

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 5634** *Resolución de 19 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 Mallorca».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 27 de febrero de 2019 tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, del Ministerio para la Transición Ecológica, escrito 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 Mallorca».

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es el ente público empresarial ENAIRE, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El proyecto consiste en la optimización de las actuales maniobras instrumentales publicadas en el Aeropuerto de Palma de Mallorca mediante la modernización de los procedimientos convencionales vigentes de llegadas y salidas al aeropuerto, adaptándolos a las especificaciones de navegación aérea (RNAV) basadas en prestaciones (PBN: «Performance Based Navigation»). Este sistema permite rutas de mayor precisión, más eficientes, directas y flexibles y aprovecha la capacidad de los sistemas de navegación mediante la especificación de los requisitos de prestaciones, como por ejemplo, la utilización de ayudas a la navegación aérea basadas en constelaciones de satélites, en detrimento de las de tipo convencional basadas en redes terrestres (tales como VOR, DME, NDB, ILS). La modernización de las rutas del espacio aéreo de Mallorca, así como, la segregación de los flujos de salida y llegadas permitirá la optimización del espacio aéreo, la mejora de la seguridad operacional y de la eficiencia de las operaciones. Todo ello se traducirá en una reducción del tiempo de demora que actualmente se produce en el aeropuerto.

Las actuaciones recogidas en el documento ambiental se encuadran en el Aeropuerto de Palma de Mallorca y su ámbito más cercano. El aeropuerto se encuentra en el término municipal de Palma de Mallorca, a 8 km de la ciudad.

Con fecha de 12 de abril de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental realizó un requerimiento de subsanación del documento ambiental. El nuevo documento ambiental subsanado se recibió con fecha de 13 de junio de 2019.

Con fecha 10 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 de evaluación ambiental.

Con fecha 8 de octubre de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental reiteró las consultas al Consell Insular de Mallorca, el Instituto Balear de la Naturaleza, la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, la Dirección General de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos y la Comisión Balear de Medio Ambiente 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
SG de Biodiversidad y Medio Natural. DG de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica.	Sí
SG de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. DG de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio para la Transición Ecológica.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica.	Sí
AENA Aeropuertos.	No
Delegación del Gobierno en Baleares.	Sí
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Ministerio de Fomento.	Sí
Comisión Balear de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
DG de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí ¹
DG de Recursos Hídricos. Consejería Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Instituto Balear de la Naturaleza (IBANAT). Consejería Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	No
DG de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos. Consejería Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	No
DG de Cultura. Consejería de Participación, Transparencia y Cultura. Gobierno de las Islas Baleares.	No
DG de Emergencias e Interior. Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas. Gobierno de las Islas Baleares.	No
DG de Energía y Cambio Climático. Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
DG de Ordenación del Territorio. Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Gobierno de las Islas Baleares.	No
DG de Puertos y Aeropuertos. Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Gobierno de las Islas Baleares.	No
DG de Transportes. Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Gobierno de las Islas Baleares.	No
DG de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud. Gobierno de Islas Baleares.	Sí
Consell Insular de Mallorca.	No
Ayuntamiento de Algaida.	No
Ayuntamiento de Ariany.	No
Ayuntamiento de Artà.	No
Ayuntamiento de Calvià.	No
Ayuntamiento de Campos.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Capdepera.	No
Ayuntamiento de Costitx.	No
Ayuntamiento de Felanitx.	No
Ayuntamiento de Lloret de Vistalegre.	No
Ayuntamiento de Llucmajor.	No
Ayuntamiento de Manacor.	No
Ayuntamiento de Montuïri.	No
Ayuntamiento de Palma de Mallorca.	Sí
Ayuntamiento de Petra.	No
Ayuntamiento de Porreres.	No
Ayuntamiento de Ses Salines.	No
Ayuntamiento de Sant Joan.	No
Ayuntamiento de Sant Llorenç des Cardassar.	No
Ayuntamiento de Santa Eugènia.	No
Ayuntamiento de Santa Margalida.	No
Ayuntamiento de Santanyí.	No
Ayuntamiento de Sencelles.	No
Ayuntamiento de Sineu.	No
Ayuntamiento de Son Servera.	Sí
Ayuntamiento de Vilafranca de Bonany.	No
Ecologistas en Acción – CODA (Confederación Nacional).	No
Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza.	Sí
SEO/BirdLife.	No
WWF España.	No

¹ Se reciben dos informes de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad procedentes del Servicio de Planificación en el Medio Natural y del Servicio de Protección de Especies.

Adicionalmente, se ha recibido contestación procedente de la Asociación de Vecinos de Son Gual.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, el Servicio de Planificación del Medio Natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno Balear, la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica, el Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza y la Asociación de Vecinos de Son Gual, consideran que el proyecto puede causar impactos ambientales significativos y proponen el sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del mismo.

El Ayuntamiento de Palma y el Ayuntamiento de Son Servera, la Dirección General de Salud Pública y Participación del Gobierno Balear, el Servicio de Protección de Especies de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno Balear, el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Islas Baleares, la Oficina Española de Cambio Climático y la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica no detectan impactos ambientales significativos del proyecto.

Finalmente, la Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares concluye en su informe que la actuación supone inicialmente una mejora de la calidad del aire y una disminución de la emisión de gases de efecto invernadero; si bien este organismo manifiesta la incompatibilidad del aumento del tráfico aéreo en la isla con la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de Cambio Climático y Transición Energética.

