

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

10285 *Resolución de 10 de junio de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Rediseño de las maniobras de entrada y salida en el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid/Barajas. Proyecto AMBAR».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 7 de diciembre de 2021, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Rediseño de las maniobras de entrada y salida en el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid/Barajas. Proyecto AMBAR», remitida por ENAIRE, como promotor y órgano sustantivo del proyecto.

Alcance de la evaluación:

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Rediseño de las maniobras de entrada y salida en el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid/Barajas. Proyecto AMBAR» y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación, el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni otros, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El objeto del proyecto es la remodelación de las actuales maniobras instrumentales de llegada y salida del aeropuerto Adolfo Suárez/Madrid-Barajas, mediante su modernización y adaptación a las especificaciones de navegación de área (abreviadas como RNAV, de «air navigation» en inglés) basada en prestaciones o «performance» (PBN, por sus siglas en inglés). Se denomina RNAV al método de navegación aérea basada en puntos que no se corresponden con radioayudas en tierra. PBN es un tipo de navegación área basada en prestaciones, que se aplica a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta de servicio de tránsito aéreo, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado. El desarrollo de estas nuevas maniobras en el aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid/Barajas se ha denominado escenario AMBAR.

El promotor tiene como objetivo prioritario dar respuesta a los requerimientos recogidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión Europea, de 18 de julio de 2018, por el que se establecen los requisitos de utilización del espacio aéreo y los procedimientos operativos en relación con la navegación aérea PBN, en vigor a partir del 3 de diciembre de 2020.

En la situación actual, para las salidas del aeropuerto de Barajas se aplican 21 procedimientos RNAV diurnos, 37 de navegación convencional diurnos y 31 de navegación convencional nocturnos. Para las llegadas, se aplican 12 procedimientos RNAV y 12 de navegación convencional, diurnos y nocturnos. Para las aproximaciones al aeropuerto, se realizan maniobras de navegación convencional,

con sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS por sus siglas en inglés) a las pistas (denominadas RWY) 32L/32R y 18R/18L.

En el escenario AMBAR, para las salidas, se eliminarán todos los procedimientos convencionales actualmente publicados y se definirán nuevas trayectorias, desde la pista hasta las rutas seleccionadas. En total, se desarrollarán 36 procedimientos de navegación RNAV diurnos y 31 nocturnos.

Para las llegadas, también se eliminarán los actuales procedimientos de navegación convencional y se han diseñado 11 procedimientos RNAV en configuración norte y 11 en configuración sur.

Se definen nuevas aproximaciones con sistema de aterrizaje ILS, debido a la necesidad de modificar los tramos de aproximación iniciales e intermedios actualmente en vigor, que permitan acomodar las trayectorias instrumentales a los requerimientos técnicos y operacionales precisados. También se definen maniobras de aproximación instrumental RNP (performance de navegación requerida, por sus siglas en inglés) a todas las cabeceras del aeropuerto, para uso alternativo de contingencia a las ILS.

Los procedimientos de salidas y llegadas proyectados, en su práctica totalidad, se han diseñado superpuestos a los actualmente publicados y vigentes en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP, por sus siglas en inglés), por lo que la gran mayoría del tráfico saldrá y llegará al aeropuerto de la misma forma que en la actualidad. No obstante, el nuevo diseño implica, inevitablemente, la rectificación y ligera modificación de algunos tramos. En cualquier caso, la estructura de salidas y llegadas RNAV respetará la opción 5 aprobada por la Comisión de Seguimiento de la Ampliación del Aeropuerto de Madrid, creada en el año 2004 de acuerdo con lo establecido en la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid de 2001.

El ámbito de actuación y de análisis del EsIA se circunscribe al área de control terminal (TMA por sus siglas en inglés) de Madrid, en el que se localiza el aeropuerto Adolfo Suárez/Madrid-Barajas. Las TMA son áreas controladas que se establecen generalmente sobre uno o varios aeropuertos, donde confluyen aerovías con rutas de aproximación y salida; su objetivo es controlar el tráfico que entra o sale de ellos. La TMA del aeropuerto Adolfo Suárez/Madrid-Barajas, afecta a la Comunidad de Madrid completa y a parte de las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha y Castilla y León.

El detalle los procedimientos propuestos y su comparación con los actuales, se incluye en varios croquis al final de la presente resolución.

2. Tramitación del procedimiento

A los efectos de lo previsto en el artículo 36 de la Ley 21/2013, el promotor inició el trámite de información pública mediante anuncio de la Entidad Pública Empresarial ENAIRE, de fecha 18 de junio de 2022, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) número 153, de 28 de junio de 2022, durante un periodo de treinta días hábiles.

De forma simultánea al trámite de información pública y de acuerdo con el artículo 37 de la citada ley, ENAIRE consultó a las Administraciones Públicas afectadas y organizaciones interesadas, sobre el proyecto y sus potenciales efectos ambientales. El resultado de la tramitación de estas consultas se encuentra resumido en la tabla del anexo I de la presente resolución.

Además de las respuestas a los organismos consultados indicadas en la tabla, se recibieron un total de 46 alegaciones, procedentes de: Grupo Municipal Izquierda Independiente Iniciativa por San Sebastián de los Reyes, Comunidad de Propietarios Santo Domingo, Asociación contra el ruido y riesgo de aviones de Ciudad Santo Domingo, Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid, Asociación Vecinal Parque Henares, Comunidad de Propietarios de la Urbanización Ciudad Jardín Valderrey y 40 particulares.

Con fecha 7 de diciembre de 2021, tuvo entrada en esta Dirección General el expediente para el inicio del trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria. Tras el análisis de la documentación, con fecha 24 de enero de 2022, se realizó un requerimiento de subsanación formal del expediente al órgano sustantivo, en virtud del artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental. El expediente fue formalmente subsanado con fecha 24 de febrero de 2022.

3. Análisis técnico del expediente

a) Análisis de alternativas.

En el EsIA se ha incluido una comparación de la denominada alternativa 0, que consiste en el mantenimiento de la situación actual, frente a la alternativa 1, única, que supone el establecimiento de nuevas maniobras de salida y llegada con especificación de navegación RNAV, dentro del espacio aéreo del TMA de Madrid, que se ha denominado escenario AMBAR.

La no implementación del proyecto, además de no permitir una armonización mundial ni la mejora en la seguridad y eficiencia operacional en el espacio aéreo de Madrid, supondría el incumplimiento de la normativa europea sobre la implantación de la PBN, con los criterios y escenarios previstos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). También implicaría la obsolescencia del sistema de Navegación Aérea de España. Además, el mantenimiento de la situación actual se traduce en un descenso de la calidad del servicio ofrecida, tanto por el aumento de demoras de los vuelos en origen, como por la generación de las esperas de las aeronaves en el aire hasta obtener permiso para aterrizar, además de mayores tiempos de espera de las aeronaves en cabecera de pista, mientras se aguarda la autorización de despegue. Esto tendría además repercusiones medioambientales, por mayores consumos de combustible y el consiguiente aumento de emisiones atmosféricas. Se descarta, por tanto, la alternativa 0.

Las diferentes actuaciones propuestas en la alternativa única, están ligadas a la estructura y funcionalidad del TMA de Madrid en su configuración global. Al tratarse de nuevas maniobras que mejoran y modernizan las existentes y que se insertan en una estructura consolidada y en funcionamiento, y aprobada por la CSAM, no es posible el planteamiento de alternativas para las actuaciones previstas, ya que las opciones están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto y la disponibilidad del espacio aéreo.

b) Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

A la vista del EsIA y del resultado de la información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento. Dada la naturaleza aérea de la actuación, únicamente se prevén posibles efectos sobre población y salud humana (ligados a la atmósfera), avifauna y espacios protegidos, que serán los factores del medio analizados en la presente resolución.

b.1) Población y salud humana.

