

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 5545** *Resolución de 22 de mayo de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Rediseño de maniobras de salida y llegada instrumentales para el aeropuerto de Menorca».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 27 de febrero de 2019 tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, de este Ministerio, escrito de División de Calidad y Medio Ambiente de Enaire, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Rediseño de maniobras de salida y llegada instrumentales para el aeropuerto de Menorca».

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes: El proyecto pretende implementar la Navegación Basada en Prestaciones (PBN por sus siglas en inglés) en el espacio aéreo de las Islas Baleares, mediante la adaptación y optimización de las actuales maniobras de llegada y salida al aeropuerto de Menorca por parte de las aeronaves comerciales.

El proyecto pretende, por tanto, sustituir las actuales maniobras convencionales, que se apoyan en el uso de las redes terrestres de radioayudas, por unas nuevas trayectorias PBN que utilizan constelaciones de satélites para poder definir rutas de mayor precisión y eficiencia.

Las actuaciones recogidas en el documento ambiental se encuadran en el aeropuerto de Menorca y su ámbito más cercano. El aeropuerto se encuentra en el término municipal de Mahón, a unos 4,5 km del núcleo urbano y, en menor medida, dentro del término municipal de Sant Lluís.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la División de Calidad y Medio Ambiente de Enaire.

Con fecha 12 de abril de 2019, se solicita información adicional al promotor, por haberse detectado carencias en el documento ambiental. El día 13 de junio de 2019, se recibe en el órgano ambiental el documento ambiental subsanado.

Con fecha 9 de julio de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha 3 de octubre de 2019, se reiteró informe de contestación del Instituto Balear de la Naturaleza, de la Comisión Balear de Medio Ambiente, del Consell Insular de Menorca, de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad y de la Dirección General de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos, del Gobierno de las Islas Baleares.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados *	Respuestas recibidas
AENA Aeropuertos.	No
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Ministerio de Fomento.	Sí
Ayuntamiento de Alaior.	No
Ayuntamiento de Es Castell.	No
Ayuntamiento de Ciutadella de Menorca.	No

Relación de consultados *	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Ferrieres.	No
Ayuntamiento de Mahón.	No
Ayuntamiento de Es Mercadal.	No
Ayuntamiento de Es Migjorn Gran.	No
Ayuntamiento de Sant Lluís.	No
Ayuntamiento de Santanyí.	No
Comisión Balear de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
Consell Insular de Menorca.	Sí
Delegación del Gobierno en Baleares.	No
Dirección General de Cultura. Consejería de Participación, Transparencia y Cultura. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos. Consejería Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Emergencias e Interior. Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Energía y Cambio Climático. Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.(*)	Sí
Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Puertos y Aeropuertos. Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO).	Sí
Grupo Ornitológico Balear de Menorca - GOB	No
Instituto Balear de la Naturaleza (IBANAT). Consejería Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí
SEO/BirdLife	No
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. MITECO.	Sí
Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. MITECO.	No
Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social	Sí
WWF- España	No

* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.

(*) Remite informes del Servicio de Planificación en el Medio Natural y del Servicio de Protección de Especies.

Las aportaciones más relevantes de los organismos consultados que han servido de base para motivar la presente propuesta de resolución se reflejan en el apartado «c».

Con la información hasta aquí recabada se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.^a del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

Como se ha indicado, el proyecto trata del rediseño de las maniobras de entrada y salida al aeropuerto de Menorca por parte de las aeronaves comerciales.

Para ello, se pretende eliminar todos los procedimientos de navegación aérea convencional, que se apoyan en el uso de las redes terrestres de radioayudas que definen, a su vez, la estructura de las rutas ATS (Servicios de Tránsito Aéreo) por las que transitan las aeronaves y que son fijas e inflexibles desde un punto de vista geográfico. Este sistema además, incumple los criterios establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Con la actuación, se definen nuevas trayectorias, implementando el sistema PNB (Navegación Basada en las Prestaciones) que utiliza constelaciones de satélites que permiten rutas de mayor precisión y eficiencia.

El promotor indica que otro de los objetivos del proyecto es la segregación de los flujos de salida y llegada que, además de reducir las comunicaciones e interacciones entre tráficos generando un descenso de la complejidad operativa y un aumento de la seguridad y de la capacidad, permite un incremento del número de aeronaves capaces de completar ascensos y descensos continuos.

La solución adoptada conlleva la definición, para cada pista, de nuevas maniobras de salida y nuevas maniobras de llegada. Así para todas las salidas propuestas, se definen 12 nuevos procedimientos, que se dirigen hacia los siguientes puntos de notificación: ADROL, BAVER, DRAGO, EDULI, EPAMA, GALAT, ISTER, LUNIK, MEROS, MORSS, SARGO Y ROTET.

Para los procedimientos de salida, se definen sobre el ámbito terrestre de la isla dos procedimientos diferenciados, las salidas por la pista RWY01 hacia el norte y las salidas por la pista RWY19 hacia el sur:

– Las salidas por la pista RWY01, contemplan dos corredores de salida diferenciados, el primero, el oriental, presenta un tramo inicial prácticamente coincidente con las maniobras actuales: avanza desde cabecera de pista en sentido norte/noreste, pasando por el oeste del polígono industrial de Mahón (POIMA), sobrepasando Serra Morena, y continuando por el oeste del parque Natural s'Albufera des Grau hacia el norte de la isla, hasta sobrepasar la línea de costa. Tras sobrevolar el punto de notificación TIMOR, a un nivel medio de vuelo de 1.200 metros, se ramifica en cuatro corredores. Según el documento ambiental, este supuesto se dará en el 37,4 % de las ocasiones.

El segundo corredor, el occidental, es de nuevo trazado. También tiene su origen en la cabecera de pista 01 pero, tras abandonarla, se dirige al norte/noroeste, a una distancia de unos 15° al oeste del anterior, hasta alcanzar el punto de notificación MH600 a un nivel de vuelo medio de 850 metros, donde cambia de dirección hacia el oeste. Esta nueva trayectoria, se define por el sur del límite municipal des Mercadal, hacia es Migjorn Gran, donde tras bordear dicha población por el norte, cambia de dirección hacia el suroeste, para dirigirse al Mediterráneo y abandonar la isla. Este corredor encaminará, aproximadamente, el 23,5% del tráfico de salida del aeropuerto.