El contenido más relevante de las contestaciones recibidas se ha integrado en el apartado «c)» de la presente propuesta de resolución.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, 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:

La actuación que se propone consiste en la optimización de las maniobras actuales de salidas y llegadas del Aeropuerto de Palma de Mallorca mediante la modernización y adaptación de las especificaciones de navegación aérea (RNAV) basadas en prestaciones (PBN), sistema que permite rutas de mayor precisión, eficiencia y seguridad operacional. Con ello, el promotor pretende dar cumplimiento al Proyecto Piloto Común [Reglamento (UE) N° 716/214] y al enfoque estratégico definido por la OACI y recogido en el «Plan mundial de navegación aérea 2016-2030».

El Aeropuerto de Palma de Mallorca es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI «4-E» y aeródromo de letra clave «A». Dispone en la actualidad de dos pistas paralelas denominadas 06L-24R, o pista norte, de 3.270 x 45 m, y 06R-24L, o pista sur, de 3.000 x 45 m, además de la rodadura paralela de la pista norte, situada a 200 m de ella, que puede emplearse como pista de vuelo, en caso necesario. El aeropuerto ha registrado 208.501 operaciones durante 2017 con un crecimiento estimado en 4,47% para 2019.

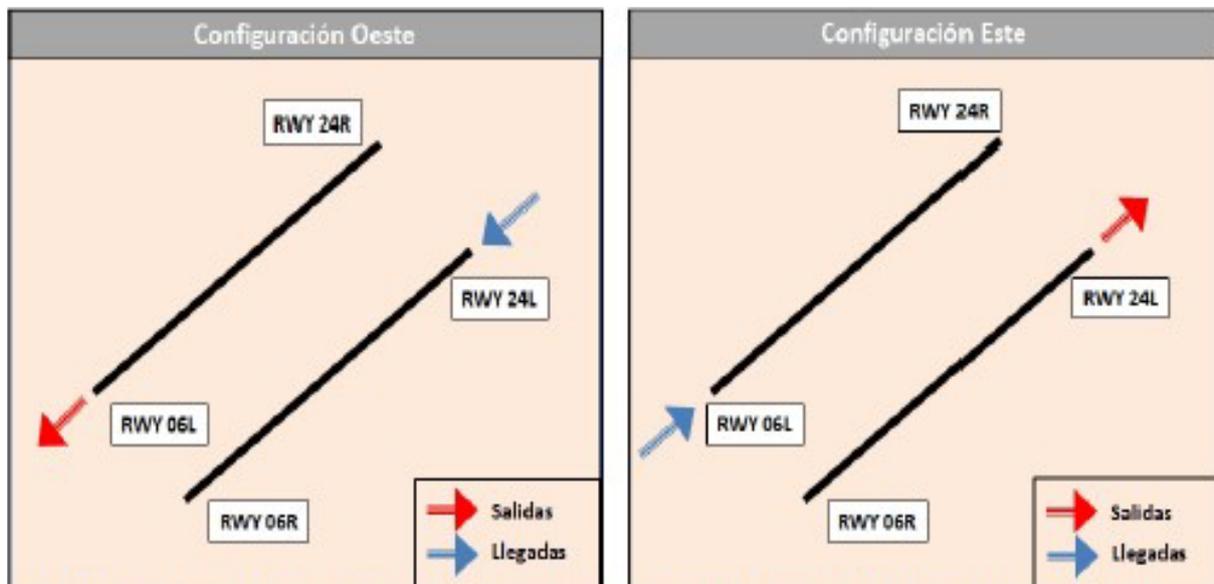
Disposición de las cabeceras de pista (Fuente: promotor)



La infraestructura dispone de dos configuraciones de uso (Oeste y Este) que se utilizan durante el día en función de las condiciones de viento predominante. La configuración Oeste es la configuración preferente y se ha utilizado durante el 68,6% de las ocasiones. La siguiente Tabla muestra la distribución de las operaciones según el tipo de operación y la pista utilizada.

Pista	Salidas (% total)	Llegadas (% total)
LEPA-06L	1,1	15,6
LEPA-06R	14,6	0,002
LEPA-24L	0,004	32,4
LEPA-24R	34,2	2

Configuración de uso de las pistas del aeropuerto de Palma de Mallorca (Fuente: promotor)



Se indica en el documento ambiental que el planteamiento de alternativas se ha visto muy limitado, pues están condicionadas por la localización, la configuración y la operativa actual del aeropuerto, así como, por las reducidas dimensiones del espacio aéreo y el conjunto de requisitos técnicos exigidos para la correcta realización de las maniobras.