Los efectos que pueden tener lugar sobre la población y la salud humana están ligados a la incidencia sobre la atmósfera (ruido y emisión de gases de efecto invernadero), por lo que su análisis se incluye en el punto b.4 de la presente resolución.

b.2) Avifauna.

El EsIA ha analizado las principales especies que cuentan con algún tipo de protección y que se incluyen en el ámbito directo de afección. Complementariamente, se han consultado los estudios de fauna y riesgos de colisión elaborados por AENA para el aeropuerto (el último realizado en el periodo 2015-2019), así como estudios de la

Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), para comprobar el grado de amenaza de estas especies con respecto al tráfico aéreo.

Así, se incluye análisis por cuadrículas 10 × 10 km de las superficies sobrevoladas por maniobras de salida y/o llegada al aeropuerto, coincidentes con las áreas de campeo de especies catalogadas en peligro de extinción o vulnerables. Los sectores con mayor riesgo de colisión de aves con aeronaves se encuentran, fundamentalmente, entre el nivel del aeropuerto y los 1.300 pies de altura (400 m aproximadamente); esto es, en las fases de despegue y ascenso inicial o durante la aproximación y el aterrizaje, en el entorno inmediato del aeródromo. En función de la altura, se han establecido niveles de riesgo: muy alto (0-400 m), alto (400-800 m), medio (800-1.700 m), bajo (1.700-3.000 m) y muy bajo (>3.000 m).

Teniendo en consideración el análisis y comparándolo con la situación actual, el EsIA concluye que no se espera que el proyecto suponga variación, por lo que la afección a la avifauna no se estima significativa. No obstante, se prevé llevar a cabo el seguimiento de las notificaciones de colisiones con aves, como se indica en el punto destinado al seguimiento ambiental. Se analizará, en la medida de lo posible, la evolución de los impactos con aves con respecto a los años anteriores, para comparar el escenario actual con el denominado escenario AMBAR.

El promotor señala que la planificación de otras medidas de control en la infraestructura aeroportuaria escapa del ámbito de actuación del proyecto y de su competencia. Añade que, en la actualidad, se están desarrollando controles faunísticos en el recinto aeroportuario desde el servicio del control de fauna del aeropuerto.

La Subdirección General de Espacios Protegidos de la Comunidad de Madrid presenta objeciones a los datos de avifauna incluidos en el EsIA y considera que ha de llevarse a cabo un estudio más detallado; menciona, en particular, el caso del buitre negro (*Aegypius monachus*). Además, añade que no se han contemplado ni caracterizado los flujos de atracción de la avifauna hacia los vertederos existentes.

El Organismo Autónomo de Parques Nacionales (OAPN), indica que la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000139 «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares», en el ámbito de Valdetorres del Jarama, es una zona con gran densidad de población de conejos, por lo que se trata de un área destacable de alimentación de rapaces, con presencia de buitre negro, buitre leonado (*Gyps fulvus*), águilas, milanos (*Milvus sp*), etc, e incluso existe nidificación de águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*). En la actualidad, se producen choques con estas especies, que se verán incrementados cuanto más al sur se sitúe la ruta, por la aproximación a sus colonias.

El ayuntamiento de Madrid, por su parte, indica que, aunque es cierto que no se producirá un mayor impacto sobre las aves en el escenario AMBAR respecto a la situación actual, se ha producido un incremento de las colisiones en los últimos años, especialmente con aves planeadoras de gran envergadura; por ello, propone contemplar una serie de medidas adicionales a las indicadas en el EsIA, tales como aplicar medidas eficaces para reducir las poblaciones de conejos en el aeropuerto y su entorno, poner en funcionamiento puntos de alimentación para buitres en áreas alejadas de las rutas de aviación comercial en la Comunidad de Madrid, o poner en marcha técnicas de prevención de colisiones de rapaces planeadoras con aeronaves. Otros ayuntamientos participantes en el procedimiento argumentan en esta misma línea.

El promotor responde, en relación con el nivel de detalle y las fuentes de información utilizadas para el análisis de la avifauna, que el EsIA se adapta al vasto ámbito del proyecto, a su naturaleza aérea y a la metodología elaborada para analizar los impactos sobre la avifauna según trabajos y referencias bibliográficas de fuentes contrastadas, que determina un riesgo de potencial afección en las zonas donde el sobrevuelo se produce por debajo de los 800 m de altura sobre el terreno. Se han consultado fuentes oficiales y, adicionalmente, se ha hecho uso de la información específica con la que cuenta la AESA sobre el aeropuerto de Madrid-Barajas, en cuanto a las especies animales con potencial afección a las operaciones aeronáuticas, sus movimientos

habituales o desplazamientos, así como de los focos de atracción de fauna. Asimismo, se han utilizado los datos recientes de los que dispone AENA, gracias a los estudios de detalle de fauna que realiza del aeropuerto y su entorno próximo (hasta un radio de 13 km desde el punto medio de la pista). Estos, además de proporcionar información de especies presentes y de incidentes con aeronaves, permiten identificar focos de atracción de avifauna en el área de mayor riesgo de afección.

Los vertederos de Valdemingómez, Alcalá de Henares y Colmenar Viejo si se han considerado como puntos de atracción de avifauna. Se han contemplado los movimientos hacia ellos desde las zonas de descanso (y a la inversa), para las especies catalogadas estudiadas. Los taxones más destacados que presentan atracción por estos lugares son cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), milano real (*Milvus milvus*) y buitre negro. Para esta última especie, también se ha definido como zona de atracción el Soto de Viñuelas, según los movimientos identificados por la AESA. Además, se ha estudiado la distribución de esta especie en época invernante y reproductora, que está incluida en las cuadrículas en las que se ha considerado un riesgo alto y muy alto para colisión en vuelo.

Sobre las consideraciones del OAPN, el promotor aduce que en los análisis que incluye el EsIA con los principales flujos de desplazamiento de las especies de avifauna más emblemáticas con potencial afección a las operaciones aeronáuticas (información de AESA) sí se encuentra el buitre negro, pero no el águila imperial, que tampoco se incluye entre los objetivos de conservación de la ZEPA ES0000139. Los movimientos habituales del buitre negro se localizan en la zona norte del aeródromo, desde la sierra al entorno de Paracuellos del Jarama. Además, se identifica el Monte de El Pardo como zona de reproducción esporádica. Desde el punto de vista de diseño de las maniobras, las llegadas y aproximaciones propuestas en el escenario AMBAR para la configuración sur, no cambian con respecto a las actuales en las proximidades de la ZEPA ni la sobrevuelan. En esa configuración existirá únicamente un ligero desplazamiento en el entorno de La Cabrera, por lo que se puede concluir que el proyecto no genera afección a los flujos de desplazamiento del buitre negro. Además, de acuerdo con los últimos datos de AENA, correspondientes al periodo 2010-2019, no se tiene constancia de colisiones entre aeronaves y ejemplares de esa especie dentro de los límites del Parque Nacional (PN) de la Sierra de Guadarrama.

