor responde que, de acuerdo con la normativa vigente, el aeropuerto cuenta con el preceptivo plan de autoprotección e informará al órgano competente acerca de cualquier modificación o cambio sustancial en la actividad o en las instalaciones que afecten a la autoprotección.

El Ayuntamiento de Puerto el Rosario considera conveniente la modificación del Plan General de Ordenación para su adaptación a la delimitación del sistema general aeroportuario resultante. El promotor responde que dicha consideración se recoge en el apartado 9.1. del EsAE.

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

El aeropuerto y las actuaciones previstas no se ubican en el interior de ningún espacio protegido. No obstante, limita en su extremo sureste con el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura» (ESZZ15002), y a unos 3 km del aeropuerto, se sitúa la Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA) «Llanos y Cuchillos de Antigua» (ES0000310). En cuanto a la Red de Espacios Protegidos de Canarias, el más cercano es el Paisaje Protegido «Vallebrón» (F-12), situado a 11,1 km al norte del aeropuerto.

En el interior de la zona de servicio, se encuentra el Área para Protección de las Aves y la Biodiversidad (IBA) n.º 339 «Barranco de Río Cabras-Reserva de Tesjuate», que coincide territorialmente con el área prioritaria de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de especies amenazadas de la avifauna canaria n.º 68 «Barranco de Río Cabras-Reserva de Tesjuate». La superficie de ocupación de este espacio por el aeropuerto, en su configuración actual, es de 7.266 m². En dicha IBA se localizan varias aves incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEa), y/o en el Catálogo Canario de Especies Protegidas, como el cuervo canario (*Corvus corvus canariensis*), la tarabilla canaria (*Saxicola dacotiae dacotiae*), la lechuza

majorera (*Tyto alba gracilirostris*), la ganga ortega (*Pterocles orientalis orientalis*), el corredor sahariano (*Cursorius cursor*), la avutarda hubara (*Chlamydotis undulata fuertaventurae*), el alimoche canario (*Neophron percnopterus majorensis*) y la cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*).

Durante la tramitación de la evaluación ambiental estratégica, esta Dirección General solicita al promotor la aportación de las características y valores de conservación de los espacios protegidos más cercanos al aeropuerto 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.

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 la ZEPA «Vallebrón y valles de Fimapaire y Fenimoy»; la ZEPA «Llanos y cuchillos de Antigua»; la ZEPA «Pozo Negro»; el Espacio Protegido «Cuchillos de Vigán (F-8) y las IBAs n.º 341 y IBA n.º 338, respectivamente, «Macizo del Pozo Negro-Vigán» y «Vallebrón-Montaña Escanfraga-Llanos de Guisguez-Laderas del Time». Se considera muy alto (0-400 m) en el LIC «Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura», sin embargo, este espacio no cuenta con especies de aves entre sus objetivos de conservación. También se sobrevuela a esta altura la IBA n.º 340 «Cuchillete de Buenavista-Barranco de la Torre-Los Alares», durante las maniobras de llegada por la pista 01 y salida por la pista 19. Presentan un riesgo bajo de colisión (sobrevuelo a alturas superiores a 800 m) la ZEPA «Dunas de Corralejo e Isla de Lobos», el Parque Natural de Corralejo e isla de Lobos, y la IBA n.º 337 «Jable de Corralejo».

El promotor concluye que, dado que las trayectorias propuestas en el Plan Director no difieren de las actuales, no prevé que la Revisión del Plan Director incremente el posible impacto sobre los espacios protegidos.

La documentación ambiental contiene un estudio de fauna que incluye como fuentes de datos: el Inventario Nacional de Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; el estudio de fauna y sus hábitats del aeropuerto de 2016 y el estudio de riesgos de impactos con fauna en el aeropuerto de 2016, basados en los censos realizados entre los años 2014-2015; los censos periódicos realizados por el Servicio de Control de Fauna del aeropuerto entre los años 2018-2020, para la actualización del estudio de fauna y sus hábitats, del estudio de riesgos de impactos con fauna y en los trabajos de campo realizados entre mayo y agosto de 2021.

Como resultado de los trabajos de campo, basados en transectos en el interior y exterior del ámbito aeroportuario, en total se han inventariado 64 especies de avifauna, de las que 50 se incluyen en el Listado Español de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE). De todas ellas, 5 están catalogadas como «vulnerables» en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEa): águila pescadora (*Padion haliaetus*); pardela Cenicienta (*Calonectris diomedea borealis*); ganga ortega (*Pterocles orientalis*); chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*); y gacilla cangrejera (*Ardeola ralloides*). Además, dos especies están catalogadas «en peligro de extinción»: alimoche canario (*Neophron percnopterus majorensis*) y el halcón tagarote (*Falco pelegrinoides*).

Teniendo en cuenta los datos cuantitativos de las especies citadas así como la información bibliográfica relativa a su ecología y distribución, el promotor considera que la ganga ortega, el chorlito patinegro y el alimoche canario pueden verse afectadas por las actuaciones planteadas en la Propuesta de Revisión del Plan Director y descarta la afección sobre las restantes. El promotor resalta la abundancia de ganga ortega en el entorno del aeropuerto, así como la presencia regular de chorlito patinegro.

Respecto al chorlito patinegro, se identifica su nidificación en la costa ubicada en el perímetro del aeropuerto y en el barranco de La Muley. Las actuaciones desarrolladas al sur del aeropuerto (ejecución de la nivelación de la franja de la pista, suavizado de las arquetas, adecuación de viales de servicio y el desvío del camino exterior junto a

VOR/DME FTV) podrían afectar a zonas potenciales de nidificación de la especie y supondrán la ocupación permanente de aproximadamente 1.000 m² de hábitat óptimo para su nidificación. Asimismo, se espera un aumento del ruido y tránsito de maquinarias y personas durante las obras. El promotor estima estos impactos como significativos, por lo que considera necesaria la aplicación de medidas para la minimización o eliminación de los impactos, especialmente, durante la época reproductora de la especie. La misma zona afectada se identifica como área de descanso, invernada y alimentación para especies de limícolas incluidas en el Listado Español de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, entre ellas, el chorlitejo chico, cuyo hábitat de reproducción también podría verse afectado.

En cuanto a la ganga ortega, existen evidencias de su presencia dentro del entorno aeroportuario, especialmente se producen bandos en la charca generada en las instalaciones del servicio de salvamento y extinción de incendios, ubicadas en la zona norte del aeropuerto. No se han identificado evidencias de la cría de la especie en el entorno aeroportuario y sus zonas de nidificación, según se indica, se encuentran a más de 3 km de distancia del aeropuerto. Por ello, el promotor considera que, aunque se producirán molestias durante la fase de obras, el impacto sobre esta especie no será significativo, en todo caso, se contemplan buenas prácticas de obra y medidas para canalizar el agua encharcada y reducir el foco de atracción de las aves.

Respecto al alimoche canario, se indica que el ámbito aeroportuario es zona de campeo de la especie, que emplea como zona de nidificación los barrancos próximos al aeropuerto. Las actuaciones proyectadas se localizan en el interior del aeropuerto y no afectarán a las poblaciones de manera significativa.