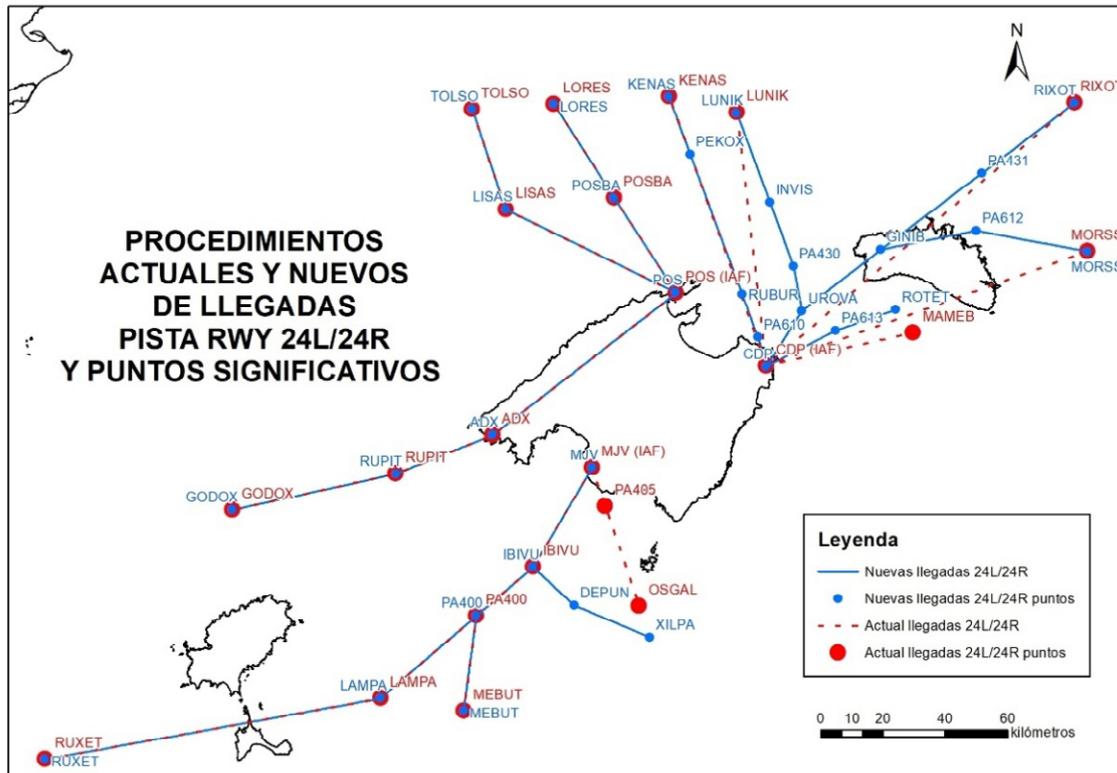
La alternativa 0 consiste en el mantenimiento del sistema actual de maniobras convencionales y RNAV basadas en el uso de las redes terrestres de radioayudas, (por ejemplo VOR/DME/NDB). Este sistema es fijo e inflexible desde un punto de vista geográfico. Según se indica, la red de rutas de tránsito aéreo resulta claramente ineficaz para gestionar la capacidad disponible de espacio aéreo y tampoco permite explotar las nuevas tecnologías de equipos de navegación aérea.

La alternativa 1 «Rutas RNAV1» se basa en maniobras que permiten la implantación de PBN dentro del espacio aéreo del TMA de Palma de Mallorca. Este sistema permite a las aeronaves seguir trayectorias estándar previamente establecidas con un gran nivel de precisión. El promotor expone que la no implantación de la alternativa 1 en el Aeropuerto de Palma de Mallorca supondría no permitir una mejora en la capacidad, seguridad y eficiencia operacional en el espacio aéreo de las Islas Baleares, y además, el incumplimiento por parte de ENAIRE de los criterios y escenarios previstos por la OACI y el Proyecto Piloto Común (Reglamento (UE) N° 716/214), así como, la obsolescencia del Sistema de Navegación Aérea español. Por ese motivo el promotor selecciona la alternativa 1.

La alternativa 1 implica, para cada pista, la definición de las maniobras de llegada y salida que se indican a continuación:

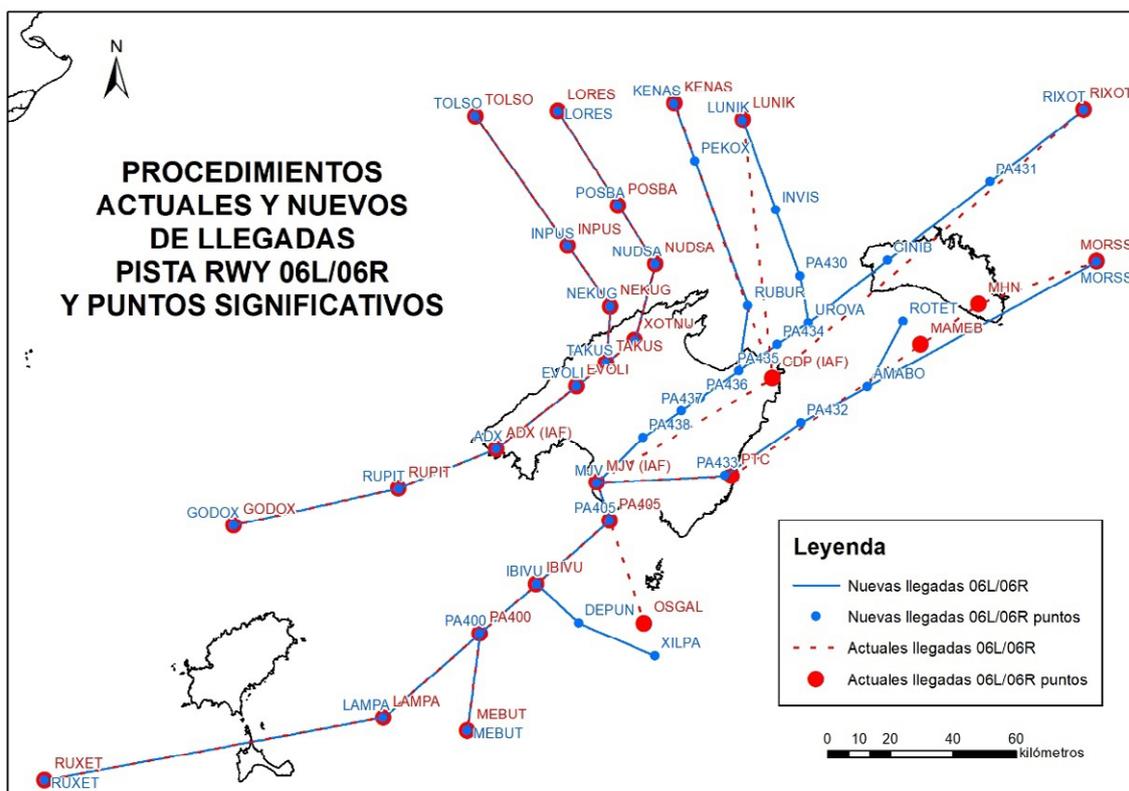
Llegadas a las pistas RWY 24L/24R (configuración Oeste)