En lo que respecta a las medidas de mitigación, ENAIRE señala que forma parte de un subgrupo de trabajo aeronáutico multidisciplinar liderado por AESA, creado para tratar de forma conjunta y coordinada la problemática del sector aeronáutico con buitres y muladares en la Comunidad de Madrid. Uno de los proyectos en los que se está trabajando es en el borrador de un Decreto regulador de la gestión de las aves necrófagas en la Comunidad de Madrid, que está pendiente de publicación.

Adicionalmente, cabe destacar que el EsIA propone la realización de un estudio de avifauna de interés y potencialmente afectada por la aviación. La determinación de las especies a estudiar y del área de análisis dentro de la Comunidad de Madrid se determinará de acuerdo con las administraciones públicas competentes.

Este órgano ambiental considera que los impactos sobre la avifauna han sido adecuadamente tratados en el EsIA, teniendo en cuenta las características del proyecto y se han propuesto las medidas mitigadoras dentro del ámbito de las competencias del promotor. No obstante, para asegurar una mayor claridad en las medidas, se añade a la presente resolución la condición 2.

b.3) Red Natura 2000 y otros espacios protegidos.

El EsIA identifica los espacios protegidos o de interés natural que serán sobrevolados con las nuevas maniobras, lo que queda recogido también en los apéndices número 4 «Red Natura 2000» y número 6 «Evaluación de repercusiones a los espacios Red Natura 2000». Según indica el promotor, el análisis de las repercusiones sobre la Red Natura 2000 se ha centrado en los espacios que son sobrevolados a menos de 800 m de altura, por ser donde podrían producirse afecciones reseñables

sobre la avifauna que los habita. Son un total de 7 espacios: ZEC «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» (ES3110001), ZEPA «Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares» (ES0000139), ZEC «Cuenca del río Manzanares» (ES3110004), ZEPA «Soto de Viñuelas» (ES0000012), ZEPA «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama» (ES0000142), ZEC «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid» (ES3110006) y ZEC «Cuenca del río Guadalix» (ES3110003).

En ninguno de los planes de gestión de los espacios de la Red Natura 2000 analizados se incluye el tráfico aéreo como un problema o amenaza para las especies identificadas en ellos. Además, con carácter general, los tramos de las maniobras propuestas que sobrevuelan estos espacios protegidos a menos de 800 m son prácticamente coincidentes, tanto en planta como en nivel de vuelo, con las maniobras actuales.

La evaluación realizada concluye que el proyecto no produce efectos apreciables ni significativos sobre los objetivos de conservación de los enclaves Red Natura 2000 sobrevolados. No se comprometerá la integridad de los lugares atravesados ni la coherencia global de la Red. Además, con carácter general, las nuevas maniobras de salida y aproximación propuestas coinciden, en los tramos de sobrevuelo, en trayectoria nominal, nivel de vuelo y *modus operandi* con las que se están desarrollando en el escenario actual para estos espacios, por lo que no se esperan cambios.

Respecto a otros espacios protegidos, se indica que se va a sobrevolar por debajo de los 800 m de altura el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, el Parque Regional de los Ejes de los Cursos Bajos de los ríos Manzanares y Jarama y las Lagunas de Belvís. Todos ellos presentan coincidencia espacial con varios de los lugares de la Red Natura 2000 mencionados, por lo que se les traslada el resultado de la evaluación realizada.

Además de lo anterior, en el escenario AMBAR se prevé un aumento de la longitud de sobrevuelo del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama en un 22 % en las llegadas en configuración sur. Este incremento se debe a una modificación justificada por una necesidad operativa, debida a la alta complejidad de la gestión del Sector de control por la elevada carga de tráfico que soporta en periodos de alta demanda, y a las complicadas condiciones meteorológicas de la zona. En todo caso, el sobrevuelo se realizará a una altura mínima de 1.275 m, por lo que no se prevé afección sobre el parque nacional, atendiendo a los criterios anteriormente expuestos y teniendo en cuenta que la altura mínima de sobrevuelo legalmente prevista para este espacio es de 500 m, de acuerdo con lo indicado en la Ley 7/2013, de 25 de junio, de declaración del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama y en la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales.

El OAPN señala que, aunque se respeta la altura de sobrevuelo legalmente prevista con el proyecto AMBAR, el aumento de la longitud sobrevolada repercutirá negativamente sobre sus recursos, sobre todo en la configuración sur y recomienda que no se incremente la longitud sobrevolada de parque nacional. Además, señala que no se ha tenido en cuenta la existencia del Área de Especial Protección del parque, que se rige por su Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG). Considera, asimismo, que se producirá una importante incidencia sobre la ZEPA ES0000139, en conexión con lo que se ha indicado en el punto dedicado a la avifauna.

El promotor señala que, tras las indicaciones del OAPN, ha incluido el área de especial protección en el cálculo, y ha comprobado que las maniobras en las llegadas en el escenario AMBAR supondrán un incremento de la longitud sobrevuelo del parque de 8,5 km respecto a las calculadas en el EsIA. No obstante, ENAIRE insiste en que se cumplen las altitudes mínimas de sobrevuelo y señala que tanto en el escenario actual como en el escenario AMBAR, la mayor elevación de terreno sobrevolada en el Parque Nacional se produce a una altura media de 1.600 m. La implementación de AMBAR no conlleva ninguna modificación de la altura de paso de las aeronaves sobre este enclave protegido. Añade que, tras el proceso de información pública del proyecto, se publicó el Real Decreto 493/2021, de 6 de julio, por el que se modifica el límite de altura de

sobrevuelo del territorio de determinados parques nacionales, dispuesto en el artículo 7, número 3, letra e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales. Sin embargo, ese Real Decreto dispone que, por motivos de defensa nacional, las restricciones al sobrevuelo que modifica no afectan a las vigentes para el Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, que seguirá rigiéndose en este aspecto, por las prescripciones de la Ley 7/2013. Por tanto, la altitud mínima para el sobrevuelo de este parque nacional continúa siendo de 500 m. Por tanto, concluye que el diseño del proyecto garantiza la conservación de los méritos ambientales del parque nacional.

En cuanto a la ZEPA ES0000139, recuerda que en el análisis de espacios de Red Natura realizado en el EsIA se llega a la conclusión de que el proyecto no produce efectos apreciables ni significativos sobre los objetivos de conservación de los enclaves Red Natura 2000 sobrevolados.

b.4) Atmósfera y cambio climático.

Ruido: El EsIA incluye en su anexo II un estudio acústico que compara la situación del entorno del aeropuerto en la operativa actual, con la situación esperada en las maniobras propuestas con la puesta en marcha del escenario AMBAR. El promotor concluye que el impacto acústico reflejado por las isófonas correspondientes a la nueva propuesta es prácticamente idéntico al de la situación actual.

Únicamente se ha detectado un ligero desplazamiento de las curvas isófonas calculadas en algunos puntos en relación con el escenario actual, cuya justificación radica en la propia metodología que se establece para el cálculo de huellas acústicas, siguiendo los procedimientos de la legislación vigente. El desplazamiento se origina en el simulador utilizado, debido a que el escenario actual ha modelizado las trayectorias de vuelo de las operaciones reales de las aeronaves del año 2019, mientras que el escenario futuro modeliza los procedimientos nominales teóricos y simulados. La pequeña diferencia entre lo volado realmente y la trayectoria teórica es la que induce en el simulador la desviación. Dado que los parámetros de las maniobras nominales actual y futura no cambian en esas zonas, se entiende que, en la práctica, los aviones seguirán operando de la misma forma. Por tanto, los resultados de ambos escenarios obtenidos en el estudio acústico se consideran equivalentes en su globalidad, y se concluye que la puesta en servicio del proyecto AMBAR no supondrá variaciones respecto a la servidumbre acústica del aeropuerto, ni tampoco en lo que a horarios, configuración y uso de las pistas se refiere.