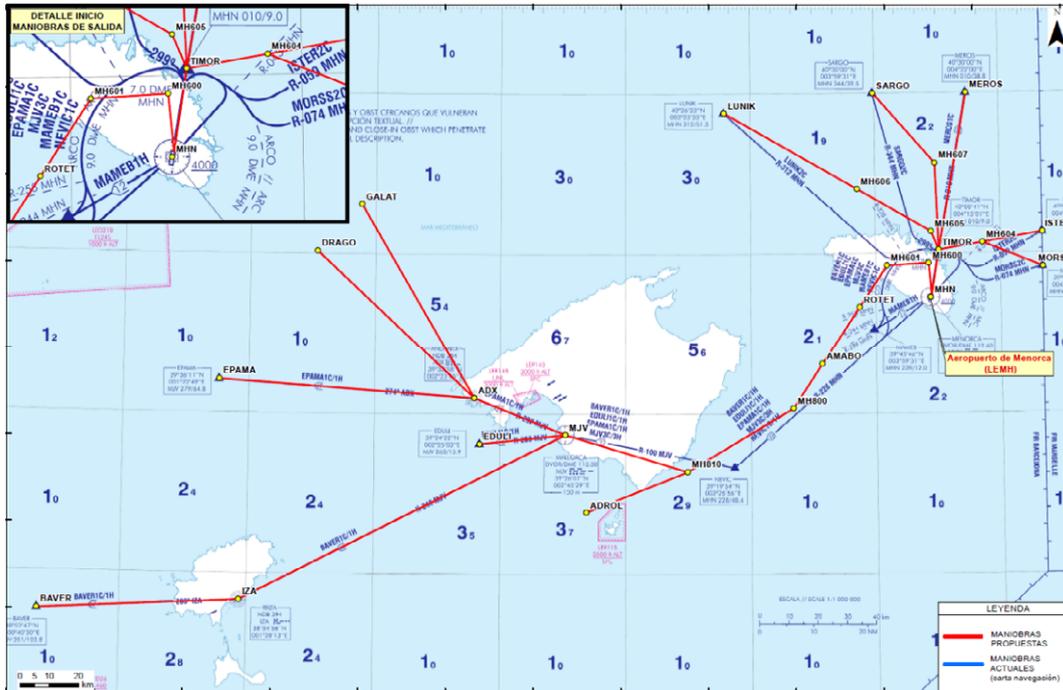
Los niveles de vuelo medios previstos por las aeronaves sobre los puntos de paso definidos por territorio insular son, para las salidas más orientales, de 3.900 pies sobre TIMOR (1.200 m), y para las occidentales, de 2.800 pies en MH600 (850 m), y 6.100 pies en MH601 (1.860 m).

– Las salidas por la configuración sur o pista RWY19, son del orden del 39% del total de las salidas. Las nuevas salidas presentan un tramo inicial común para todas las aeronaves independiente de su destino, hasta llegar a un punto sobre el mar mediterráneo llamado MH710, que se localiza a unos 6 km de la línea de costa, a partir del cual las aeronaves virarán hacia el este o hacia el oeste en función de su destino. Las nuevas trayectorias, se han definido por el límite exterior de la isla, sin sobrevolar terreno insular.

Los niveles de vuelos medios previstos por las aeronaves sobre los puntos de paso definidos más próximos al territorio insular son de 2.200 pies sobre MH700 (670 m), de 4.400 pies sobre MH701 y MH710 (1340 m) y 7.000 pies sobre MH702 y ROTET (2.150 m).

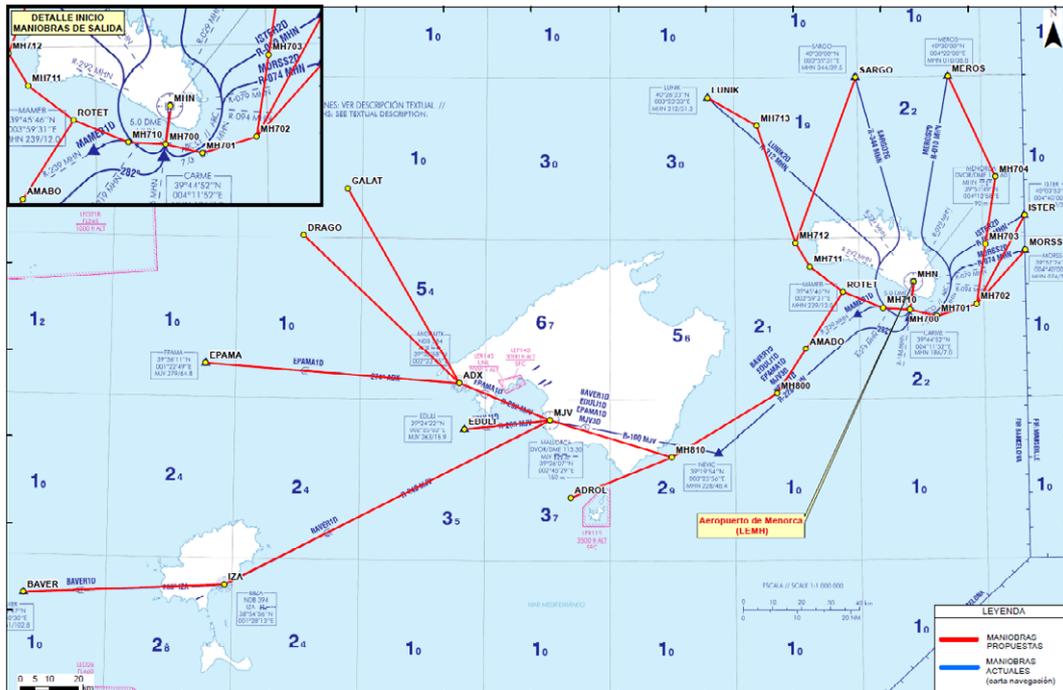
Se muestra en las siguientes imágenes: en azul los procedimientos actuales a modificar y en rojo los propuestos.

Salida pista RWY01:



Fuente: documento ambiental.

Salida pista RWY19:



Fuente: documento ambiental.

En relación a las llegadas, se definen 7 nuevos procedimientos, que provienen de los puntos de notificación DOMOX, EDULI, MORSS, RIXOT, RUXET, SARGO y EDULI y dirigen el tráfico a dos nuevos IAF (Punto de Aproximación Inicial, con sus siglas en inglés).