- Se suprimen las llegadas actuales convencionales, excepto los procedimientos asociados a los puntos de notificación TOLSO Y LORES.
- Las llegadas que se suprimen serán sustituidas por llegadas RNAV1, hasta completar las llegadas que contenía la eliminada carta STAR 3 RWY 24L/24R.
- Se mantienen invariables los puntos y procedimientos asociados a RUXET, LAMPA, MEBUT, LORES, TOLSO, GODOX, creándose los puntos y procedimientos: KENAS, LUNIK, RIXOT y MORSS.
- Se suprimen los puntos y procedimientos asociados OSGAL y MAMEB.
- Se incluyen nuevas llegadas desde los puntos ROTET y XILPA, con sus procedimientos asociados.



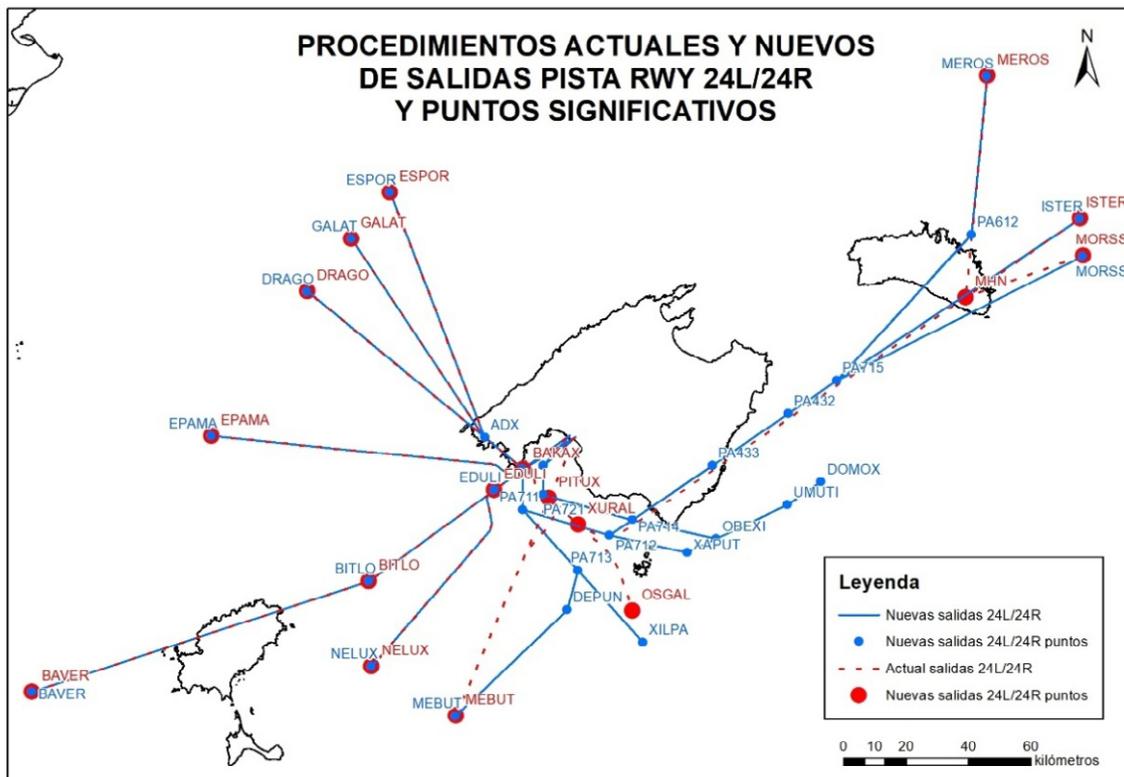
Llegadas a las pistas RWY 06L/06R (configuración Este)

- Se suprimen las llegadas actuales convencionales a excepción de las llegadas desde TOLSO y LORES.
- Se sustituyen las llegadas eliminadas por otras análogas en RNAV1.
- Se mantienen invariables los puntos de llegada junto a sus procedimientos asociados: RUXET, LAMPA, MEBUT, LORES, TOLSO y GODOX. Se crean además los puntos KENAS, LUNIK, RIXOT y MORSS, junto con sus procedimientos asociados.
- Se suprimen los puntos OSGAL y MAMEB y los procedimientos asociados.
- Se incluyen nuevas llegadas desde los puntos ROTET y XILPA con sus procedimientos asociados.