El EsIA añade que entre las actuaciones que actualmente se están llevando a cabo para minimizar el impacto acústico en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se encuentra la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico, para garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de los edificios. Esta actuación, gestionada y ejecutada por Aena, ha supuesto hasta la fecha la insonorización de aproximadamente 13.000 viviendas y edificaciones de usos sensibles. Además, el aeropuerto de A.S. Madrid-Barajas tiene aprobada una servidumbre acústica mediante el Real Decreto 1003/2011, de 8 de julio. En su Plan de Acción asociado se recoge la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico citado especificando, además, que este Plan de Aislamiento se deberá ampliar con las áreas incluidas en la servidumbre acústica que no estuvieran previamente incluidas en el Plan de Aislamiento en ejecución. Las edificaciones sensibles afectadas por el proyecto AMBAR se encuentran en su totalidad integradas dentro del ámbito de la isófona de la delimitación de la servidumbre acústica aprobada. Por ello, no es necesario establecer medidas correctoras adicionales, si bien ENAIRE procederá a informar a Aena sobre dichas afecciones identificadas.

Fuera del ámbito de la servidumbre acústica, se han incluido modificaciones en los entornos de los procedimientos donde se han identificado opciones de mejora de la situación actual, evitando la afección a entornos poblados. Éstas son:

– Modificación de los actuales tramos inicial e intermedio de las aproximaciones ILS en configuración sur RWY (18R/18L), en el entorno de La Cabrera. Se facilitan los

descensos continuos y se prevé reducir las molestias acústicas percibidas sobre la población.

- Modificación de los tramos de aproximación inicial ILS en configuración norte (RWY 32R/32L), en el entorno de Perales de Tajuña.
- Modificación de las llegadas en configuración sur, en el punto ETUNI, para minimizar afección a Los Ángeles de San Rafael.
- Modificación de las salidas en configuración sur, por las RWY 14R/L, que viran hacia el este (RBO, PINAR, NANDO y SIE) para evitar la afección sobre Valdilecha.
- Las salidas RNAV se han superpuesto a las actuales para no generar variaciones en los tramos iniciales.

Además, se prevé la limitación por parte de la Dirección General de Aviación Civil de procedimientos asignados de llegada y aproximación al aeropuerto a partir de los 5.000 pies (unos 1.524 m) de altitud, y en el horario nocturno comprendido entre las 00:00 y las 06:00, al objeto de atenuar el ruido en las operaciones de aterrizaje durante el periodo nocturno, por medio de una circular aeronáutica de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido. También se implementarán ascensos y descensos continuos.

La Dirección General de Salud Pública de la Comunidad de Madrid indica que, debido a que en el documento se cita la afección a establecimiento hospitalario (Hospital Asepeyo, en Coslada) y educativo (Colegio de Educación Infantil y Privada San Esteban, en Coslada), además de afección a suelo residencial, en el Plan de Acción aprobado se debería contemplar de forma prioritaria, la aplicación de las Mejores Técnicas Disponibles para mejorar las condiciones acústicas de estos establecimientos sensibles afectados, debido a las características de vulnerabilidad a la contaminación ambiental de sus usuarios, al menos para cumplir con los objetivos de calidad acústica para esas áreas.

El OAPN considera que con la realización del proyecto se incrementará el ruido en las poblaciones de El Real Sitio de San Ildefonso y Valsaín. También señala que el Valle del Lozoya se ve perjudicado acústicamente por el ruido del tráfico aéreo.

Varios ayuntamientos proponen cambios en trayectorias y otras modificaciones de procedimientos para evitar impacto acústico y emisiones sobre sus poblaciones. Estos aspectos también se incluyen en varias alegaciones.

ENAIRES responde que la gestión de las medidas identificadas en los planes de acción asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y a la Servidumbre Acústica del Aeropuerto son competencia de Aena, y excede a la suya. El Plan de Acción asociado al MER (Fase III) del Aeropuerto fue aprobado definitivamente por la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mediante anuncio en el BOE núm. 71, de 23 de marzo de 2019. Aena elaboró las servidumbres aeronáuticas acústicas, aprobadas inicialmente mediante la Orden Ministerial 231/2011, de 13 de enero, y ratificadas posteriormente por el Real Decreto 1003/2011, de 8 de julio. Aena confirma que las dos edificaciones señaladas por la Dirección General de Salud Pública de la Comunidad de Madrid ya están incluidas dentro del Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto.

Con respecto a lo indicado por el OAPN, el promotor insiste en que la realización del proyecto no producirá incremento de la afección acústica con respecto a la situación actual.

Por último, en cuanto a lo indicado por los diversos ayuntamientos, ENAIRES responde que la actual estructura de salidas y llegadas en el TMA de Madrid está aprobada por la CSAM. De ella depende el Grupo de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR), encargado del estudio de propuestas e iniciativas sobre posibles actuaciones encaminadas a mejorar la exposición por ruido en el entorno del aeropuerto. ENAIRES no puede modificar unilateralmente procedimientos aéreos que puedan tener afección a la Servidumbre Acústica del aeropuerto que no hayan sido analizados, tratados y aprobados en GTTR y CSAM. Fuera del ámbito de la servidumbre acústica, se han incluido modificaciones en aquellos entornos de los procedimientos donde se han

identificado opciones de mejora de la situación actual, evitando la afección a entornos poblados. Se informa a los ayuntamientos que el cauce para tratar la propuesta de cambio de ruta es a través del GTTR.

Emisiones de contaminantes: El EsIA incluye un análisis de las emisiones atmosféricas, que evalúa si con la implementación del proyecto se producirá una variación de los impactos sobre la calidad del aire y la huella de carbono respecto a la situación actual, con la implantación de AMBAR.

El indicador de impacto empleado para la evaluación de la afección a la calidad del aire es el consumo de combustible en toneladas (t), para lo cual se calculan las millas voladas en el volumen comprendido hasta los 3.000 pies (unos 914 m) de altura, el entorno aeroportuario. Posteriormente, se procede a la transformación de las t de combustible estimadas en las correspondientes emisiones equivalentes de NO_x, SO₂ y Benceno, para evaluar el efecto sobre la calidad del aire. Para calcular la huella de carbono, se obtienen las t equivalente en CO₂ de esa cantidad de combustible.

Según los análisis realizados, la implantación de los nuevos procedimientos RNAV, producirá un consumo de combustible global de unas 403.046 t anuales, que se traduce en unas emisiones anuales de CO_{2eq} de 1.273.626 t. Sin la implantación de las nuevas maniobras, en el escenario actual, el consumo de combustible se calcula en 417.225 t anuales, que se traducen en 1.318.432 t de CO_{2eq}. Es decir, la implementación de la actuación tendrá un impacto positivo sobre atmósfera, pues con la nueva operativa de llegadas RNAV al aeropuerto, reducirá la huella de carbono en un 3,4 % con respecto a la situación actual (44.800 t de CO_{2eq} menos al año). El ahorro de combustible se debe a que la nueva estructura RNAV planteada conllevará importantes mejoras operativas.

c) Análisis de efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El EsIA indica que las actuaciones que se definen y evalúan hacen referencia a la modernización de maniobras en el espacio aéreo. En ningún caso se trata de la implantación de instalaciones o infraestructuras, con características físicas, que requieran un desarrollo asociado a las distintas etapas o fases, asociada a la implementación de cualquier obra de infraestructura (construcción, explotación, mantenimiento y/o desmantelamiento).