Las nuevas rutas de llegada van a converger en una «estructura en trombón» o de puntos, diseñada y basada en avanzadas especificaciones de navegación RNV1, con un punto inicial común que permite la entrada ordenada a la misma, y un punto final correspondiente con el IAF.

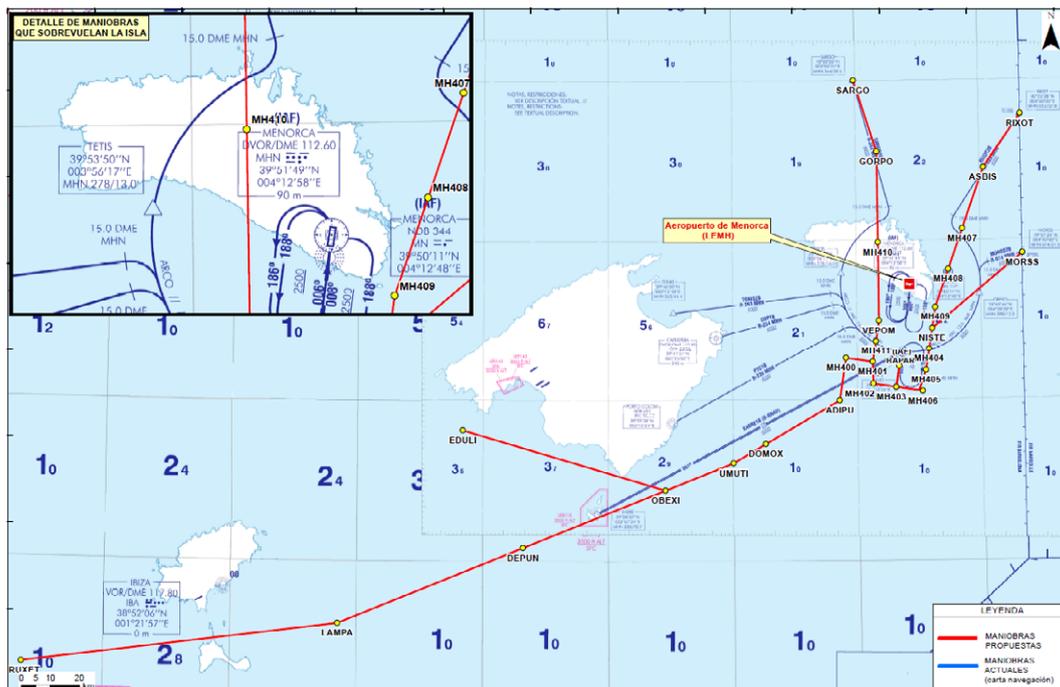
Los nuevos procedimientos de llegada para la pista RWY01 no comparten trazado con ninguna maniobra actual, y todos convergen en la misma estructura de puntos o «trombón», que está definida sobre el mar. Todos los procedimientos de llegada se han diseñado sobre el mar, a excepción del que encamina el tráfico procedente del noroeste, que presenta un tramo que sobrevuela la isla de norte a sur. Este corredor, cruza por el Faro de Cavallería avanzando hacia el sur sobre la población de Es Mercadal, para abandonar la isla por el este de la urbanización de San Jaime Mediterráneo (Alaior); encaminando el 34,63% del tráfico total de llegada. Los niveles de vuelo medios estimados sobre los puntos de paso definidos más próximos al territorio insular son de 3.650 m sobre MH410 y 2.150 m sobre VEPOM

Llegadas para la pista RWY19: De forma análoga a la pista 01, los nuevos procedimientos de llegada no comparten trazado con ninguna maniobra actual. Todos ellos se han diseñado sobre el mar, a excepción de un tramo, el que encamina el tráfico procedente del suroeste de la isla, atravesando la isla de sur a norte. El sobrevuelo se inicia por el oeste de Cala'n Porter (municipio de Alaior) hacia el norte bordeando la población de Alaior por el oeste, continua por el este del núcleo de Es Mercadal y abandona la isla sobrevolando la península oriental contigua a Fornells. Encaminará el 11,6% del tráfico.

Los niveles de vuelo medio estimados sobre los puntos de paso definidos, que se localizan más próximos territorio insular, son de 6.500 pies sobre UPELU (1.980 m), de 5.800 pies sobre MH500 (1.770 m) y de 1650 m sobre sobre MH501.

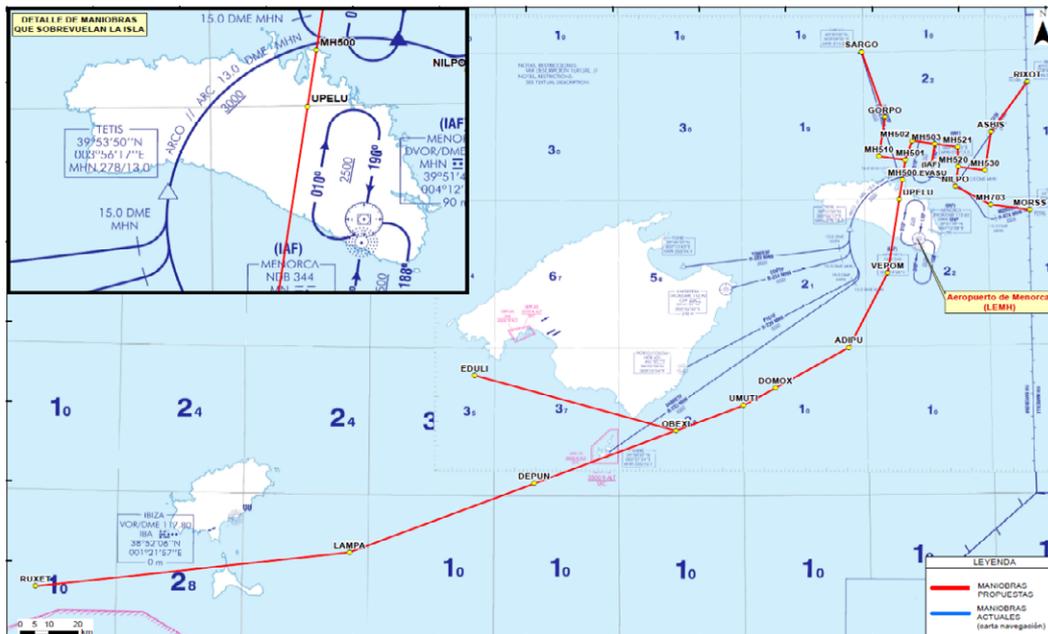
Como en el caso anterior, en las imágenes, aparecen en azul los procedimientos antiguos a modificar y en rojo, los nuevos procedimientos:

Llegadas pista RWY01:



Fuente: documento ambiental.