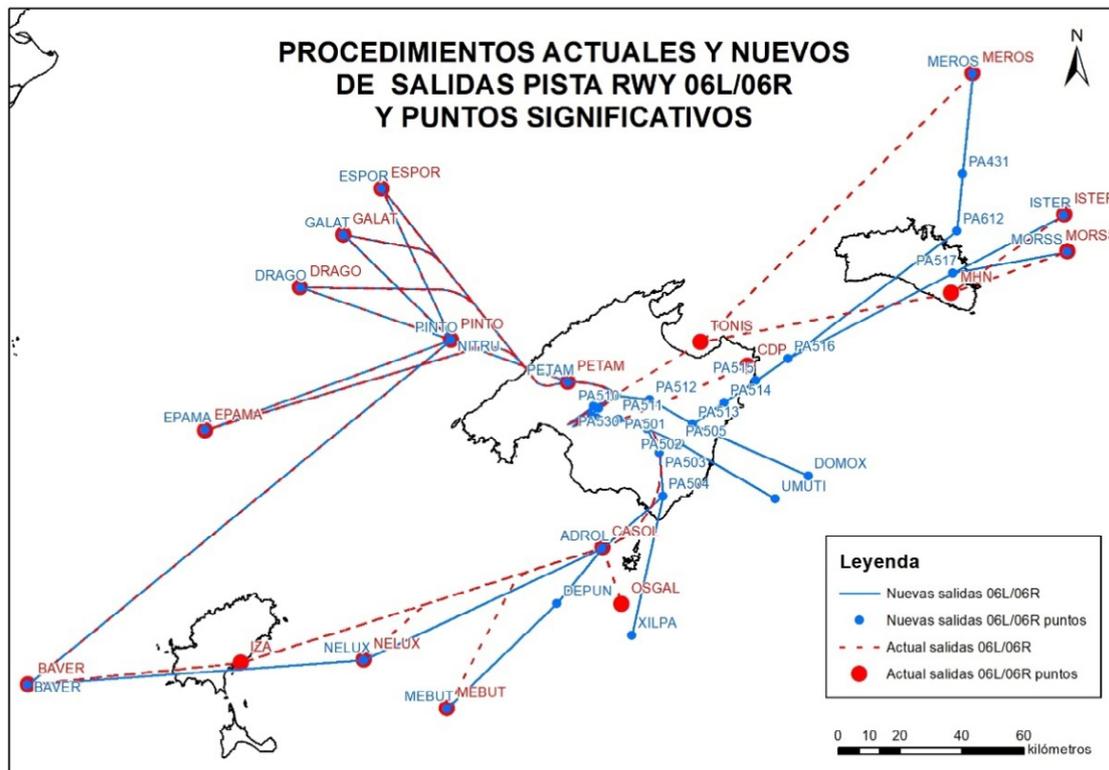
Salidas desde las pistas RWY 24L/24R (configuración Oeste)

- Se sustituyen las salidas convencionales que se dirigen hacia el este y sur (PTC, MEROS, ISTER, MORSS, OSGAL y MEBUT) por salidas RNAV1.
- Se incluyen tres salidas hacia cuatro nuevos puntos: DOMOX, OBEXI, XAPUT y XILPA.
- Se mantienen como salidas convencionales las que alcanzan los puntos: NELUX, BAVER, ESPOR, GALAT, DRAGO y EPAMA.
- Se suprimen los puntos PTC y OSGAL y sus procedimientos asociados.
- Para salidas desde la pista RWY 24L: se propone la creación de cuatro puntos de notificación denominados: PA710, PA720, PA711 y PA721.
- Para salidas desde la pista RWY 24R: se propone la creación de cuatro puntos de notificación denominados PA710, PA720, PA711 y PA721.



Salidas desde las pistas RWY 06R/06L (configuración Este)

- Se sustituyen las salidas convencionales que se dirigen hacia el este y hacia el sur (TONIS, MEROS, ISTER, MORSS, CDP, OSGAL, MEBUT, NELUX y BAVER), por salidas de tipo RNAV 1, manteniéndose ESPOR, GALAT, DRAGO y EPAMA.
- Se proponen tres nuevas salidas hacia los puntos DOMOX, UMUTI y XILPA.
- Las salidas a TONIS y CDP se eliminan sin reemplazamiento.
- Se elimina la salida a OSGAL y procedimiento asociado.
- Se mantienen las maniobras actuales de salidas de la pista RWY 06R/L bajo la especificación RNAV 1.
- Para salidas desde la pista RWY 06L: se propone la creación de dos nuevos puntos de notificación: PA530 y PA520.
- Para salidas desde la pista RWY 06R: se propone la creación de dos nuevos puntos de notificación: PA510 y PA500.



Los cambios más relevantes se producen en los tramos más cercanos al aeropuerto. En las salidas desde las pistas RWY 06R/06L se ha establecido una doble orientación paralela de los tráficos, la cual proporciona agilidad al proceso de despegues pues separa los tráficos más pesados y lentos (hacia UMUTI) de los más rápidos (hacia DOMOX) y además, aleja el tráfico de la zona de Son Gual.