Por ello, concluye que este proyecto no es vulnerable a los riesgos de accidentes o catástrofes que menciona ley de evaluación ambiental, y no es de aplicación su análisis.

La Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación de la Comunidad de Madrid, organismo competente en la materia, no realiza en su informe ninguna observación ni sugerencia al respecto.

d) Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El EsIA incluye un PVA que tendrá como objetivos:

- Comprobar la eficacia de las medidas de protección establecidas y ejecutadas.
- Cuando la eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer soluciones adecuadas.
- Detectar los impactos no previstos e incluir las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos.
- Informar sobre los aspectos objeto de vigilancia y ofrecer un método sistemático, lo más sencillo y económico posible, para realizar la vigilancia de forma eficaz.
- Describir el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión.

Las tareas de seguimientos propuestas son:

- Prevención de la contaminación acústica: Comprobación de que los niveles sonoros ambientales producidos por la implementación del proyecto se ajustan a las previsiones del EsIA; se realizará un seguimiento de los niveles de inmisión producidos en puntos receptores del entorno aeroportuario, a partir de los datos registrados en el

Sistema de Monitorado de Ruido del aeropuerto, con las verificaciones *in situ* que se estimen oportunas.

– Prevención de la contaminación ambiental:

- Monitorización de las esperas realizadas con las nuevas maniobras y cálculo del consumo anual de combustible, junto con su transformación en las correspondientes emisiones anuales equivalentes de CO₂ emitidas a la atmósfera. Comparación con el escenario actual.

- Seguimiento de las maniobras de ascenso continuo y descenso continuo que se realicen en el aeropuerto, en relación con el total de movimientos anuales.

– Protección de la avifauna: Seguimiento de las notificaciones de incidentes de tráfico de aeronaves con avifauna, que permita analizar la evolución de los impactos con aves, respecto a la situación anterior a la implementación de AMBAR.

– Operativa: Revisión de la operativa del tráfico aéreo en el aeropuerto a partir de la entrada en vigor de los nuevos procedimientos RNAV propuestos, al objeto de comprobar la adherencia de las operaciones reales a los procedimientos de salida y llegada diseñados y publicados en el AIP-España, con especial atención a los tramos de salidas con altitudes inferiores a los 10.000 pies (unos 3.000 m) y los tramos de aproximación con altitudes a partir de los 5.000 pies (unos 1.500 m).

El EsIA propone llevar a cabo estos controles con carácter anual, durante el año siguiente a partir de la puesta en funcionamiento de los procedimientos analizados, si bien ENAIRE señala que se adaptará a las indicaciones de este órgano ambiental.

Para el correcto desarrollo del PVA, se han incluido las condiciones 3 y 4 a la presente resolución.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado d, del punto 1, del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, 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 139/2020, de 28 de enero, 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: el documento técnico del proyecto, el EsIA, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Rediseño de las maniobras de entrada y salida en el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid/Barajas. Proyecto AMBAR» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y de vigilancia, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de Derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al proyecto

i) Condiciones generales:

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA y las aceptadas tras la información pública, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

(2) Al objeto de comprobar que las conclusiones del EsIA son correctas, ENAIRE realizará un estudio de la avifauna de interés potencialmente afectada por la aviación, cuyo ámbito de estudio, contenido y alcance se acordará con el organismo competente de la Comunidad Autónoma de Madrid y con el MITECO.

El estudio incluirá un trabajo de campo de dos ciclos anuales de duración y deberá determinar la presencia en la zona de estudio de las especies para las que se han detectado mayores riesgos de colisión en el EsIA, sus comportamientos en vuelo, las zonas más utilizadas (alimentación, reposo y/o nidificación, pasillos migratorios, etc.), y la existencia o no de zonas de formación de térmicas que sean utilizadas por las aves y puedan generar conflicto con las operaciones del proyecto AMBAR.

Se relacionarán los resultados obtenidos con los estudios de riesgos de impacto con fauna que elabora el gestor aeroportuario, prestando especial atención a las colisiones registradas antes y después de la implantación del proyecto AMBAR. En caso de que se detecte un aumento de las colisiones con especies de aves protegidas como consecuencia de la implantación del proyecto AMBAR, se deberán establecer las medidas necesarias para la compatibilización del proyecto con la conservación de los valores existentes.

Los trabajos de campo deberán indicar la metodología, fechas y puntos de observación, transectos, avistamientos, comportamiento, etc. Para las especies con algún grado de protección, se deberá determinar su distribución, uso del hábitat, áreas de cría y nidificación, de campeo y alimentación, dormideros, etc.

Se presentarán los resultados del estudio de avifauna realizado, tanto ante este órgano ambiental, como ante el OAPN y ante el organismo competente en la conservación de la biodiversidad de la Comunidad de Madrid.

iii) Condiciones al PVA.

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el EsIA, debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas, a través de un seguimiento de la eficacia de dichas medidas y sus criterios de aplicación, que se consagrará en los correspondientes informes de vigilancia.

(3) Los controles previstos por el PVA se llevarán a cabo al menos hasta el tercer año desde la implantación de la nueva operativa, que se prorrogarán hasta el quinto año en caso de detectarse algún impacto significativo.

(4) Se presentarán ante este órgano ambiental los resultados del seguimiento de las notificaciones de incidentes de tráfico de aeronaves con avifauna, que también serán reportados al OAPN y al organismo competente en conservación de la biodiversidad de la Comunidad de Madrid.

2. Conclusión sobre evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000

El EsIA concluye que el proyecto no produce efectos apreciables ni significativos sobre los objetivos de conservación de los lugares de la Red Natura 2000 sobrevolados. Afirma que no se perjudicará la integridad de los lugares atravesados ni la coherencia de la Red. Las nuevas maniobras coinciden, de forma general, tanto en tramos sobrevolados, como en trayectoria nominal, nivel de vuelo y *modus operandi* con las actuales en estos lugares, por lo que no se esperan cambios entre las afecciones actuales y las que tendrán lugar en la puesta en marcha del escenario AMBAR sobre la Red Natura 2000.

Teniendo en cuenta lo anterior y las medidas propuestas, este órgano ambiental considera que no se producirá perjuicio sobre los enclaves de la Red Natura 2000 que coinciden espacialmente con el proyecto.

Cada una de las medidas establecidas en el EsIA y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental 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 proyecto.

Madrid, 10 de junio de 2022.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

ANEXO I

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones¹

Consultados	Contestación
<i>Administración Estatal</i>	
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
Organismo Autónomo de Parques Nacionales (OAPN). MITECO.	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Aire Limpio y Contaminación Industrial. MITECO.	No
Dirección General de Aviación Civil (DGAC). Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).	No
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). MITMA.	Sí
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio del Interior.	Sí
Delegación del Gobierno en Madrid.	Sí
Delegación del Gobierno en Castilla- La Mancha.	No
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	No
<i>Administración Autonómica</i>	
Comunidad de Madrid	
Área de Evaluación Ambiental Comunidad de Madrid. Subdirección General de Impacto Ambiental y Cambio Climático. Dirección General de Descarbonización y Transición Energética. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura. Comunidad de Madrid.	Sí
Subdirección General de Espacios Protegidos. Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura. Comunidad de Madrid.	Sí