Como resultado del aumento en la actividad aeronáutica, las interacciones entre la actividad aeroportuaria y la avifauna podrían verse aumentadas. Para analizar el riesgo de colisión, se han tomado como referencia los datos del estudio de riesgos de impactos con fauna, las trayectorias de vuelo de las aeronaves y las áreas de interés faunístico identificadas en el ámbito aeroportuario y su entorno cercano. El promotor identifica las especies que son relevantes por su potencial interacción con maniobras de salidas/llegadas y circuitos de espera en el aeropuerto:

De los 6 circuitos de espera definidos, únicamente el denominado 053/233 en la cabecera 19 podría interaccionar de forma excepcional con el alimoche en un rango de altitud de entre 1.394-4.000 ft, el resto se ubican en alta mar.

En los despegues y aterrizajes, se han identificado los focos de atracción de fauna situados junto a las trayectorias y cabeceras que tienen mayor probabilidad de interferir en las operaciones aeronáuticas. Las especies más afectadas son la gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*), la tórtola turca (*Streptopelia decaocto*) y la paloma bravía (*Columba livia*).

El riesgo de colisión con chorlitejo patinegro y ganga ortega es bajo, y se asocia a las maniobras de aterrizaje y despegue de las aeronaves a baja altura, con mayor relevancia en la cabecera 01. En cuanto al alimoche, podrían interaccionar con las trayectorias de vuelo de las aeronaves en los movimientos de campeo de la especie, si bien no se producen interacciones sobre los territorios o puntos de nidificación.

Para conocer el riesgo actual de colisión, se han analizado los incidentes de colisión registrados en el aeropuerto entre los años 2016-2020. Se conocen 2 colisiones en el exterior del recinto aeroportuario con especies no identificadas y 12 colisiones de aves en el interior del aeropuerto, de las que 6 se han producido con gaviota patiamarilla y en dos ocasiones no se pudo identificar la especie. Respecto a especies catalogadas, se ha producido una colisión con chorlitejo patinegro en 2017. Además, se han identificado FOD (Foreign Object Debris, resto o cadáver animal encontrado en el campo de vuelos, que no pueda asociarse a un evento de colisión) de pardela cenicienta (2018) y ganga ortega (2020). El promotor concluye que el riesgo de colisión con las aves amenazadas es bajo y, dado que las trayectorias propuestas en el Plan Director no difieren de las actuales, no prevé que la Revisión del Plan Director incremente el posible impacto sobre la fauna.

Respecto a la fauna terrestre, no se han identificado especies protegidas, los impactos estarán provocados por la pérdida de hábitats y vegetación, que el promotor no considera significativos teniendo en cuenta que los hábitats faunísticos presentes en el aeropuerto están muy antropizados.

En el ámbito costero, también destaca la lapa mayorera (*Patella candei*), catalogada como «vulnerable» en el Catálogo Canario de Especies Amenazada y «en peligro de extinción» en el Catálogo Español de Especies Amenazadas. El promotor ha desarrollado trabajos de campo específicos a lo largo de la franja intermareal para detectar su presencia. Se localizaron diversos restos de conchas pertenecientes a la especie, pero no se encontraron individuos vivos, por lo que su presencia en el entorno de las actuaciones no se ha determinado con claridad. Aunque ninguna de las actuaciones propuestas se realiza sobre el medio marino, el promotor contempla que, en los proyectos derivados del desarrollo del Plan Director que se realicen cerca de la franja costera, se deberá prestar especial atención sobre esta especie. Este órgano ambiental considera, además, que debe tenerse en consideración esta especie y evaluar su estado de conservación en el ámbito del aeropuerto si se requiriera la autorización de un mayor volumen de vertidos de salmuera al mar procedente de la planta desaladora del aeropuerto, como consecuencia del desarrollo previsto, lo que se integra en las determinaciones del apartado 4.3.3 de la presente resolución.

Sobre la vegetación, se refleja en el EsAE que en el interior de la Zona de Servicio del Aeropuerto predominan zonas de matorral degradado, vegetación del cinturón hiperhalófito costero ubicado al sureste, así como una zona de bosque de repoblación de casuarinas. También existe vegetación ornamental en las zonas ajardinadas. Aunque la mayor ocupación se produce sobre suelo desnudo, las actuaciones ocuparán un total de 74.041 m² de vegetación natural.

Se ocuparán 2.217 m² de bosque de plantaciones de casuarinas (*Casuarina cf. equisetifolia*) y palmeras canarias (*Phoenix canariensis*) por la construcción de un nuevo helipuerto, la plataforma para el estacionamiento de helicópteros, la adecuación de viales de servicio y la ampliación del aparcamiento; 59.324 m² de matorral de sustitución del tabaibal dulce con especies como *Salsola vermiculata*, *Suaeda vermiculata* y *Launaea arborescens*, debido a la nivelación de la franja de la pista 01-19, el suavizado de las arquetas existentes en la franja, el desplazamiento del camino perimetral, reposición del vallado y reposición de un camino exterior al aeropuerto, adecuación de los viales de servicio y el desvío del camino exterior junto a VOR/ DME FTV; 12.500 m² del cinturón hiperhalófito costero compuesto principalmente por especies como el tomillo marino (*Frankenia ericifolia*) y la uva de mar (*Zygophyllum fontanesii*), en las actuaciones de nivelación de la franja de pista al sureste de la misma y el desplazamiento del camino perimetral.

En relación con los hábitats de interés comunitario (HIC), según la cartografía de hábitats del Servicio de Biodiversidad de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias se identifican en el interior de la zona de servicio:

- (92D0) Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*).
- (1250) Acantilados con vegetación endémica de las costas macaronésicas.
- (1420) Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosi*).

Tras la prospección botánica realizada en octubre de 2021, el promotor comprueba la extensión de los hábitats de interés comunitario afectada por las actuaciones y constata que el HIC 1250 no se verá afectado por las actuaciones. A continuación, se muestra el

resumen de la superficie de los hábitats de interés comunitario afectados por cada actuación, según indica el promotor:

Código HIC	Actuación	Superficie (m²)	Total (m²)
1420	Nivelación de la franja de la pista.	402	653
	Desplazamiento del camino perimetral.	251	
92D0	Adecuación de los viales de servicio.	86	86
S/N	Nivelación de la franja de la pista.	4.760	5.708
	Desplazamiento del camino perimetral.	948	

Fuente: Adenda del EsAE.

* S/N Tesela de HIC 1420 actualmente ocupada con matorral de sustitución.

Respecto a la flora protegida, el promotor ha considerado la información recopilada a través de la herramienta Anthos, la Infraestructura de Datos Espaciales de Canarias (IDE Canarias), el Catálogo Canario de Especies Protegidas, el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial (LESPRE) y el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEa). Se ha obtenido un listado de 5 especies de flora protegida potencialmente presentes en el ámbito de actuación, de las que dentro de la zona de servicio solo se localiza la especie *Traganum moquinii*.

Nombre científico	Categoría Catálogo Canario	Categoría CEEa	LESPRE
<i>Convolvulus caput-medusae</i> Lowe.	Vulnerable.	—	Sí
<i>Crambe sventenii</i> Pett. ex Bramwell & Sunding.	En peligro de extinción.	En peligro de extinción	Sí
<i>Limonium puberulum</i> (Webb) Kuntze.	Interés para los ecosistemas canarios.	—	—
<i>Polygonum maritimum</i> L.	Vulnerable.	—	—
<i>Traganum moquinii</i> Webb ex Moq. in DC.	Vulnerable.	—	—

Fuente: Adenda del EsAE.