En las salidas por la pista RWY 24R/24L también se han diseñado dos procedimientos paralelos para aliviar la actual saturación. Se separa el tráfico lento o pesado (hacia PA714, OBEXI) del tráfico rápido o ligero (hacia PA712, XAPUT). Esta nueva situación aleja de la costa el tramo que se dirige hacia los puntos PA720-PA721.

b) Ubicación del proyecto:

Las actuaciones recogidas en el documento ambiental se encuadran en el espacio aéreo Balear, dentro del TMA de Palma de Mallorca, concretamente en el Aeropuerto de Palma de Mallorca y su ámbito más cercano.

El promotor indica que, teniendo en cuenta el diseño operacional y la seguridad aeronáutica, el diseño de las nuevas rutas hace especial hincapié en evitar el sobrevuelo

de grandes núcleos de población de la isla tanto en llegadas como en salidas (especialmente en estas últimas puesto que son las que generan mayor impacto acústico). Asimismo, se indica que las nuevas maniobras se han diseñado tratando de ajustarlas lo más posible a las actuales, minimizando su desplazamiento. Las nuevas maniobras sobrevuelan 18 núcleos de población a las alturas que se señalan en la siguiente tabla.

Población	Altura media de sobrevuelo estimada (m)
Llegadas	
Campos *.	2.385
Cala Murada *.	1.742
Sant Joan.	2.465
Montuïri	2.037
Urbanización Betlem *.	4.076
Capdepera.	1.337
Son Moll.	1.488
Badia Gran.	882
Badia Blava.	819
Cal Gat *.	1.620
Salidas	
Can Pastilla.	85
Sa Casa Blanca.	69
Colonia de San Jordi *.	4.105
Son Carril *.	3.770
Costa de los Pinos *.	4.532
Costa Canyamel *.	4.574
Port Verd *.	4.334
Portocolom.	3.196

* Núcleos de población que serán sobrevolados por primera vez con las nuevas maniobras.

En relación a los espacios protegidos, las nuevas rutas sobrevuelan 17 espacios incluidos en la Red Natura 2000 y 3 espacios naturales protegidos. Las alturas estimadas a las que se sobrevuelan los mencionados espacios protegidos se muestran en la tabla siguiente. Además, se sobrevuelan 22 Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI), 8 Áreas Rurales de Interés Paisajístico (ARIP) y 3 Zonas Húmedas protegidas. Todas ellas, excepto un ANEI, se sobrevuelan a alturas superiores a 800 m.

Espacio Protegido	Altura media de sobrevuelo estimada (m) ¹	
	Llegadas	Salidas
ZEC «Na Borges» (ES5310029).	3.000-4.600	2.000-3.000
LIC+ZEPA «Muntanyes d'Artà» (ES0000227). Parque Natural de la Península de Llevant y Reserva Natural Llevant.	900-2400	4.000-5.200

Espacio Protegido	Altura media de sobrevuelo estimada (m) ¹	
	Llegadas	Salidas
LIC «Costa de Llevant de Mallorca» (ES5310030).	1.600-3000	2.400
LIC «Área Marina Costa de Llevant» (ES5310097).	1.600-3000	2.400
ZEPA «Espacio marino del Sur de Mallorca y Cabrera» (ES0000518).	900-1.600	1.800-5.500
ZEPA «Espacio marino del norte de Mallorca» (ES0000520). LIC «Badies de Pollença i Alcúdia» (ES5310005).	> 1.800	5.200
LIC «Canal de Menorca» (ESZZ16002).	> 1.800	4.000-5.800
ZEPA «Espacio marino del norte y oeste de Menorca» (ES0000521).	> 2.400	10.400
ZEPA «Cap Enderrocat-Cap Blanc» (ES0000081). LIC «Cap Enderrocat i Cap Blanc» (ES5310128).	900-1.600	
ZEC+ZEPA «Arxipèlag de Cabrera» (ES0000083). Parque Nacional marítimo-terrestre del Archipiélago de Cabrera y Parque Natural dl Es Trenc-Salobrar.		3.300-5.200
LIC+ZEPA «Cap de ses Salines» (ES0000228).		3.300
ZEC Xorrigo (ES5310102).		400-640
LIC «Portocolom» (ES5310099).		2.400-4.900
LIC «Cales de Manacor» (ES5310098).		3.000-3.700
ZEC+ZEPA «Es Trenc-Salobrar de Campos» (ES0000037).		3.700-4.900
ZEPA «Espacio marino del poniente de Mallorca» (ES0000519).		1.300-2.400

¹ Para aquellos espacios que se sobrevuelan por varias rutas de salidas o llegadas, se ha incorporado en la tabla la altura de sobrevuelo más baja.

LIC: Lugar de interés comunitario; ZEC: Zona de Especial Conservación; ZEPA: Zona de Especial Protección para las Aves.

La zona septentrional de la isla, que incluye la Sierra de Tramontana, queda fuera de la zona de estudio del documento ambiental por no llevarse a cabo modificaciones de maniobras en esa parte de la isla.

c) Características del potencial impacto:

El documento ambiental del proyecto incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre el medio ambiente. 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.

Efectos sobre la población. Impacto acústico

Según se indica en la documentación, la especificación de navegación RNAV implica una mayor precisión sobre las trayectorias nominales establecidas, lo cual reduce la dispersión de los vuelos y, en consecuencia, del ruido.