Llegadas pista RWY19:



Fuente: documento ambiental.

Sólo se ha valorado, además de la seleccionada, la alternativa 0, que se descarta por motivos relativos a la eficacia y seguridad aérea de las maniobras de salidas y llegadas respecto a las actuales.

Así, en relación a la justificación de la opción elegida, el promotor considera que es necesario aumentar la eficiencia de las salidas y de las secuencias de llegadas, conseguir mayor estandarización en la operación, reducir el número de minutos de demora en origen y el número de esperas en el aire y optimizar el uso de las pistas. Por otro lado, en términos ambientales el promotor considera que la opción elegida supone una reducción de las emisiones, por tratarse de rutas más directas y que la estructura en trombón en las llegadas favorece el uso de operaciones en descenso continuó (CDO), las cuales resultan muy beneficiosas en cuanto a reducción de consumo de combustible y de emisiones atmosféricas. Además, considerando el elevado número de requisitos específicos de diseño y las características actuales del aeropuerto y entorno aeronáutico de Menorca, solo se ha podido establecer una única opción (alternativa 1) para llevar a cabo la adaptación y modernización de los procedimientos convencionales, no siendo viable encontrar soluciones alternativas.

En este sentido, la Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares indica en su informe que no se ha valorado la alternativa de implementación de las RNAV.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se localiza en la Isla de Menorca. Todo el territorio insular está declarado como Reserva de la Biosfera, desde octubre de 1993. En relación a la Red Natura 2000, en el documento ambiental se ha realizado una recopilación de la información existente en materia de espacios naturales protegidos o de interés natural. A continuación, se enumeran los espacios de la Red Natura 2000 que serían sobrevolados por las maniobras propuestas:

– Lugares de Importancia Comunitaria (LIC): LIC «Dels Alocs a Fornells» (ES0000231), LIC «La Mola i s'Albufera de Fornells» (ES0000232), LIC «D'Addaia a s'Albufera» (ES0000233), LIC «S'Albufera des Grau» (ES0000234), LIC «De s'Albufera a la Mola» (ES0000235), LIC «Des Canutells a Llucalari» (ES0000237), LIC «Son Bou i barranc de sa Vall» (ES0000238), LIC «De Binigaus a Cala Mitjana» (ES0000239), LIC «Costa Sud de

Ciudadella» (ES0000240), LIC «Área marina del Nord de Menorca» (ES5310035), LIC «Área marina del Sud de Ciudadella» (ES5310036), LIC «Punta Redona – Arenal d' en Castell» (ES5310070), LIC «Área marina Punta Prima – Illa de l'Aire» (ES5310073), LIC «De Cala Llucalari a Cales Coves» (ES5310074), LIC «La Vall» (ES5310113), LIC «Puig Malet i Santa Eularieta» (ES5310126) y LIC «Canal de Menorca» (ESZZ16002).

– Zonas de Especial Importancia para las Aves (ZEPA): ZEPA «La Vall» (ES0000230), ZEPA «Dels Alocs a Fornells» (ES0000231), ZEPA «La Mola i s'Albufera de Fornells» (ES0000232), ZEPA «D'Addaia a s'Albufera» (ES0000233), ZEPA «S'Albufera des Grau» (ES0000234), ZEPA «De s'Albufera a la Mola» (ES0000235), ZEPA «Des Canutells a Llucalari» (ES0000237), ZEPA «Son Bou i Barranc de sa Vall» (ES0000238), ZEPA «De Binigaus a Cala Mitjana» (ES0000239), ZEPA «Costa Sud de Ciudadella» (ES0000240), ZEPA «Barbatx» (ES0000385), ZEPA «Capell de Ferro» (ES0000386), ZEPA «Sud de Ciudadella» (ES0000443), ZEPA «Espacio Marino del Norte y Oeste de Menorca» (ES0000521) y ZEPA «Espacio marino sureste de Menorca» (ES0000522).

Además de los espacios de la Red Natura 2000 citados, en Menorca se ubica el Parque Natural «S'Albufera des Grau» (ES530004), que coincide con el espacio de la Red Natura homónimo y también se trata de un Área Natural de Especial Interés (ANEI). También se sobrevolará el ANEI «De s'Albufera de la Mola».

En relación a la avifauna, las maniobras en el entorno de Menorca sobrevuelan las siguientes Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (IBA): IBA 325 «Costa Norte y Este de Menorca», IBA 326 «Barrancos y Pinares Centrales de Menorca», IBA 418 «Aguas del Norte y Oeste de Menorca» e IBA 419 «Aguas del Sureste de Menorca».

Menorca es un territorio que, debido a su naturaleza insular, el relieve y las características geológicas que presenta, junto a la localización estratégica en medio del mar Mediterráneo, se ha convertido en un punto de interés para las aves, constituyendo además una importante área de descanso, de alimentación o de refugio para las aves migratorias. En el entorno insular de Menorca, que sería sobrevolado por las maniobras pretendidas, destacan las siguientes especies, recogidas en el informe de la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO: pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*), gaviota de audoín (*Larus audouinii*), milano real (*Milvus milvus*), alimoche (*Neophron percnopterus*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*), águila pescadora (*Pandion haliaetus*), águila culebrera (*Circaetus gallicus*), águila calzada (*Hieraetus pennatus*), paíño europeo (*Hydrobates pelagicus*), cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*) y pardela balear (*Puffinus mauretanicus*). Dichas especies cuentan con algún tipo de protección en el Catálogo Español de Especies Amenazadas o en el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección.

Atmósfera.

El documento ambiental analizado señala que, según el último informe de calidad del aire realizado por el Gobierno de Islas Baleares (2016), se comprueba que en la isla es excelente para la mayoría de parámetros, es buena para las partículas PM10 y regular para ozono (O3). Para la zona concreta en la que se enmarca el aeropuerto ES0409 Mahón-Es Castell, la calidad para O3 es mala. Se destaca que es un contaminante secundario, que depende de radiación solar y temperatura y puede alterarse por otros componentes químicos de la atmósfera, no solo por contaminación, sino también por vegetación. Por ello se justifican los malos valores de O3 en Menorca, dado que la radiación y la temperatura son altas y se magnifican para la zona urbana de Mahón.