Los datos bibliográficos fueron contrastados por el promotor mediante una prospección botánica realizada en octubre de 2021, según la cual no se han inventariado especies de flora protegidas dentro de los límites del aeropuerto.

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 sobre hábitats de interés comunitario. – 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.
------------------------	--

Medidas de integración ambiental del plan director.	– 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 dichos estudios. – 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. – Actualización en el AIP (publicación de información aeronáutica) de información relevante relativa a flujos estacionales migratorios de avifauna, así como de movilidad local. Para evitar la pérdida de hábitat del chorlitejo patinegro se contemplan las siguientes medidas: – Acotar y limpiar zonas de hábitat óptimo para la reproducción de la especie. – Realizar un seguimiento de la nidificación de la especie en el entorno del aeropuerto. En caso de localizar nidos, se protegerán. – Instalar carteles informativos y divulgativos sobre la presencia del chorlitejo. – Instalar vallados en los senderos costeros para evitar que se produzca tránsito de personas fuera de ellos, pudiendo afectar a zonas de hábitat de la especie. – 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 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 posibles medidas preventivas o correctoras a aplicar.
Seguimiento.	Indicadores: – Superficie de HIC afectados por la ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director. – Superficie de HIC restaurados. – Afección a especies de flora o fauna protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director. – N.º de carteles informativos instalados para concienciar sobre la presencia del chorlitejo. – N.º de nidos de chorlitejo patinegro localizados en el interior del aeropuerto. – Especies protegidas afectadas por colisiones reiteradas. – N.º de colisiones con especies identificadas/N.º de colisiones totales. – N.º de colisiones con especies protegidas. Periodicidad: Dependiendo del indicador, tendrá periodicidad anual o bienal.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO indica que la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura se desarrolla en el ámbito terrestre, sin que sea previsible la implementación de actuaciones con trascendencia física en el medio marino.

La Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias señala que, aunque la mayoría de las actuaciones previstas se realizan en el interior de la zona de servicio, algunas de ellas pueden suponer perjuicios ambientales sobre determinados hábitats de interés comunitario (92D0, 1420 y 1250) y especies protegidas, entre las que destaca el chorlitejo patinegro. Por ello, en relación

con los hábitats de interés comunitario, considera que se deberán proponer las medidas preventivas y correctoras adecuadas, así como las compensatorias para restaurar o repoblar los hábitats alterados, en una magnitud superior a la afección prevista, en áreas de distribución potencial de los hábitats afectados. Sobre el chorlitejo patinegro, serán de aplicación las medidas compensatorias que se ajusten a los requerimientos de conservación o protección de los hábitats de la especie.

El Cabildo Insular de Fuerteventura emite un informe procedente del director de la Reserva de la Biosfera de Fuerteventura, el cual informa de que el Aeropuerto de Fuerteventura se encuentra en la zona de transición de la Reserva de la Biosfera, un área más flexible en cuanto al grado de actividad humana. No obstante, sugiere el refuerzo de algunas medidas en materia de biodiversidad:

- Informar mediante carteles en las zonas de desembarco y embarque sobre la prohibición de introducir flora y fauna exótica dentro del listado de especies invasoras, así como de la prohibición en materia de tráfico y expolio del patrimonio natural.
- Facilitar la acción de las autoridades competentes en la lucha contra las especies invasoras.
- Conservación del entorno costero del aeropuerto y del barranco de Río Cabras.

El Ayuntamiento de Puerto del Rosario requiere que se incluya la utilización de especies vegetales adaptadas a las condiciones climáticas existentes, preferiblemente autóctonas, en las actuaciones de ajardinamiento. El promotor indica que esta medida ya se encuentra incluida en el Anexo IV de buenas prácticas del EsAE.

Teniendo en cuenta el resultado de la evaluación, se establecen las determinaciones ambientales del apartado 4.2.8 y 4.3.3 de la presente resolución.

b.9 Bienes materiales y Patrimonio cultural.

Las actuaciones propuestas no afectan directamente a ningún bien patrimonial inventariado ni sobre el que se deban adoptar medidas preventivas y/o correctoras tendentes a su protección y/o conservación. Durante la prospección arqueológica en el ámbito de estudio, se detectaron restos de estructuras murarias circulares o semicirculares que podrían pertenecer a un yacimiento aborigen, ubicadas parcialmente en la zona de servicio del Aeropuerto. Asimismo, se identificaron grandes concentraciones de conchas interpretadas como concheros arqueológicos, en terrenos incluidos dentro de la zona de servicio propuesta al sureste del aeropuerto. Además, existen otros bienes patrimoniales en el entorno del aeropuerto inventariados por el Servicio de Patrimonio Cultural del Cabildo Insular de Fuerteventura, por lo que el promotor considera necesaria la aplicación de medidas preventivas, como la realización de un control arqueológico-paleontológico en aquellas actuaciones que conlleven movimientos de tierras.

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.
Medidas de integración ambiental del plan director.	– Llevar a cabo las medidas indicadas por las autoridades competentes en materia de Patrimonio Cultural.
Seguimiento.	Indicadores: – Se afecta a elementos del patrimonio cultural (sí/no). – Grado de ejecución de las medidas señaladas por el órgano competente en Patrimonio Cultural (en su caso). Periodicidad: Anual.

Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias, en la fase de consultas previas, informa que en el ámbito territorial de actuación de la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura, no constata ningún elemento del patrimonio histórico que pudiera verse afectado de manera significativa. Aun así, y como medidas protectoras, sugiere control, vigilancia permanentes y seguimiento.

El Ayuntamiento de Puerto del Rosario indica que el apartado 8.9 del EsAE recoge medidas de protección relativas al Patrimonio Cultural, pero que no han sido trasladadas al apartado 9.4 de medidas. El promotor contesta que dichas medidas de protección están recogidas en el Anexo IV de Buenas Prácticas para la elaboración de los proyectos del EsAE.

El Cabildo Insular de Fuerteventura emite un informe procedente del director de la Reserva de la Biosfera de Fuerteventura, el cual sugiere la instalación de carteles en las zonas de desembarco y embarque sobre la prohibición sobre tráfico y expolio del patrimonio geológico, paleontológico y cultural.

Teniendo en cuenta el cuadro anterior, este órgano ambiental añade, en el apartado 4.2.9, indicadores para mejorar el seguimiento del objetivo ambiental y de las medidas propuestas por el promotor.

b.10 Paisaje.

En la documentación ambiental, se distinguen cuatro unidades de paisaje en el entorno del aeropuerto. Estas unidades vienen representadas por terrenos yermos o sin cultivos con escasa vegetación, playas y arenales, el aeropuerto y sus instalaciones y el océano Atlántico.

Las actuaciones previstas en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura con mayor impacto sobre el paisaje derivan de la ocupación y pavimentación del terreno. Teniendo en cuenta que muchas de las actuaciones se ubican en zonas ya urbanizadas, el promotor considera que la modificación del paisaje no es relevante. Sin embargo, las actuaciones relativas al desvío del camino exterior junto al VOR/DME FTV y el desplazamiento del camino perimetral implicarán un cambio de tipología de paisaje, que puede provocar un impacto moderado en el medio perceptual. Para minimizarlo, el promotor contempla la integración visual de las estructuras previstas.