El promotor ha realizado un análisis que se basa en la modelización de las nuevas maniobras propuestas y su comparación con la situación actual. A partir del cálculo de los índices de ruido Ld, Le y Ln determina la existencia, o no, de un cambio significativo en los niveles sonoros en el entorno aeroportuario como consecuencia de la implementación de las modificaciones propuestas. La modelización se ha realizado para el día medio correspondiente a un año completo y se ha considerado una estimación de crecimiento del tráfico aéreo al horizonte temporal de 2019. Según se indica, se ha usado el software INM 7.0d y la metodología seguida responde al método de cálculo

propuesto en el «Doc 29 ECAC. CAC (3.ª Edición)» que cumple con los requisitos fijados en la normativa aplicable (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus reglamentos de desarrollo Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre). Tras la solicitud de subsanación realizada por el órgano ambiental, el promotor aclara que el método utilizado es igual al establecido en la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, el cual, resulta de aplicación. Adicionalmente se han comparado los resultados obtenidos con la servidumbre acústica del aeropuerto aprobada mediante el Real Decreto 7691/2012 de 27 de abril.

Sobre la huella acústica asociada a la nueva propuesta, el documento ambiental concluye que es muy similar al escenario acústico actual (escenario formado por el mantenimiento de los procedimientos actuales de navegación convencional, y el tráfico aéreo estimado para 2019). Según se indica, no se generan afecciones ni variaciones significativas en el entorno acústico del aeropuerto. Aunque se describen pequeñas diferencias, en ningún caso afectan a la población. No existen nuevas afecciones sobre urbanizaciones o suelos urbanizados ni tampoco sobre áreas con predominio de suelo con uso sanitario, docente o cultural.

El promotor ha realizado una serie de análisis complementarios fuera de la huella acústica con objeto de abarcar un ámbito espacial más amplio. De un total de 1.818 puntos evaluados (que se corresponden con núcleos urbanos, urbanizaciones, zonas residenciales y edificaciones aisladas) sólo 94 puntos superan o igualan los 45 dBA para Ld; 92 puntos para Le y 27 puntos para Ln. El rango de incrementos previstos en esas zonas oscila entre los -1,3 dBA y 2,8 dBA. Los mayores incrementos (superiores a 2 dB en Ld) se registran en el municipio de Calvia, pero este municipio (con 46 dBA para Ld) se encuentra muy alejado de los límites marcados por los objetivos de calidad acústica (65 dBA para Ld). Concretamente, en los 28 receptores más sensibles (cuyos valores Ld y Le son superiores a 50 dB) se ha estimado que durante los periodos día, tarde y noche la variación media generada por las nuevas maniobras PBN es inferior a ± 1 dBA.

El promotor califica tales variaciones como poco significativas respecto de la situación actual, ya que suponen una aportación inapreciable sobre el ruido ambiental del entorno. Por tanto, concluye que la afección sonora producida a las zonas pobladas del ámbito de actuación por la implantación del proyecto no resulta significativa en comparación con la situación actual y en algunos casos la mejora.

En el documento ambiental también se analiza el sobrevuelo de los núcleos de población. Las nuevas maniobras sobrevuelan menos núcleos de población que las actuales (18 frente a 28, respectivamente). Concretamente, 19 poblaciones dejarán de ser sobrevoladas y otras 9 serán sobrevoladas por primera vez, estas últimas a alturas superiores a los 1.600 m, por lo que el promotor considera más favorable la modificación propuesta.

Teniendo en cuenta lo anterior, no se proponen medidas adicionales a las ya existentes relativas al control de la contaminación acústica. Se indica que no existen impactos ambientales significativos y que el sistema de monitoreo de ruido existente en el aeropuerto permite realizar un control del ruido en el entorno aeroportuario. Si bien, se propone que la restricción operativa actualmente vigente sobre que «No se deben solicitar ni autorizar cambios sobre los procedimientos hasta no haber alcanzado FL60 excepto las aeronaves propulsadas por hélices» se haga extensible a las aeronaves turbohélice que despegan en configuración Este (pista 06) y giran a la derecha para dirigirse al punto PA501.

Sin embargo, algunos de los organismos consultados informan sobre la existencia de impactos significativos que no han sido tenidos en cuenta en el estudio realizado.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares informa que la modelización se ha realizado para el día medio correspondiente a un año completo, sin tener en cuenta la estacionalidad y las puntas de operaciones en fin de semana. Considera necesaria su evaluación así como la inclusión de medidas protectoras, correctoras o compensatorias frente al ruido, incluyendo la posibilidad de restringir las operaciones en horario nocturno.

La Asociación de Vecinos de Son Gual también argumenta que existe una elevada estacionalidad del tráfico aéreo, así como, impactos ambientales sobre la zona urbana de

Son Gual y en viviendas de la zona rústica aledaña, para los que considera que no se han previsto medidas correctoras y/o preventivas. Estos impactos serían producidos fundamentalmente por el desdoblamiento de la ruta de salida antes de cruzar la carretera de Manacor (en la configuración Este de las pistas del aeropuerto), así como la ruta PA500 operativa desde 2017. Por ello, el organismo considera necesario, entre otros aspectos: el análisis de alternativas de las rutas planteadas; contar con un estudio sonométrico del ruido en la zona por el uso del aeropuerto en configuración Este en días de máximo tráfico aéreo, así como, incluir un punto de medición y seguimiento de ruido en la urbanización Son Gual II.