Consultados	Contestación
Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación. Consejería de Presidencia, Justicia en Interior. Comunidad de Madrid.	Sí
Área de Sanidad Ambiental. Comunidad de Madrid.	Sí
Dirección General de Economía Circular. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad*. Comunidad de Madrid.	Sí
Área de Conservación de Flora y Fauna. Subdirección General de Recursos Naturales. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad*. Comunidad de Madrid.	No
Parques Regionales de la Comunidad de Madrid. Subdirección General de Espacios Protegidos. Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad*. Comunidad de Madrid.	No
Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama. SG de Espacios Protegidos. Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad*. Comunidad de Madrid.	No
Área de Calidad Atmosférica. Subdirección General de Impacto Ambiental y Cambio Climático. Dirección General de Descarbonización y Transición Energética. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura. Comunidad de Madrid.	No
Área de Instalaciones Aeronáuticas. Dirección General de Transportes y Movilidad. Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras*. Comunidad de Madrid.	No
Castilla y León	
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	Sí**
Dirección General de Transportes. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	Sí
Agencia de Protección Civil. Junta de Castilla y León.	Sí
Castilla-La Mancha	
Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Desarrollo Sostenible. Castilla- La Mancha.	Sí***
Oficina del Cambio Climático. Consejería de Desarrollo Sostenible. Castilla- La Mancha.	No
Dirección General de Transportes y Movilidad. Consejería de Fomento. Castilla- La Mancha.	No
DG de Protección Ciudadana. Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas. Castilla- La Mancha.	No
<i>Administración local</i>	
Comunidad de Madrid	
Ayuntamiento de Alameda del Valle.	No
Ayuntamiento de Alcobendas.	Sí
Ayuntamiento de Algete.	Sí
Ayuntamiento de Anchuelo.	No
Ayuntamiento de Arganda del Rey.	No
Ayuntamiento de Brea de Tajo.	No
Ayuntamiento de Bustarviejo.	No
Ayuntamiento de Camporreal.	No
Ayuntamiento de Canencia.	No
Ayuntamiento de Carabaña.	No
Ayuntamiento de Casarrubuelos.	No
Ayuntamiento de Chinchón.	No
Ayuntamiento de Cobeña.	No
Ayuntamiento de Coslada.	Sí
Ayuntamiento de Cubas de la Sagra.	No

Consultados	Contestación
Ayuntamiento de El Molar.	No
Ayuntamiento de El Vellón.	No
Ayuntamiento de Fuente el Saz del Jarama.	Sí
Ayuntamiento de Garganta de los Montes.	No
Ayuntamiento de La Cabrera.	No
Ayuntamiento de Loeches.	No
Ayuntamiento de Lozoya.	No
Ayuntamiento de Lozoyuela-Navas-Sieteiglesias	No
Ayuntamiento de Madrid.	Sí
Ayuntamiento de Mejorada del Campo.	Sí
Ayuntamiento de Morata de Tajuña.	Sí
Ayuntamiento de Navalafuente.	No
Ayuntamiento de Orusco de Tajuña.	No
Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama.	No
Ayuntamiento de Perales de Tajuña.	No
Ayuntamiento de Pinilla del Valle.	No
Ayuntamiento de Pinto.	Sí
Ayuntamiento de Rascafría.	No
Ayuntamiento de Redueña.	No
Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid.	No
Ayuntamiento de San Fernando de Henares.	Sí
Ayuntamiento de San Martín de la Vega.	No
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.	Sí
Ayuntamiento de Talamanca del Jarama.	No
Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz.	Sí
Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada.	No
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.	No
Ayuntamiento de Torrelaguna.	Sí
Ayuntamiento de Torremocha del Jarama.	No
Ayuntamiento de Valdemanco.	No
Ayuntamiento de Valdemoro.	No
Ayuntamiento de Valdettres del Jarama.	No
Ayuntamiento de Valdilecha.	No
Ayuntamiento de Velilla de San Antonio.	Sí
Ayuntamiento de Venturada.	No
Ayuntamiento de Villar del Olmo.	No

Consultados	Contestación
<i>Castilla y León</i>	
Ayuntamiento de El Espinar (Segovia).	No
Ayuntamiento de La Losa (Segovia).	No
Ayuntamiento de Navas de Riofrío (Segovia).	No
Ayuntamiento de Ortigosa del Monte (Segovia).	No
<i>Castilla-La Mancha</i>	
Ayuntamiento de Carranque (Toledo).	No
Ayuntamiento de Ugena (Toledo).	No
Ayuntamiento de Víso de San Juan (El) (Toledo).	No
Ayuntamiento de Almoguera (Guadalajara).	No
Ayuntamiento de Alovera (Guadalajara).	No
Ayuntamiento de Azuqueca de Henares (Guadalajara).	No
Ayuntamiento de Cabanillas del Campo (Guadalajara).	Sí
Ayuntamiento de Chiloeches (Guadalajara).	Sí
Ayuntamiento de Guadalajara (Guadalajara).	No
Ayuntamiento de Loranca de Tajuña (Guadalajara).	Sí
Ayuntamiento de Marchamalo (Guadalajara).	No
<i>Entidades</i>	
AENA.	No
SEO BirdLife.	No
Ecologistas en Acción.	No
WWF España.	No
Asociación Ecologista del Jarama El Soto.	No
Plataforma Jarama Vivo.	No

¹ Se indican los nombres de los consultados en la designación en la que se realizó la consulta según ENAIRE.

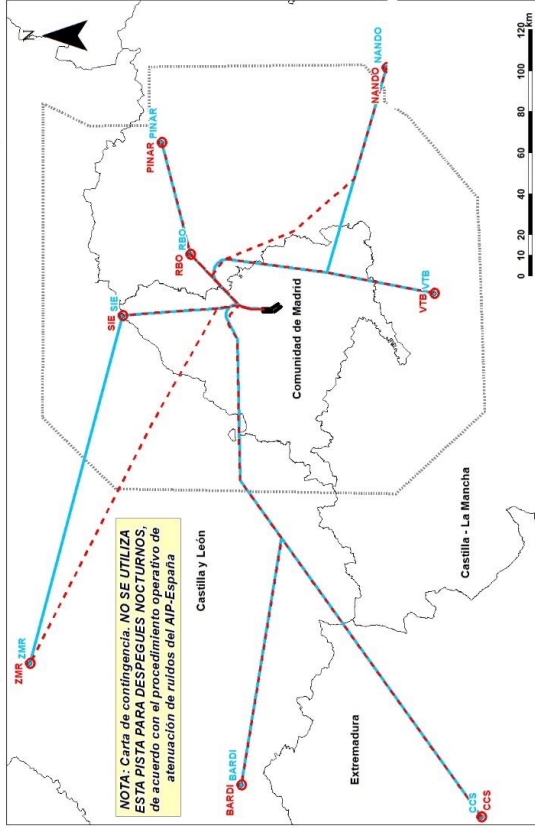
* Se indica un nombre incorrecto de estas consejerías, que cambiaron de denominación. En algunos casos, sí se incluye la designación actual que es: Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura; Consejería de Transportes e Infraestructuras.

** Se recibe tras subsanación informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León. ENAIRE indica que se traspapeló y fue recibido antes de la remisión del expediente.