El Ayuntamiento de Puerto del Rosario señala que deben incorporarse al proyecto aquellas medidas de integración paisajística en el entorno y de protección de suelos, de acuerdo con el artículo 84 de las Normas de Ordenación Estructural del Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario.

Fundamentos de Derecho

La revisión del Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura, 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 autorización administrativa, 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 y las consultas adicionales realizadas.

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 Fuerteventura» 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 Fuerteventura sean sometidos a evaluación de impacto ambiental.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las determinaciones finales al plan director que se establecen en los siguientes términos:

4. Determinaciones ambientales al plan director

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica y las medidas incluidas en el EsAE y en la información complementaria, 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 del aeropuerto y 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 En el desarrollo del Plan Director y de las actuaciones previstas, el promotor debe tener en consideración la planificación y la normativa ambiental y sectorial actualizada y vigente en cada momento.

4.1.4 Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales durante la ejecución de los proyectos que desarrollan el plan director, aquellas contempladas en el apéndice IV del EsAE, 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 Ruido.

Medidas de integración ambiental:

– Se realizarán campañas de mediciones periódicas en condiciones meteorológicas representativas en las poblaciones más cercanas al aeropuerto y a la servidumbre acústica, cuyo ámbito no esté incluido en el sistema de monitorado de ruido existente.

Los resultados se comunicarán a los ayuntamientos implicados. En función de los resultados, se determinará si es necesario realizar un seguimiento más exhaustivo, instalar terminales de monitorado de ruido (TMR) en otras ubicaciones u otras medidas adicionales de control y prevención de la 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; emisiones acústicas obtenidas a partir del sistema de monitoreo de ruido y mediciones periódicas. Las campañas de mediciones periódicas se realizarán, al menos, una vez en cada escenario de operación previsto (1, 2 y 3). 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 seguimiento y monitoreo de ruido.

4.2.2 Calidad del aire.

Objetivo ambiental: se añadirá el siguiente objetivo ambiental «Minimizar, en la medida de lo posible, los malos olores procedentes de la estación depuradora de aguas residuales del aeropuerto que causen molestias a la población».

Medida de integración ambiental:

Se realizarán campañas de mediciones periódicas de los principales contaminantes atmosféricos en condiciones meteorológicas representativas en las poblaciones más cercanas al aeropuerto. Los resultados se comunicarán a los ayuntamientos implicados. En función de los resultados, se determinará si es necesario realizar un seguimiento más exhaustivo, instalar estaciones de seguimiento de calidad del aire u otras medidas adicionales de control y prevención de la contaminación atmosférica.

Se desarrollará un estudio que identifique, en su caso, las causas del mal olor generado por la gestión de las aguas residuales tratadas en el aeropuerto y se propondrán medidas cuyo objetivo sea reducirlo o evitarlo en coordinación con el Consejo Insular de Aguas de la Isla.

Seguimiento: Se incorporará el indicador «Evolución anual de las unidades de olor europeas por m³ (ouE/m³)»; Las campañas de mediciones periódicas de contaminantes atmosféricos se realizarán, al menos, una vez en cada escenario de operación previsto (1, 2 y 3).

4.2.3 Contaminación lumínica.

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 tendrá en cuenta la Ordenanza Insular de Fuerteventura reguladora del alumbrado exterior para la protección del cielo nocturno.

- Se promoverá la sustitución progresiva de luminarias por luminarias no contaminantes LEDs de gama cálida en las zonas exteriores del aeropuerto como zonas de aparcamiento y accesos del aeropuerto.

Seguimiento: Se establecerá el indicador: luminarias con diseño que evite la emisión de luz al hemisferio superior y LEDs de gama cálida/luminarias totales.

4.2.4 Energía y Cambio Climático.

Objetivo: Se modifica el objetivo ambiental propuesto por «Reducir las emisiones de CO₂ de alcance 1 y 2 con el objetivo de llegar a la neutralidad»; «Fomentar el ahorro, la eficiencia energética y el uso de energías renovables».

Medidas de integración ambiental: Además de las propuestas por el promotor, se incluyen las siguientes medidas: 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 (aparcamiento, hangares, central de distribución de aguas, etc.); 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, handling y de mantenimiento, 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; adoptar iniciativas que potencien el uso de transporte público en la conexión con la ciudad; compensación de emisiones residuales de alcance 1 y 2 que no se hayan podido evitar.

Seguimiento: Con objeto de mejorar el seguimiento sobre el cumplimiento del objetivo ambiental y de las medidas propuestas por el promotor, se deberán incluir los siguientes indicadores: compra de energía con garantía de origen renovable (%); 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 (%).

4.2.5 Agua continental y costera.

Objetivo: Se debe añadir el objetivo «promover el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua)» y «Minimizar la afección a dominio público marítimo terrestre».

Medidas de integración ambiental: se incorporarán las siguientes medidas de integración ambiental adicionales a las propuestas: diseño de la red de saneamiento de las nuevas instalaciones para posibilitar el transporte de caudales extremos de forma que se impida el alivio de caudales de agua al dominio público hidráulico y marítimo terrestre sin previo tratamiento; desarrollo de un protocolo de prevención de polución marina de origen aeroportuario.

Con objeto de mejorar el seguimiento sobre el cumplimiento de los objetivos ambientales y de las medidas propuestas, se deberán incluir los siguientes indicadores: cumplimiento de los índices de calidad química y biológica de las autorizaciones de vertidos (sí/no); superficie ocupada de dominio público hidráulico y marítimo terrestres y márgenes de protección; desarrollo de un protocolo de prevención de polución marina de origen aeroportuario (sí/no).

4.2.6 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 sí/no.

La periodicidad de evaluación será anual.

4.2.7 Residuos.

Objetivo: Se debe añadir el objetivo «Minimizar la producción de residuos en el aeropuerto».

Medidas de integración ambiental: Asegurar 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; desarrollar una política activa de reducción de residuos en el aeropuerto.

4.2.8 Biodiversidad: espacios protegidos, fauna, vegetación y flora.

Medidas de integración ambiental: se considera necesario incorporar las siguientes medidas adicionales:

- Debe prestarse especial atención a la evolución de las poblaciones de especies amenazadas en el aeropuerto y su entorno, como *chorlitejo patinegro*, ganga ortega y de *lapa mayorera*. En función de los resultados, se propondrán medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales si se detectaran impactos derivados de la explotación de la infraestructura.

- Cuando en un periodo inferior o igual a dos años se produzcan más de 4 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «vulnerable» o de 2 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «en peligro de extinción», 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 posibles medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales a aplicar.

- Los resultados de la evaluación y caracterización de las poblaciones de especies amenazadas y las afectadas por colisiones reiteradas y FOD animal, 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.

- Debe desarrollarse un plan de control y erradicación de especies exóticas invasoras en el aeropuerto.

- Debe informarse mediante carteles en las zonas de desembarco y embarque de la prohibición de introducir flora y fauna invasoras, así como de la prohibición en materia de tráfico y expolio del patrimonio natural.