En cuanto a toneladas de CO2 equivalentes por habitante, Menorca resultó ser la isla que menores valores absolutos y relativos presentaba: 8,05 tCO2 eq/hab, muy por debajo de Eivissa-Formentera (9,18 tCO2 eq/hab) y Mallorca (9,69 tCO2 eq/hab).

Ruido.

El promotor ha caracterizado la situación acústica actual a partir de la modelización del ruido producido con la operativa que se está desarrollando en este momento, es decir, con

las rutas publicadas (AIP) de los actuales procedimientos instrumentales de salida y llegada (de navegación convencional) y las variantes detectadas con respecto a las trayectorias nominales y empleando la prognosis de tráfico prevista para el año 2019.

El grado de exposición al ruido de los sectores del territorio cercanos a la infraestructura se ha analizado evaluando los niveles sonoros sobre las áreas acústicas, conforme a la definición que establece el Real Decreto 1367/2007. Los objetivos de calidad acústica se obtienen en el mismo Real Decreto. El resultado de la simulación son mapas de niveles sonoros para los períodos día, tarde y noche.

No hay en el entorno del aeropuerto edificaciones de usos sensibles con superación de los objetivos de calidad acústica.

Características del potencial impacto.

El documento ambiental del proyecto y las documentaciones complementarias presentadas por el promotor incluyen un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre el medio ambiente y proponen las medidas destinadas a prevenir, corregir y compensar dichos impactos. La información más relevante, junto con las consideraciones realizadas por los organismos consultados que han motivado la presente propuesta de resolución, se resumen a continuación:

Biodiversidad.

La documentación ambiental incluye un apéndice sobre la evaluación de las repercusiones del rediseño de las maniobras de llegada y salida de aeronaves sobre los espacios de la Red Natura 2000 en Menorca, que tiene en cuenta los objetivos de conservación de dichos espacios.

El indicador de impacto utilizado, para la evaluación de la afección a espacios naturales protegidos, se ha definido como la longitud (km) de trazado de las nuevas maniobras que sobrevuela espacios naturales protegidos a altura de vuelo inferior a 800 m. Asimismo, y una vez identificados los entornos de mayor interés para la avifauna, el promotor procede a evaluar «el riesgo de afección de aves en vuelo», estudiando las alturas de vuelo definidas por la operativa aeronáutica en relación con la altura de vuelo de las aves. El promotor distingue dos situaciones de riesgo debidas al vuelo de las aeronaves sobre los espacios Red Natura 2000, una situación que califica de «riesgo muy alto», consistente en el vuelo a una altura inferior a 400 m y otra situación que califica de «riesgo alto» consistente en el vuelo a una altura comprendida entre los 400 y 800 m.

Los análisis realizados concluyen que las trayectorias proyectadas sobrevuelan entornos de interés para la fauna, en una longitud total de 427,56 km. El 78,8% de las afecciones identificadas se valoran como de «riesgo bajo, muy bajo o inapreciable», el 17,3% se valoran como «riesgo medio», el 3,2% con «riesgo alto» y el 0,7% con «riesgo muy alto».

En este sentido en su informe la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica indica que los principales impactos del proyecto sobre la biodiversidad son los derivados de las maniobras a baja altitud en espacios naturales protegidos o en zonas relevantes por la presencia de avifauna, bien por su abundancia o bien por tratarse de especies protegidas. Estas afecciones se deberán al ruido y a la presencia de las propias aeronaves, con las consiguientes molestias sobre las especies, junto con el aumento de la mortalidad por colisión. Concluye en su informe que la documentación aportada no es suficiente para descartar efectos negativos en la avifauna, en relación a las nuevas trayectorias de vuelo, y considera afectadas potencialmente las siguientes especies: el milano real (*Milvus milvus*), catalogado en peligro de extinción en las Islas Baleares, el alimoche (*Neophron percnopterus*) y el águila calzada (*Hieraaetus pennatus*). Ese organismo añade que, según las últimas estimaciones, la línea de potencial colisión de aeronaves con la avifauna estaría por debajo de los 1.000 m de altura. Por ello, señala que se debe realizar un estudio más detallado con datos de avifauna, mediante información bibliográfica y censos específicos. Dichos censos deben realizarse para los períodos de invernada, reproducción y migración con una periodicidad de al menos una vez por semana.

En concreto, respecto al milano real, considera que deber realizarse un estudio de la población reproductora e invernante del milano real en el entorno de las rutas trazadas, que se extienda por lo menos hasta la distancia a la que las aeronaves abandonan la «zona de riesgo alto» y evaluando los principales movimientos de las aves en sus movimiento de campeo, entre dormideros y zonas de alimentación y en periodo migratorio. Se estima también necesario el estudio de los movimientos de campeo del alimoche y la localización de los territorios de águila calzada de S'Albufera des Grau, abordando los movimientos de campeo, dispersivos y migratorios del núcleo poblacional del entorno del humedal.

Asimismo, la Comisión Balear de Medio ambiente de las Islas Baleares, en su informe, considera necesario analizar si los nuevos trazados afectan a las zonas frecuentadas por el alimoche, el milano real y el halcón peregrino así como a las aves migratorias.

Por otro lado, en relación a la avifauna el Servicio de Planificación en el Medio Natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares, aunque informa favorablemente la actuación; considera que deberá llevarse a cabo un seguimiento del éxito reproductor de los nidos de milano de Biniarroga y de Tordonell. Además, deberá realizarse el seguimiento de las variaciones en los censos de aves acuáticas y de sus parámetros reproductores de la zona occidental del humedal de l'Albufera des Grau. Asimismo indica que, en caso que dichos seguimientos demostraran que se han producido variaciones significativas que pudieran ser atribuibles al incremento del tráfico aéreo sobre el humedal o sobre los nidos de milano, deberán tomarse las medidas oportunas.