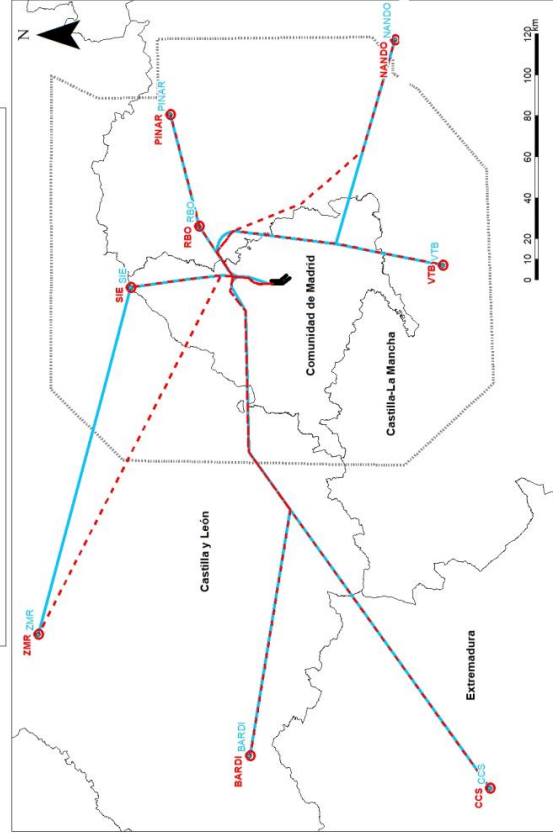
*** Se recibe tras la subsanación formal.

SALIDAS DIURNAS Y NOCTURNAS 36 R Y 36 L. PROPUESTAS VS ACTUALES.

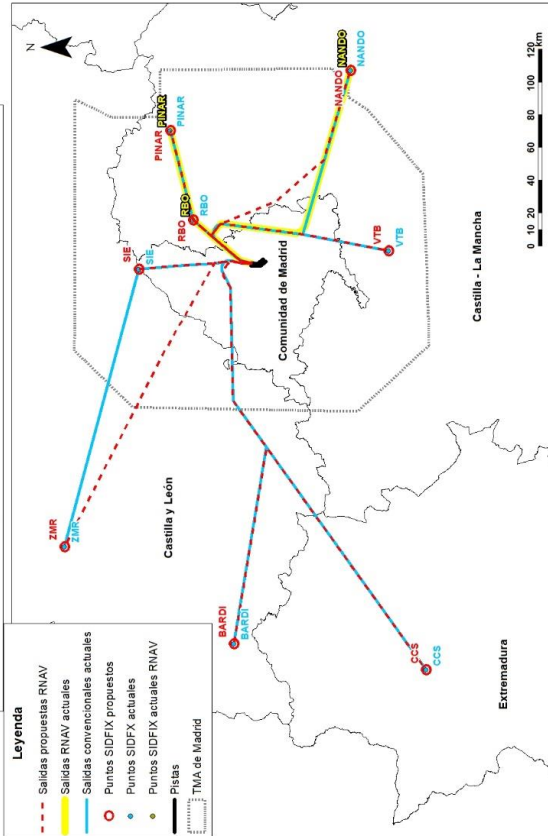
RWY 36R NOCTURNO SALIDAS PROPUESTAS RNAV vs ACTUALES



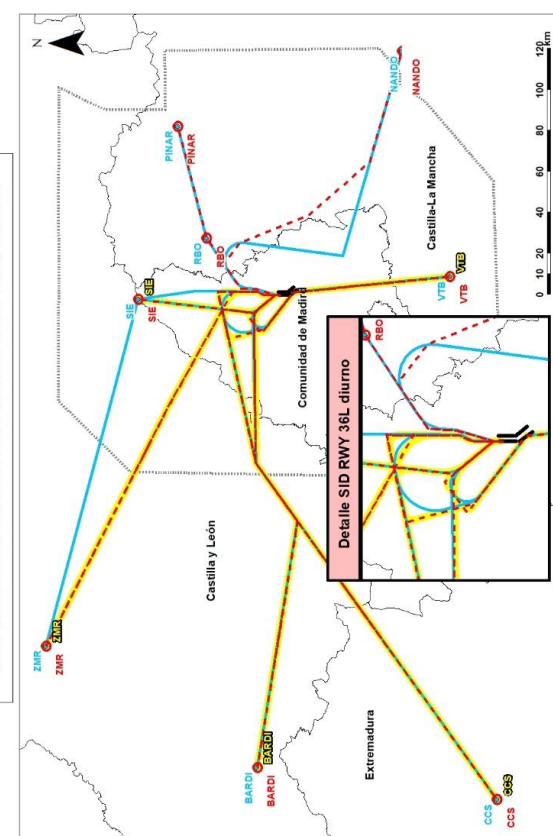
RWY 36L NOCTURNO SALIDAS PROPUESTAS RNAV vs ACTUALES



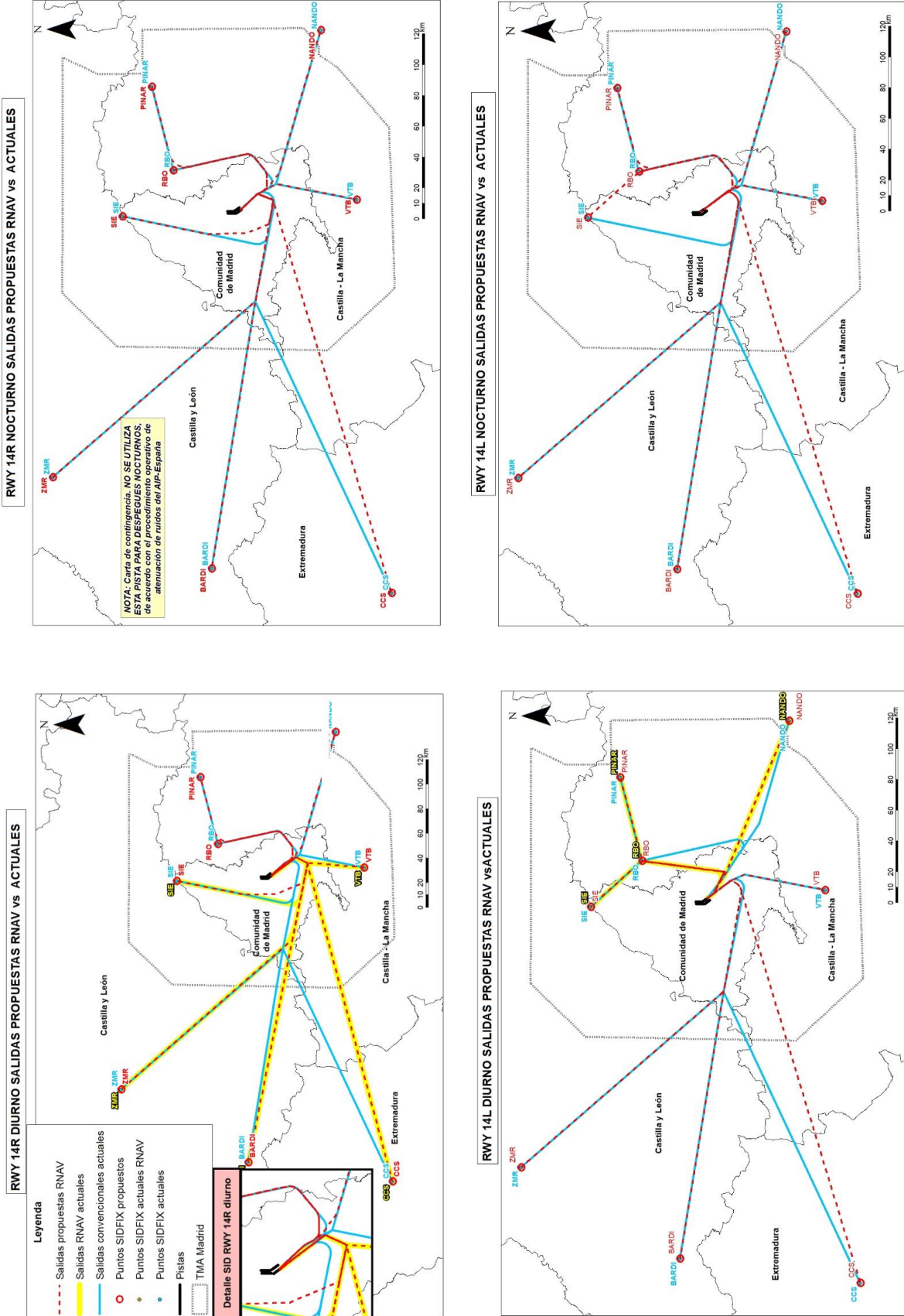
RWY 36R DIURNO SALIDAS PROPUESTAS RNAV vs ACTUALES