- En las medidas de renaturalización o repoblación de las zonas con vegetación natural afectada, se deberán emplear especies autóctonas.

- Las medidas compensatorias sobre fauna, flora y hábitats de interés comunitario se realizarán en coordinación con el organismo autonómico competente en biodiversidad.

Seguimiento: Se incorporará al plan de vigilancia ambiental los indicadores: N.º de nidos de especies protegidas localizados en el interior del aeropuerto o en su entorno próximo; N.º de individuos de *Patella candei* identificados en la franja costera del entorno aeroportuario; Especies protegidas afectadas por colisiones y/o FOD animal reiteradas; N.º de colisiones y/o FOD animal con especies identificadas/N.º de colisiones y/o FOD animal totales; N.º de colisiones y/o FOD animal con especies protegidas; N.º de individuos de especies exóticas invasoras en el aeropuerto.

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.

4.2.9 Bienes materiales y Patrimonio cultural.

Medida de integración ambiental: se instalarán carteles en las zonas de desembarco y embarque sobre la prohibición de tráfico y expolio del patrimonio geológico, paleontológico y cultural.

Seguimiento: se incorporarán al programa de seguimiento los siguientes indicadores: se afecta a elementos del Patrimonio Cultural (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 y medio costero.

– Las actuaciones que se ejecuten tendrán en cuenta la planificación hidrológica vigente, las limitaciones y la regulación de usos legalmente previstos sobre el dominio público hidráulico y el marítimo terrestre, sus zonas de servidumbre, de policía, de influencia y zonas inundables.

4.3.2 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

– 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 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: espacios protegidos, fauna, vegetación y flora.

– Se desarrollarán prospecciones de hábitats de interés comunitario y especies protegidas y endémicas de flora y fauna de forma previa a la evaluación de impacto ambiental de los proyectos y a la realización de las obras.

– De forma previa a la evaluación y ejecución de los proyectos que afectan a los hábitats potenciales del chorlitejo patinegro y otras aves marinas, debe realizarse una evaluación específica de impactos sobre las especies y fragmentación de hábitats mediante censos y trabajo de campo que permitan identificar la presencia y el uso del espacio que realizan las especies y permita concretar de forma específica criterios y medidas específicas que aseguren su protección y especialmente, de sus nidos y lugares de reproducción, invernada o reposo.

– En todo caso, la ocupación permanente de hábitat potencial de *chorlitejo patinegro* debe compensarse. La superficie de compensación deberá ser superior a la ocupación prevista y deberá realizarse en áreas de distribución de la especie mediante la aplicación de medidas que se ajusten a los requerimientos de conservación o protección de los hábitats de la especie. Se programarán actuaciones que aseguren la eficacia de las medidas compensatorias.

– En los proyectos derivados del desarrollo del Plan Director que se realicen cerca de la franja costera, se deberá realizar una prospección de *Patella candei* previamente a

la evaluación de impacto ambiental y a su ejecución y, en función de los resultados, establecer medidas que aseguren la protección de la especie.

- Las obras deberán plantearse en función del periodo fenológico más favorable para las especies protegidas.

- Si se requiriera la autorización de un mayor volumen de vertidos de salmuera al mar procedente de la planta desaladora del aeropuerto, como consecuencia del desarrollo previsto, debe evaluarse y tenerse en consideración el estado de conservación y el potencial impacto que ello ocasionaría sobre las especies bentónicas en el ámbito marino cercano al aeropuerto, especialmente de *Patella candei* y de aquellas que constituyan objetivos de conservación del LIC «Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura».

- Deberán desarrollarse medidas compensatorias sobre los HIC alterados por las actuaciones proyectadas. La superficie de compensación deberá ser superior a la afección prevista y deberá realizarse en áreas de distribución potencial de los hábitats afectados. Se deberá asegurar el adecuado desarrollo del hábitat mediante la programación de actuaciones que aseguren la eficacia de la medida compensatoria.

El anexo III de la resolución muestra 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 Fuerteventura, 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, 14 de agosto de 2025.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Consultados ¹	Respuestas recibidas
ADMINISTRACIÓN ESTATAL	
Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO). Demarcación de Costas de Canarias.	No
MITECO. Oficina Española de Cambio Climático.	No
MITECO. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental.	No
MITECO. Programa MAB – Organismo Autónomo de Parques Nacionales.	Sí
MITECO. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.	Sí
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras.	Sí
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.	Sí
Delegación del Gobierno de Canarias.	No
Subdelegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria.	No
ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA	
Cabildo de Fuerteventura.	Sí**
Consejo Insular de Aguas de Fuerteventura.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Seguridad y Emergencias.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Aguas.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Ordenación del Territorio.	Sí*
Gobierno de Canarias. Dirección General de Patrimonio Cultural.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Protección de la Naturaleza.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Salud Pública.	Sí
Gobierno de Canarias. Dirección General de Transportes.	No
Gobierno de Canarias. Agencia Canaria de Protección del Medio Natural.	No
Gobierno de Canarias. Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente.	Sí**
ADMINISTRACIÓN LOCAL	
Ayuntamiento de Antigua.	No
Ayuntamiento de Betancuría.	No
Ayuntamiento de La Oliva.	No
Ayuntamiento de Pájara.	No
Ayuntamiento de Puerto del Rosario.	Sí
Ayuntamiento de Tuineje.	No
ENTIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS	
SEO/BirdLife.	No
WWF/ADENA.	No
Ecologistas en Acción Canarias-BEN MAGEC.	No

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

* Remite contestación la Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas del Gobierno de Canarias.

** Recepción del informe tras subsanación del expediente.

ANEXO II

Análisis de la compatibilidad de la Propuestas de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura con planes, programas y normativa sectorial relacionada (Tabla extraída de la Adenda al 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	Mantener o reducir los consumos energéticos por unidad de tráfico
	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 Fuerteventura, la potencia termina nominal instalada es menor de 20MW por lo que le es de aplicación el Plan de Asignación de Derechos de Emisión de gases de Efecto Invernadero para el período 2021-2030		
	Plan de Adaptación de Canarias al Cambio Climático	Establece la lucha contra los efectos adversos del cambio climático, de tal manera que los impactos presentes y futuros que afecten al archipiélago sean los menores posibles.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Fuerteventura son compatibles con las determinaciones del Plan de Adaptación de Canarias al Cambio Climático.		
Ruido aeroportuario	Ley 37/2003, del ruido y Reales Decretos de Desarrollo 1513/2005 y 1367/2007	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 Fuerteventura son compatibles con las determinaciones de la normativa vigente en relación con el ruido aeroportuario.	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. La evaluación realizada muestra que ni en la situación actual ni en el desarrollo previsible se producen superaciones de los objetivos de calidad acústica.	Minimizar y compatibilizar el impacto acústico con el desarrollo del aeropuerto.

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
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 Fuerteventura 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.	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.			
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 renovables y reducir un 20% el consumo energético, respecto a las cifras proyectadas para el año 2020.	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 Energética y de la normativa vigente en relación con la energía	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). – 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 2017-2020	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.			

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
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.	No se detectan.	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.			