En este mismo sentido el Servicio de Protección de Especies, de la citada Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, informa que se han comparado las trayectorias de llegadas y salidas propuestas con los nidos de milano real (*Milvus milvus*) y de alimoche, (*Neophron percnoptus*) y se han detectado al menos dos nidos de milano real en Biniarroga y en Tordonell que podrían verse afectados, ya que se encuentran en la vertical de algunas de las trayectorias de salida definidas en el proyecto. Aunque el documento ambiental establece que se realizará un seguimiento de las notificaciones de incidentes, no contempla un control de la afección a los nidos de milano real presentes en la vertical de las nuevas trayectorias. Por ello, considera que deberá llevarse a cabo un seguimiento de la evolución de los nidos de milano real de Biniarroga y de Tordonell, con el fin de verificar si se ven afectados por los nuevos trazados y establecer las correspondientes medidas correctoras, si fueran necesarias.

En relación a los espacios naturales protegidos, de acuerdo con la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO, no hay afección directa sobre ningún espacio de la Red Natura 2000. Sin embargo, sí puede existir afección indirecta sobre los siguientes espacios:

– ZEPA ES0000522 «Espacio marino del sureste de Menorca», sobrevolado durante 1,4 km a menos de 400 m de altitud y a una altitud de entre 400-800 m durante 5,7 km. Se trata de un espacio importante para la conservación de ciertas especies de aves marinas (especialmente de pardela balear, pardela cenicienta, paíño europeo, cormorán moñudo y gaviota de Audouín). No obstante, la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural señala que las principales colonias de cría, de estas aves marinas, no se encuentran en el ámbito cercano de las nuevas trayectorias de vuelo.

– LIC/ZEPA ES0000235 «S'Albufera a la Mola», con una importante colonia de pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*) y otras aves marinas; también es un importante espacio para milano real (*Milvus milvus*), el alimoche (*Neophron percnopterus*) y el halcón peregrino (*Falco peregrinus*). Este espacio será sobrevolado durante 1,4 km a una altitud menor de 400 m y unos 400 m a una altitud inferior a 800 m. La citada Subdirección General señala que los impactos sobre las aves se producirían principalmente por molestias o posibles colisiones sobre las dos especies de rapaces indicadas anteriormente. Además, según datos aportados por el promotor, una zona de alto riesgo de las nuevas trayectorias coincide con un territorio de nidificación de milano real, concretamente en el paraje de Santa Teresa así como de otra zona próxima, a 1 km de distancia, en el paraje de Sierra Morena.

En relación a esta ZEPA, la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares señala que el documento ambiental realiza un correcto análisis del espacio y de él se desprende que no se prevén afectaciones significativas. Añade que, con el rediseño de las maniobras, se prevén menos afecciones sobre las aves marinas de la ZEPA y las mismas sobre milano y alimoche. Sin embargo, tal y como ya se ha comentado anteriormente, al pasar las aeronaves a menos de 500 m del eje vertical del nido de milano de Biniarroga, la citada Dirección General considera que, una vez implementadas las nuevas trayectorias, deberá realizarse un seguimiento de las notificaciones de incidentes y del éxito reproductor de este nido, ya que, aunque actualmente las aeronaves ya utilizan este corredor, con el rediseño se podría incrementar sustancialmente su uso, especialmente durante los meses de verano. Además señala que, en caso de detectarse afectaciones significativas tras los análisis realizados, serán necesarias medidas correctoras.

– LIC/ZEPA ES0000234 «S'Albufera des Grau», sobrevolado durante 4,5 km a una altitud entre 400 y 800 m. Se trata del humedal más importante de la Isla de Menorca, de gran relevancia para la conservación de las poblaciones de aves acuáticas y marinas en Baleares. Además, destaca la presencia de un núcleo reproductor de milano real, del halcón peregrino y por la relevante presencia del águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), el águila pescadora (*Pandion haliaetus*) y del aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), etc. La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural considera que el promotor no ha evaluado con suficiente detalle la afección de las nuevas maniobras sobre el águila pescadora y sobre el águila calzada. La citada Subdirección General señala que las nuevas trayectorias de vuelo no coincide con zonas de reproducción del águila pescadora pero si lo hace con zonas de reposo y alimentación, así como con corredores de vuelo de las especies.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares indica igualmente que, del correcto análisis realizado por el promotor, se desprende la inexistencia de afectaciones suficientemente significativas. No obstante señala que, debido a que se prevé un incremento del uso del corredor por parte de las aeronaves y debido a que las naves sobrevuelan la parte más occidental del humedal, se deberán analizar los datos de los censos de aves acuáticas de la Albufera des Grau y, en caso de detectarse variaciones significativas en los resultados que pudieran ser atribuibles al incremento del tráfico de las aeronaves sobre el humedal, se deberán tomar medidas correctoras para mejorar la situación.

– LIC/ZEPA ES0000233 «Capell de Ferro». Sobrevolado en 2,7 km, a altitud de entre 400 y 800 m. De gran relevancia por la presencia de milano real. Este hecho también se reseña en el informe de la Comisión Balear de Medio Ambiente. La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares, como en los anteriores casos, señala que el análisis del promotor indica que no hay afectaciones significativas sobre el espacio. No obstante, indica que las aeronaves pasan a menos de 600 m del eje vertical del nido de milano en Tordonell, por ello considera necesario, una vez implementadas las nuevas trayectorias, la realización de un seguimiento de las notificaciones de incidentes en los nidos del milano real en este emplazamiento y también del éxito reproductor de este nido. Si se demostrara que existe una afección sobre el mismo se deberán tomar medidas correctoras para mejorar la situación.

La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO concluye que las principales especies de fauna afectadas por el proyecto serán: el milano real, el alimoche y el águila calzada. Además, destaca que en la documentación analizada no han sido adecuadamente contempladas las afecciones del proyecto al medio natural, por lo que es preciso hacer un estudio más detallado de la avifauna, así como de la población reproductora e invernante de milano real en el entorno de las rutas; un estudio de los movimientos de campeo del alimoche y localizar los territorios del águila calzada de s'Albufera des Grau, que incluya los movimientos de campeo, dispersivos y de migración del núcleo poblacional del entorno del humedal.

En el informe de la Comisión Balear de Medio Ambiente se reseña que en el documento ambiental se destaca que el riesgo de colisión con las aves se incrementa con la migración. Menorca y sus inmediaciones forman parte de la ruta migratoria de Europa occidental hacia África, por ser punto de descanso, alimentación, nidificación y/o invernada para diferentes especies. Sin embargo, el mismo documento añade que los datos de rangos altitudinales de vuelos de aves, considerados en el documento ambiental, corresponden con los desplazamientos habituales de campeo, no habiendo sido considerados grandes desplazamientos y movimientos migratorios.