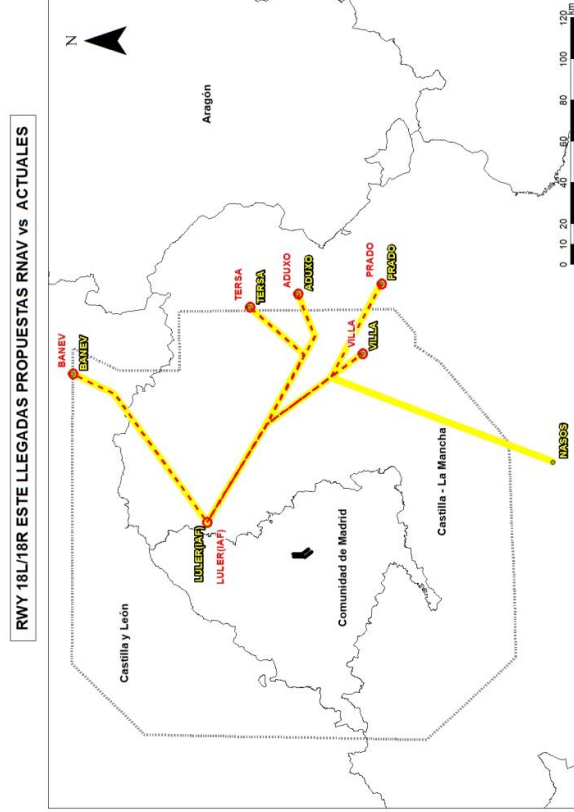
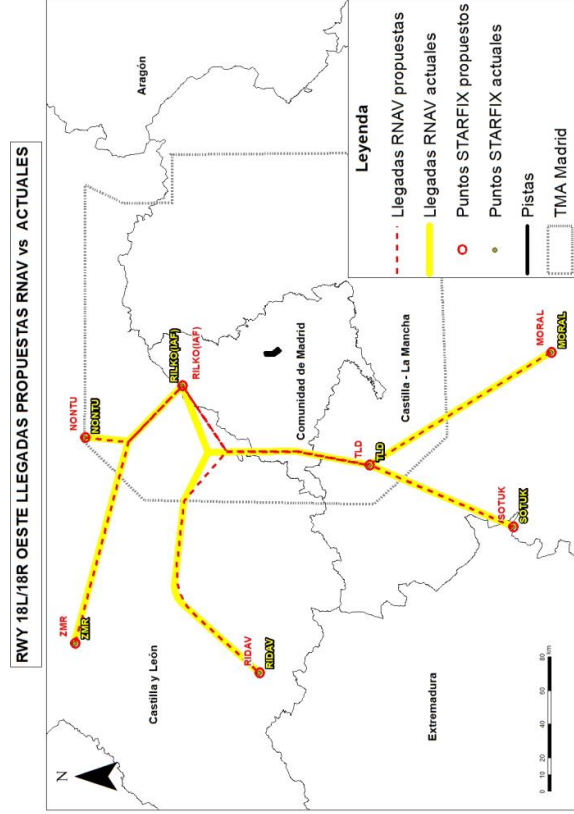
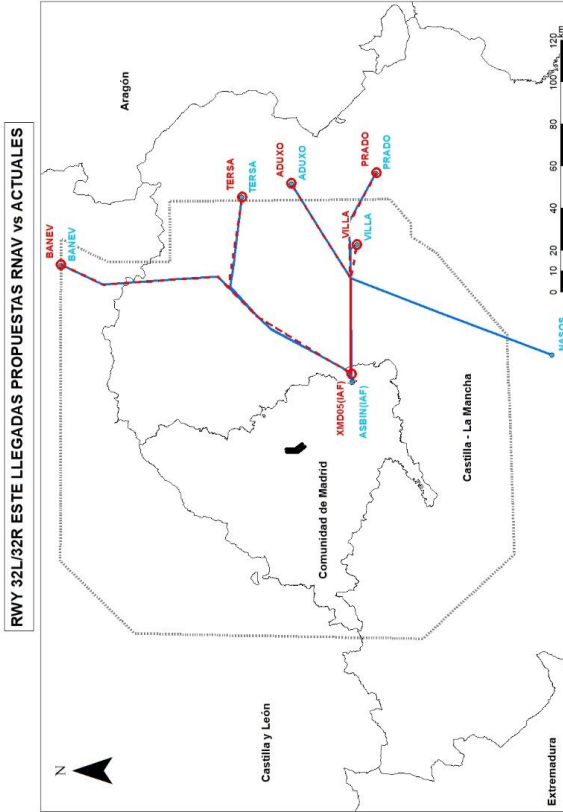
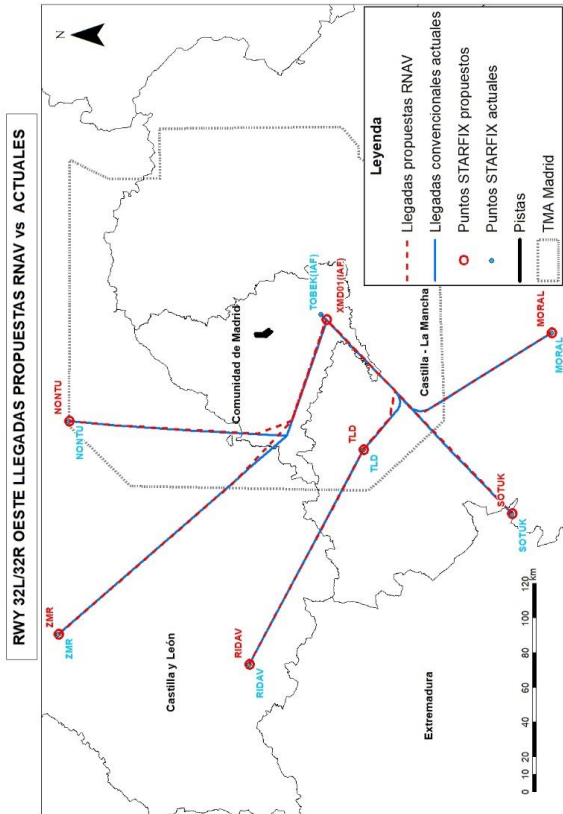
RWY 36L DIURNO SALIDAS PROPUESTAS RNAV vs ACTUALES



SALIDAS DIURNAS Y NOCTURNAS 14 R Y 14 L. PROPUESTAS VS ACTUALES.



LLEGADAS 32R/32 L OESTE, 32R/32L ESTE, 18R/18L OESTE, 18R/18L ESTE. PROPUESTAS VS ACTUALES.



APROXIMACIONES 32R/32 - 18R/18L ILS, 32R/32L-18R-18L RNP PROPUESTAS SOBRE CARTAS AIP.