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	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 Fuerteventura 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. El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para el horizonte de Desarrollo Previsible (horizonte 3), estimándose un incremento de 326 kg de residuos peligrosos y en un incremento de 309.574 ton de residuos no peligrosos respecto a la situación actual. Este incremento en la generación de residuos está ligado al aumento de pasajeros y mercancías que se estima se producirá en el horizonte 3 pasando de 6.049.401 pasajeros totales en 2017 a 7.671.890 pasajeros totales en el Desarrollo Previsible y de 0 kg de carga en 2017 a 1.586.500 kg de carga en el Desarrollo Previsible. 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 Fuerteventura. 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. 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: – 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.	– 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.
	Programa Estatal de Prevención de Residuos 2014-2020	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. Objetivos: – 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.			
	Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022	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: – 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
Biodiversidad	Ley 42/2007, de Patrimonio Natural y Biodiversidad	Establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.	Las actuaciones reflejadas en la Propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto de Fuerteventura 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).	
	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.			
Biodiversidad	Plan de Gestión de la Zona Especial de Conservación ES0000096 «Pozo Negro» (aprobado por Orden de la Consejera de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad de fecha de 1 de abril de 2016)	Objetivo general: Mantener el estado actual de conservación de los hábitats naturales de especies presentes, manteniendo la calidad de las condiciones de naturalidad actuales y los niveles poblacionales actuales, así como mejorar el estado de conservación de los hábitats naturales presentes cuya valoración global es desfavorable inadecuada, hasta alcanzar un estado favorable, mejorando la calidad de las condiciones de naturalidad actuales. Mejorar el estado de conservación de los hábitats de especies presentes cuya valoración global es desfavorable inadecuada o desfavorable mala, hasta alcanzar un estado favorable e incrementar sus niveles poblacionales y la estabilidad de los mismos.	Este espacio se localiza a 12 km al sur del recinto aeroportuario, por lo que no se prevén interacciones entre ambos.	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, espacios incluidos en Red Natura 2000 y cualquier otro instrumento internacional (Convenio RAMSAR, etc.), así como de hábitats incluidos en la Directiva 92/43/CEE y otras zonas de interés sin protección (IBA, etc.).	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 Especial del Paisaje Protegido del Malpaís Grande (aprobación definitiva mediante Resolución de 14 de diciembre de 2006, que hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de julio de 2006).	Fundamentos de protección: – Carácter representativo dentro de la geología insular de los volcanes y las lavas del Malpaís Grande. – Presencia de elementos naturales que destacan por su gran interés geológico y geomorfológico. – Conjunto paisajístico armónico de carácter natural de gran belleza y alto valor cultural. – Su interés científico que, desde el punto de vista paleontológico, supone el hallazgo en los hornitos del Malpaís de restos de fauna actualmente extinguida. – Necesidad de protección de este espacio.	Este espacio se localiza a 12,2 km al sur del recinto aeroportuario, por lo que no se prevén interacciones entre ambos.		

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
	Normas de Conservación del Monumento Natural de los Cuchillos de Vigán (aprobación definitiva mediante Resolución de 4 de octubre de 2006, que hace público el Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 19 de junio de 2006).	Objetivos de las Normas de Conservación: – Garantizar la conservación de los hábitats, así como la dinámica natural y la estructura de los ecosistemas en ella presentes. – Establecer las medidas de protección adecuadas. – Promover la utilización racional de los ámbitos territoriales con valores agrarios. – Recuperar y rehabilitar ámbitos considerablemente degradados por el proceso continuado de la extracción de áridos. Conservar y proteger el Patrimonio Histórico del espacio. – Recuperar y conservar los hábitats salinos del litoral, especialmente los asociados a la presencia de comunidades vegetales de saladares. – Adecuación y compatibilización de los usos tradicionales existentes con los valores que determinan la protección. – Control y adecuación del pastoreo existente a los valores de protección, de modo que se compatibilice esta actividad con el medio. – Corregir los impactos ambientales existentes. – Reutilizar el Faro de la Entallada como centro de interpretación. – Considerar el importante papel que cumple la gestión para el desarrollo y ejecución de la ordenación propuesta, y como consecuencia de ello, implicar a los sectores sociales en el desarrollo de estas Normas, permitiendo la actuación privada. – Contribuir a garantizar la biodiversidad en el territorio de la Red Natura 2000.	Este espacio se localiza a 12,6 km al sur del recinto aeroportuario, por lo que no se prevén interacciones entre ambos.		
	Plan de Acción Fuerteventura, Reserva de la Biosfera	El Plan de Acción de la Reserva, se estructura en torno a la conservación el desarrollo y el apoyo logístico, asegurando el cumplimiento de cada una de ellas a través de objetivos y actuaciones específicas. Respecto a la Protección y Valorización del Paisaje destaca: – Preservación de los paisajes nocturnos (eliminación de la contaminación lumínica y valorización de los paisajes nocturnos). – Programa Fuerteventura Reserva Starlight. – Criterios de integración paisajística que deberán tenerse en cuenta en el desarrollo y mantenimiento de infraestructuras. – Criterios de integración paisajística a incluir en la normativa urbanística y/o en instrumentos como las ordenanzas municipales.			

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
	Plan de recuperación de la Lapa Mayorera (Patella candei) aprobado por la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad mediante el Decreto 161/2015, de 3 de julio.	La finalidad del Plan es eliminar la actual situación de riesgo de extinción local, eliminando o reduciendo la situación de amenaza que presenta la supervivencia de esta especie. En este sentido, se establecen los siguientes objetivos: – Protección y conservación de Patella candei y de su hábitat. Establecer restricciones en la práctica de la pesca y el marisqueo para la protección de esta especie y su hábitat, y mejorar el control del cumplimiento de la normativa sectorial vigente. Concienciar a la población y divulgar el valor de un recurso natural endémico de Fuerteventura. – Ampliar el conocimiento sobre los aspectos más relevantes de la biología, ecología, dinámica poblacional y relaciones tróficas, necesarios para la recuperación de la especie.	En las inmediaciones del aeropuerto de Fuerteventura no se ubica ningún área crítica ni de dispersión de la Patella candei.	El EsAE identifica la fauna 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. En el EsAE se proponen medidas para compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de especies protegidas.	Evitar o minimizar las afecciones a la fauna y los hábitats que habitan, especialmente especies protegidas y/o amenazadas.
	Plan de recuperación del guirre (Neophron percnopterus) aprobado por la Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad mediante el Decreto 183/2006, de 12 de diciembre.	La finalidad del Plan es garantizar la protección adecuada a esta especie en las islas orientales del Archipiélago Canario, de forma que se mantenga una población sana y estable, con unos efectivos reproductores y un área de distribución suficientes para garantizar su viabilidad genética y demografía a medio plazo, siendo el objetivo final lograr unas condiciones que permitan al guirre ser capaz de automantenerse en una situación libre de amenazas, constituyendo una población genética y demográficamente saludable. Crear un estado de opinión favorable a su conservación.	Esta especie no está contemplada en las cuadrículas del entorno aeroportuario de especies protegidas de la Infraestructura de Datos Espaciales de Canarias (IDE Canarias) basada en la Información del Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias y tampoco ha sido detectada en los censos realizados por Aena, ni en la visita de campo realizada.		
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 Fuerteventura 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 Fuerteventura	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
Usos del suelo y ordenación del territorio	Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTENC)	Establece los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.	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.
	Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril.	Articulación de las actuaciones tendentes a garantizar el desarrollo sostenible de Canarias.			
	Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario.	Establece la clasificación de todo el suelo del término municipal, asignando usos al suelo, así como derechos y deberes a los agentes del suelo.			
	Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF) aprobado definitivamente mediante Decreto 100/2001 y subsanación mediante Decreto 159/2001.	Instrumento de ordenación de los recursos naturales insulares, del territorio insular y ordenación urbanística.	El PIOF clasifica el aeropuerto como Áreas Residenciales y/o turísticas (Suelo Urbano y Urbanizable). Su delimitación es más amplia que la establecida por el Plan Director vigente, así como por la Zona de Servicio propuesta. La principal interacción con respecto a esta última es la Zona de Reserva Aeroportuaria situada al sureste del aeropuerto y que está clasificada como Suelo Rústico Común.		
Patrimonio Cultural	Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español	Establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales	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 11/2002 de 27 de noviembre, de modificación de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.	Establece el régimen jurídico del patrimonio cultural canario.			