Asimismo la Comisión Balear apunta que el promotor debería aportar información (alturas de vuelo, especies involucradas, etc.) sobre los impactos producidos entre aeronaves y aves, sucedidos en los aeropuertos de las Islas Baleares y, a ser posible, de la región mediterránea. Para ello, sugiere que se disponga de los datos propios que AENA registra de las notificaciones de colisiones con aves, y que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) requiere para el sistema IBIS de notificación de colisiones, así como de la información de los Estudios de Riesgo de Impactos con Fauna (ERIF).

Atmósfera.

El documento ambiental realiza un análisis del balance de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, derivado de la puesta en servicio de los nuevos procedimientos de vuelo, y emplea una metodología de estimación de emisiones del tráfico basada en el cálculo de la longitud de millas voladas de las diferentes maniobras propuestas de salida y de llegada al aeropuerto, ponderada por el porcentaje de tráfico que operará por el mismo, su transformación a consumo de combustible y posterior paso a emisiones de CO₂, NO_x SO₂ y Benceno. En cuanto a los datos de consumos de combustibles y emisiones contaminantes, se han utilizado datos recogidos en el documento Global Aviation Plan de OACI y en la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Para la realización de estos cálculos se ha partido de los datos registrados en el aeropuerto durante el año 2017, incrementado en un 4,47% de acuerdo con las previsiones de crecimiento de AENA para el aeropuerto.

Concretamente, en relación a las emisiones de CO₂, con las nuevas maniobras el promotor indica que habría una reducción de emisiones del 2% (55.218,29 t de CO₂); mientras que mantener la operativa actual supondría un incremento del 6% de las mismas (58.751,95 t de CO₂), por requerir la utilización de una mayor cantidad de combustible.

No obstante, la Dirección General de Energía y Cambio Climático, del Gobierno de Islas Baleares, señala que el estudio de emisiones se ha llevado a cabo de forma somera, teniendo en cuenta valores medios de millas recorridas, en lugar de entrar al detalle de los verdaderos consumos de combustibles en las llegadas y salidas; añade que podrían tenerse en cuenta otro tipo de operaciones, como las de taxi, de aportación de energía mediante suministro externo (APU) y operaciones de ingeniería. Faltaría, en opinión de ese organismo, estimar la incidencia sobre la calidad del aire, para lo que serían necesarios estudios de dispersión. Además, apunta esa Dirección General, que el promotor remite a resultados de la estación de vigilancia de calidad del aire de St. Lluís, por ser la más próxima al aeropuerto; sin embargo, ya no existe y no sirve para hacer el seguimiento de la calidad del aire en el entorno de este.

Se recalca que el plan de vigilancia ambiental no propone ningún tipo de seguimiento en relación a emisiones y se propone la realización de un registro de la huella de carbono, el seguimiento de calidad del aire y el seguimiento de los consumos de combustible. Este tipo de seguimientos son necesarios para proponer medidas correctoras.

Por otro lado, considera que al no haberse llevado a cabo un estudio específico que determine la incidencia que tendría el aumento del tráfico aéreo en la isla, el nuevo sistema de llegadas y salidas debería limitar el número máximo de operaciones a la capacidad máxima actual del aeropuerto.

Respecto a la afección por contaminantes, la Comisión Balear de Medio Ambiente muestra su disconformidad con la metodología empleada y con los datos aportados, pues, según ese organismo, presentan contradicciones. Señala que en la metodología del

cálculo del «impacto sobre la calidad del aire» deberán especificarse mejor los cálculos de consumo de combustible, cuántos minutos se presuponen para las maniobras de salida y de llegada y cuántos kg de combustible se utilizan para los cálculos. De igual manera, se considera que los cálculos de combustible deben realizarse con datos reales. Además, estiman que los datos deberán ser específicos y desglosados para poder comprobar la afirmación, que realiza el promotor, respecto a que la «no implantación de las maniobras propuestas conllevaría incrementos de consumo de combustible y emisiones de un 6%». Se incide en la necesidad de aportar medidas para el control de la contaminación.

Ruido.

El documento ambiental incluye un estudio acústico que simula la modernización de los procedimientos convencionales vigentes de llegadas y salidas al aeropuerto, adaptándolos a las especificaciones de navegación aérea (RNAV) basada en prestaciones PBN. En dicho estudio se indica que la introducción de procedimientos de precisión RNAV permiten una navegación más precisa, así como un diseño de rutas de vuelo que permiten lograr una menor dispersión de trayectorias y una mayor capacidad para adaptarse al entorno pudiendo llegar a evitar en algunos casos el sobrevuelo de zonas sensibles al ruido.

La modelización se ha realizado para el «día medio» correspondiente a un año completo, que se ha obtenido a partir del día promedio del año, resultado de dividir la distribución uniforme del número total de operaciones registradas en el aeropuerto durante el año 2017, entre el número de días en que estuvo operativo e incrementado en un 4,47%, de acuerdo con las previsiones de crecimiento que AENA tiene estimadas para el horizonte temporal 2019. Resulta un promedio de 86 operaciones diarias, repartidas homogéneamente entre salidas y llegadas, con una distribución de operaciones por franja horaria idéntica al escenario actual (64 operaciones por día, 20 operaciones por la tarde y 2 operaciones por la noche).

El documento ambiental señala que los resultados obtenidos, en la modelización acústica en el escenario futuro, indican que en ninguna de las zonas urbanas del entorno del aeropuerto se prevén niveles sonoros que superen los objetivos de calidad acústica establecidos por la normativa. Por ello, concluye que «el rediseño de las maniobras de salida y llegada instrumental del aeropuerto de Menorca, no genera afecciones ni variaciones significativas en el entorno acústico del aeropuerto, en relación a la situación actual», no siendo necesario acometer ningún plan de actuación para la protección acústica en el entorno aeroportuario de Menorca, derivado del presente proyecto.