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	Plantea 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 Fuerteventura 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 Estratégico de Transporte de Canarias	Los objetivos del PETCAN son: – Contribuir al desarrollo, articulación y optimización de los tres elementos que configuran la oferta multimodal de transporte (infraestructuras, servicios y sector productivo). – Contribuir a la mejor ordenación de las demandas de movilidad de viajeros y mercancías. – Contribuir, en consecuencia, a que la oferta multimodal de transportes atienda a las demandas de movilidad en condiciones apropiadas de calidad y de coste con una perspectiva sostenible a medio y largo plazo.			
	Plan Insular de Transporte y Movilidad Sostenible de Fuerteventura (2015-2018)	Herramienta para la planificación de actuaciones de mejora del esquema de desplazamientos interurbanos de las personas y mercancías de Fuerteventura. El objetivo final es la consecución de la movilidad más sostenible.			

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 Fuerteventura: 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	– Ejecución y seguimiento de las medidas contempladas en el Plan de Acción de la Servidumbre Acústica aprobada por RD 561/2023. – Se realizarán campañas de mediciones periódicas en condiciones meteorológicas representativas en las poblaciones más cercanas al aeropuerto y a la servidumbre acústica, cuyo ámbito no esté incluido en el sistema de monitorado de ruido existente. Los resultados se comunicarán a los ayuntamientos implicados. En función de los resultados, se determinará si es necesario realizar un seguimiento más exhaustivo, instalar terminales de monitorado de ruido (TMR) en otras ubicaciones u otras medidas adicionales de control y prevención de la contaminación acústica.	– N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 65/65. – N.º de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la envolvente de las isófonas 60/60. – Emisiones acústicas obtenidas a partir del sistema de monitorado de ruido y mediciones periódicas.	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. Continúa, a partir del sistema de seguimiento y monitorado de ruido del aeropuerto. Las campañas de mediciones periódicas se realizarán, al menos, una vez en cada escenario de operación previsto (1, 2 y 3).	Buenas prácticas ambientales durante las obras para minimizar la emisión de ruido.
Calidad Química del Aire	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto superen los valores límite establecidos en la normativa en las poblaciones del entorno. Minimizar, en la medida de lo posible, los malos olores procedentes de la EDAR del aeropuerto que causen molestias a la población.	– Realizar un seguimiento (estimación) de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria. – Se realizarán campañas de mediciones periódicas de los principales contaminantes atmosféricos en condiciones meteorológicas representativas en las poblaciones más cercanas al aeropuerto. Los resultados se comunicarán a los ayuntamientos implicados. En función de los resultados, se determinará si es necesario realizar un seguimiento más exhaustivo, instalar estaciones de seguimiento de calidad del aire u otras medidas adicionales de control y prevención de la contaminación atmosférica. – Se desarrollará un estudio que identifique, en su caso, las causas del mal olor generado por la gestión de las aguas residuales tratadas en el aeropuerto y se propondrán medidas cuyo objetivo sea reducirlo o evitarlo en coordinación con el Consejo Insular de Aguas de la Isla.	– Emisiones estimadas de contaminantes atmosféricos: NO_x, CO, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂, hidrocarburos totales. – Emisiones de contaminantes obtenidas a partir de las campañas de mediciones periódicas. – Evolución de las unidades de olor europeas por m³ (ouE/m³).	La estimación de la emisión de contaminantes se realizará cuando se produzca la revisión del plan director o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa. Las campañas de mediciones periódicas se realizarán, al menos, una vez en cada escenario de operación previsto (1, 2 y 3). El seguimiento sobre las unidades de olor europeas por m³ se realizará anualmente.	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
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. – 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 tendrá en cuenta la Ordenanza Insular de Fuerteventura reguladora del alumbrado exterior para la protección del cielo nocturno. – Se promoverá la sustitución progresiva de luminarias por luminarias no contaminantes LEDs de gama cálida en las zonas exteriores del aeropuerto, como zonas de aparcamiento y accesos del aeropuerto.	– Número de luminarias instaladas. – Luminarias con diseño que evite la emisión de luz al hemisferio superior/luminarias totales instaladas. – LEDs de gama cálida/luminarias totales.	Anual.	
Energía y Cambio Climático	Reducir las emisiones de CO ₂ de alcance 1 y 2 con el objetivo de llegar a la neutralidad. Fomentar el ahorro, la eficiencia energética y el uso de energías renovables.	– Realizar un seguimiento de las emisiones de CO₂ y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten desviaciones sobre lo previsto. – 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 (aparcamiento, hangares, central de distribución de aguas, etc.). – Diseñar y construir los nuevos edificios energéticamente eficientes. – En las 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, handling y de mantenimiento, 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. – Adoptar iniciativas que potencien el uso de transporte público en la conexión con la ciudad. – Compensación de emisiones residuales de alcance 1 y 2 que no se hayan podido evitar.	– Estimación de emisiones de CO₂ (alcance 1, 2 y 3). – Toneladas evitadas por las iniciativas de Aena. – Compra de energía con garantía de origen renovable (%). – 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.
Agua	Evitar los vertidos que no cumplan los parámetros establecidos por el organismo competente. Minimizar la afección a DPH y DPMT. Reducir el consumo de agua en el aeropuerto. Promover el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco del Agua).	– 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. – Diseño de la red de saneamiento de las nuevas instalaciones para posibilitar el transporte de caudales extremos de forma que se impida el alivio de caudales de agua al Dominio Público Hidráulico Y Marítimo Terrestre sin previo tratamiento. – Desarrollo de un protocolo de prevención de polución marina de origen aeroportuario.	– Consumo de agua por unidad de tráfico. – Cumplimiento de los índices de calidad química y biológica de las autorizaciones de vertidos (si/no). – Superficie ocupada de DPH, DPMT y márgenes de protección. – Desarrollo de un protocolo de prevención de polución marina de origen aeroportuario (si/no).	Anual.	– Las actuaciones que se ejecuten tendrán en cuenta la planificación hidrológica vigente, las limitaciones y la regulación de usos legalmente previstos sobre el DPH y el DPMT, sus zonas de servidumbre, de policía, de influencia y sus zonas inundables. – Buenas prácticas ambientales durante las obras para prevenir la afección a la calidad de las aguas, al Dominio Público Hidráulico y el Dominio Público Marítimo Terrestre.