Complementariamente, el promotor ha calculado los niveles acústicos generados exclusivamente por las nuevas maniobras PBN de salida y llegada de aeronaves en un conjunto de puntos de la isla de Menorca, representativos de áreas residenciales (núcleos urbanos, urbanizaciones residenciales y edificaciones aisladas) pertenecientes a los ocho municipios insulares, y del análisis realizado se desprende, entre otras, las siguientes consideraciones:

La navegación aérea RNAV implica una mayor precisión sobre las trayectorias nominales establecidas, lo cual reduce la dispersión de los vuelos, pero los concentra más sobre dichas trayectorias. Por ello, se identifican zonas a las que se descargará de sobrevuelo respecto a la situación actual y se concentrará el tráfico sobre poblaciones próximas a las nuevas trayectorias.

Las maniobras de salida podrían considerarse como las actuaciones potencialmente más impactantes desde el punto de vista acústico, por presentar tramos iniciales donde las aeronaves vuelan a menor altitud (desde el nivel de terreno) y además, por la diferencia con las maniobras vigentes, al haberse diseñado una nueva trayectoria de salida por la pista 01, por el Oeste de las actuales salidas convencionales, adicional a la publicada en el AIP.

Del conjunto de los núcleos estudiados, cabe destacar que durante los periodos día y tarde se espera la reducción de los niveles de ruido globales medios generados por las operaciones PBN con unos valores medios de 0,1 dBA para el día y 0,3 dBA para la tarde, mientras que para la noche es previsible un incremento promedio de 0,4 dBA.

Por otro lado, son previsibles incrementos de ruido superiores a 2 dBA y hasta un máximo de 10 dBA (en algunos de los indicadores Ld, Lt, y Ln) en el 19,2 % de los puntos receptores analizados. Estas poblaciones se corresponden con las de Es Mercadal, Ferreries, Sa Roca y Es Migjorn Grau. Sin embargo, los niveles máximos previsibles calculados no superan en ningún caso los 41 dBA durante el día ni la tarde, ni los 28 dBA durante la noche.

En contraposición, es previsible que el 21% de los puntos receptores analizados se vean beneficiados con la implantación de las maniobras PBN con decrementos medios que oscilan entre 2 dBA y 7,1dBA. Entre las poblaciones beneficiadas destacan Torre Soli Nou, Son Parc, San Jaime Mediterráneo, Arenal d'én Castell, Punta Grossa, Urbanización Coves Noves, Son Bou, Cala Tirant, Na Macaret, Fornells, Alaior, Port d'Addaia, Ses Salines y Sant Tomas.

A la vista de datos aportados por el promotor, la Comisión Balear de Medio Ambiente señala lo siguiente:

El documento ambiental señala que la segregación de los flujos de salida y llegada permitirá la optimización del espacio aéreo, la mejora desde el punto de vista de seguridad operacional y la eficiencia en las operaciones y un descenso de la complejidad. Sin embargo, la Comisión considera que dicha segregación de operaciones supone también la segregación del ruido asociado. Por ello, considera que deberá realizarse una modelización del ruido con velocidad media del viento, así como con las rachas de viento que se producen en la isla de Menorca para los diferentes meses del año y que la modelización deberá realizarse por meses, puesto que entre junio y septiembre se producen el 60% de las operaciones. Además, se deben estudiar las afecciones acústicas sobre las poblaciones Ferreries, Es Mecadal, Sa Roca y Es Mijorn Gran, teniendo en cuenta el aumento del tráfico en una zona en la que antes no existía.

Por otro lado, aunque en el documento ambiental se indica que no es necesario establecer medidas correctoras, el promotor sí ha propuesto: «con el fin de prevenir y minimizar afecciones acústicas adicionales sobre las poblaciones de Menorca próximas a las trayectorias nominales definidas», establecer dos restricciones operativas para los procedimientos de salida referidas a las rutas nominales en los tramos de menor altitud. En este sentido, la Comisión señala que se deben incluir medidas compensatorias respecto al ruido, así como medidas destinadas a minimizar el ruido nocturno (23h-7h) y la perturbación del sueño de la población local, teniendo en cuenta las puntas de estacionalidad y no la media de operaciones diarias, considerando que en los 4 meses estivales se dan el 60% de las operaciones.

Como conclusión a lo anteriormente expuesto, se destaca que la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares considera que el proyecto puede causar impactos ambientales significativos, por lo que será necesaria la realización de un estudio de impacto ambiental acorde a lo especificado en la legislación vigente y establecer medidas protectoras o correctoras respecto al ruido y a la protección de los hábitats y las especies incluidas en la Directiva Hábitat (Directiva 92/43/CEE) y en la Directiva Aves (Directiva 79/409/CEE). Asimismo, el citado estudio de impacto ambiental deberá contener los aspectos anteriormente señalados relativos: al estudio del ruido, estudio de aves, determinación de contaminantes atmosféricos, consumo de carburantes, notificación de incidentes ocurridos entre aves y aeronaves, etc.

Además, el informe hace hincapié en que, si el rediseño de maniobras de salida y llegada instrumentales no se plantea exclusivamente para mejorar la seguridad operacional, organizar un uso más eficiente del sistema con trayectorias más flexibles y precisas que proporcionen operaciones óptimas y lograr un único espacio aéreo continuo integrado, armonizado e interfuncional, sino que se pretende también incrementar el número de pasajeros (el documento ambiental estima el crecimiento del tráfico en el horizonte temporal 2019 de un 4,47% respecto a 2017), se debería analizar en profundidad qué consecuencias sobre los recursos puede suponer el aumento del tránsito aéreo a la isla, teniendo en cuenta la situación actual, con factores que indican un grado importante de saturación y la fragilidad que supone un ámbito insular.

La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITECO concluye igualmente que la documentación aportada por el promotor no es suficiente para descartar efectos negativos apreciables sobre la avifauna, en relación a las nuevas trayectorias de vuelo, y que no han sido contempladas adecuadamente las afecciones del proyecto al medio natural. Además, la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad y la Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de Islas Baleares, considera que es necesario realizar los estudios adicionales que se han mencionado en el desarrollo de este apartado.

Todas las anteriores consideraciones han motivado la presente resolución.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Rediseño de maniobras de salida y llegada instrumentales para el aeropuerto de Menorca» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente (...)» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

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.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Rediseño de maniobras de salida y llegada instrumentales para el aeropuerto de Menorca», ya que se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 22 de mayo de 2020.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

REDISEÑO DE MANIOBRAS DE SALIDA Y LLEGADA INSTRUMENTALES PARA EL AEROPUERTO DE MENORCA