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
Suelo	Conservar el recurso suelo. Evitar la contaminación o degradación del suelo.	– 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.	– 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	– Buenas prácticas ambientales durante las obras para prevenir la afección a la calidad del suelo. – 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 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.
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. Minimizar la producción de residuos en el aeropuerto.	– 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. – Asegurar 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. – Desarrollar una política activa de reducción de residuos en el aeropuerto.	– Toneladas o m³/ATU de residuos producidos por tipo. – Valorización de residuos (%).	Anual	Buenas prácticas ambientales durante las obras y cumplimiento de la normativa de residuos.

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
Población y salud humana	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.	Coordinación entre las Administraciones afectadas. *Ver medidas en materia de aire, energía y cambio climático y agua.	*Ver seguimiento en materia de aire, energía y cambio climático y agua.		
Biodiversidad	Evitar o minimizar las afecciones sobre HIC. 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.	– 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. – 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. – Actualización en el AIP de información relevante relativa a flujos estacionales migratorios de avifauna, así como de movilidad local. – Debe prestarse especial atención a la evolución de las poblaciones de especies amenazadas en el aeropuerto y su entorno, como chorlito patinegro, ganga ortega y de lapa mayorera. En función de los resultados, se propondrán medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales si se detectaran impactos derivados de la explotación de la infraestructura. - Para evitar la pérdida de hábitat del chorlito patinegro se contemplan las siguientes medidas: – Acotar y limpiar zonas de hábitat óptimo para la reproducción de la especie. – Realizar un seguimiento de la nidificación de la especie en el entorno del aeropuerto. - En caso de localizar nidos, se protegerán. – Instalar carteles informativos y divulgativos sobre la presencia del chorlito. – Instalar vallados en los senderos costeros para evitar que se produzca tránsito de personas fuera de ellos pudiendo. – Cuando en un periodo inferior o igual a dos años se produzcan más de 4 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «vulnerable» o de 2 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «en peligro de extinción», 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 posibles medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales a aplicar. – Los resultados de la evaluación y caracterización de las poblaciones de especies amenazadas y las afectadas por colisiones reiteradas y FOD animal, 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.	– Afección a especies de flora o fauna protegidas por ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director. – N.º de carteles informativos instalados para concienciar sobre la presencia del chorlito. – N.º de nidos de especies amenazadas localizados en el interior del aeropuerto o en su entorno próximo. – N.º de individuos de lapa mayorera identificados en la franja costera del entorno aeroportuario. – Especies protegidas afectadas por colisiones y/o FOD animal reiteradas. – N.º de colisiones y/o FOD animal con especies identificadas/N.º de colisiones y/o FOD animal totales. – N.º de colisiones y/o FOD animal con especies protegidas. – N.º de individuos de especies exóticas invasoras en el aeropuerto. – Superficie de HIC afectados por la ejecución de las actuaciones previstas en Plan Director. – Superficie de HIC restaurados.	Dependiendo del indicador, tendrá periodicidad anual o bienal. Cada dos años se realizará el seguimiento sobre colisiones y FOD animal y se comunicarán los datos.	– Buenas prácticas ambientales durante las obras para prevenir la afección a vegetación y fauna. – Se desarrollarán prospecciones de hábitats de interés comunitario y especies protegidas y endémicas de flora y fauna de forma previa a la evaluación de impacto ambiental de los proyectos y al realización de las obras. – De forma previa a la evaluación y ejecución de los proyectos que afectan a los hábitats potenciales del chorlito patinegro y otras aves marinas, debe realizarse una evaluación específica de impactos sobre las especies y fragmentación de hábitats mediante censos y trabajo de campo que permitan identificar la presencia y el uso del espacio que realizan las especies y permita concretar de forma específica criterios y medidas específicas que aseguren su protección y especialmente, de sus nidos y lugares de reproducción, invernada o reposo. – En todo caso, la ocupación permanente de hábitat potencial de chorlito patinegro debe compensarse. La superficie de compensación deberá ser superior a la ocupación prevista y deberá realizarse en áreas de distribución de la especie mediante la aplicación de medidas que se ajusten a los requerimientos de conservación o protección de sus hábitats. Se programarán actuaciones que aseguren la eficacia de las medidas compensatorias. – En los proyectos derivados del desarrollo del Plan Director que se realicen cerca de la franja costera, se deberá realizar una prospección de Patella candei previamente a la evaluación de impacto ambiental y a su ejecución y, en función de los resultados, establecer medidas que aseguren la protección de la especie. – Las obras deberán plantearse en función del periodo fenológico más favorable para las especies protegidas. – Si se requiriera la autorización de un mayor volumen de vertidos de salmuera al mar procedente de la planta desaladora del aeropuerto, como consecuencia del desarrollo previsto, debe evaluarse y tenerse en consideración el estado de conservación y el potencial impacto que ello ocasionaría sobre las especies bentónicas

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
		– 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. – Debe desarrollarse un plan de control y erradicación de especies exóticas invasoras en el aeropuerto. – Debe informarse mediante carteles en las zonas de desembarco y embarque de la prohibición de introducir flora y fauna invasoras, así como de la prohibición en materia de tráfico y expolio del patrimonio natural. – En las medidas de renaturalización o repoblación de las zonas con vegetación natural afectada, se deberán emplear especies autóctonas. – Las medidas compensatorias sobre fauna, flora y HIC se realizarán en coordinación con el organismo autonómico competente en biodiversidad.			en el ámbito marino cercano al aeropuerto, especialmente de <i>Patella candei</i> y de aquellas que constituyan objetivos de conservación del LIC «Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura». – Deberán desarrollarse medidas compensatorias sobre los HIC alterados por las actuaciones proyectadas. La superficie de compensación deberá ser superior a la afección prevista y deberá realizarse en áreas de distribución potencial de los hábitats afectados. Se deberá asegurar el adecuado desarrollo del hábitat mediante la programación de actuaciones que aseguren la eficacia de las medidas compensatorias.
Bienes Materiales y Patrimonio Cultural	Prevenir la afección a elementos del patrimonio cultural.	– Llevar a cabo las medidas indicadas por las autoridades competentes en materia de Patrimonio Cultural. – Se instalarán carteles en las zonas de desembarco y embarque sobre la prohibición de tráfico y expolio del patrimonio geológico, paleontológico y cultural.	– Grado de ejecución de las medidas señaladas por el organismo competente en Patrimonio Cultural (en su caso). – Se afecta a elementos del patrimonio cultural (sí/no).	Anual	– Las actuaciones que se ejecuten tendrán en cuenta la normativa sectorial en materia de protección del patrimonio cultural. – Control arqueológico-paleontológico en aquellas actuaciones que conlleven movimientos de tierras, en particular, respecto al yacimiento paleontológico n.º7 «Desembocadura del Río Cabras». – En la zona SE del aeropuerto, donde se han documentado varios posibles restos arqueológico (estructuras murarias y concheros) se deberán realizar actuaciones previas (realización de sondeos arqueológicos) a la ejecución de los proyectos que impliquen cualquier tipo de movimiento de tierras.

REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA.