El Servicio de Planificación en el Medio Natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares indica que el estudio acústico no ha tenido en cuenta los tráficos que operan en configuraciones no preferentes por lo que considera que estas afecciones han quedado pendientes de ser estudiadas.

Impactos por emisiones a la atmósfera

En el documento ambiental se indica que las 208.501 operaciones registradas en 2017 han requerido un consumo de combustible estimado en 111.201 t, lo que implica unas emisiones estimadas en 345.338 t de CO_{2eq}, 1.095 t de NO_x, 2.935 t de SO₂ y 13,4 t de Benceno. Según los cálculos realizados por el promotor, la no implantación de la modificación propuesta conllevaría un incremento en el consumo de combustible y emisiones alrededor de un 2,2 % en el escenario establecido en 2019. A pesar de que las nuevas maniobras son un 6,6 % más largas que las actuales, la navegación PBN facilita los procedimientos en ascenso continuo lo que conlleva un ahorro en el consumo de combustible y una disminución de las emisiones. En ese sentido, el promotor considera que el desarrollo del proyecto tendrá un efecto positivo. Como medida, propone monitorizar la evolución de las emisiones a lo largo de un año.

La Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares concluye que las nuevas maniobras suponen inicialmente una mejora de la calidad del aire y una disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero. El organismo considera adecuado el estudio de emisiones aportado, aunque indica que se podría complementar con un estudio de modelización de la calidad del aire. Así mismo, indica que el seguimiento debería ser continuo a través de la estación que ya existe en el aeropuerto.

Sin embargo, la Comisión de Medio Ambiente de Islas Baleares considera que la información que se aporta en el documento ambiental no permite comprobar la afirmación sobre los beneficios de los nuevos procedimientos en ascenso continuo. Informa que en TMAs con un elevado número de operaciones, estos procedimientos pueden estar prohibidos durante las horas de mayor afluencia de tráfico. Teniendo en cuenta que las nuevas rutas son un 6,6 % más largas y que el TMA del Aeropuerto de Palma de Mallorca es de alta densidad de tráfico (con un aumento anual del número de operaciones diarias) el organismo manifiesta dudas sobre la contribución de estos procedimientos a la reducción del consumo de combustible y de las emisiones a la atmósfera.

Por su parte, el Servicio de Planificación en el Medio Natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares indica que las mejoras que introducen las maniobras de ascenso continuo, no compensarán las mayores emisiones debido al aumento del tráfico aéreo que permitirá la ejecución del proyecto. Por tanto, considera que el impacto causado por las emisiones atmosféricas en el escenario futuro es significativo y mayor que en el escenario actual.

Impactos sobre la avifauna

En el documento ambiental se reconoce la importancia de la isla de Mallorca como área de descanso, alimentación y refugio para aves y estima aproximadamente en 101 las especies de aves presentes en el ámbito de actuación. Adicionalmente se recogen los principales resultados de los estudios realizados por Aena (gestor aeroportuario) en el espacio de 13 km de radio alrededor del aeropuerto sobre la presencia de fauna y hábitats (año 2016) y los riesgos de impacto con fauna (años 2015-2017).

Según los últimos censos faunísticos realizados por Aena (2015-2017), se exponen a continuación algunas de las especies más abundantes detectadas en las proximidades del recinto aeroportuario sobre las que se han producido colisiones, (se añade entre paréntesis el número de colisiones identificadas sobre las mismas): vencejo común (41), cernícalo vulgar (28), gorrión común (22), alcaraván común (18), lechuza (10), golondrina común (10), gaviota patiamarilla (9), perdiz roja (9), garcilla bueyera (8), milano real (7), paloma bravía (5), estornino (2), flamenco (1), faisán (1), ánade azulón (1), águila calzada (1), paloma torcaz (1), halcón peregrino (1). Por otro lado, aunque la especie no se ha identificado en el entorno aeroportuario, se ha producido una colisión con buitre negro a una altura aproximada de 1.500 m. Además, se informa sobre 163 impactos con aves indeterminadas, por lo que la media anual de impactos confirmados en el entorno aeroportuario es de 132.

A 4,8 km de distancia del aeropuerto se encuentra la Zona de Especial Conservación (ZEC) Xorrigo (ES5310102) que cuenta con la presencia de diversas especies rapaces como milano real, halcón peregrino y águila calzada. Adicionalmente, según los estudios de hábitats realizados, dentro del radio de 13 km alrededor del aeropuerto se localizan varios focos de atracción para la avifauna como el pinar en la zona militar, varias zonas húmedas, pastos inundados y zonas de regadío, explotaciones ganaderas, puertos, depuradoras, un campo de golf, vertederos y otras zonas de tratamiento y depósito de residuos.

Según se indica, los impactos asociados a las modificaciones de los procedimientos de vuelo estarían asociados, principalmente, al incremento del riesgo de colisiones de aeronaves con las aves. Especialmente, en el caso de especies que gocen de determinados estatus de protección en la normativa vigente. En este sentido, se ha realizado una evaluación del riesgo de colisión con aves analizando el sobrevuelo de espacios con méritos ambientales relacionados con la presencia de aves. Se ha considerado que el riesgo de impacto es significativo en aquellos tramos donde la altura de sobrevuelo de estos espacios es inferior a 800 m, rango que se ha establecido de acuerdo a la bibliografía consultada. Por tanto, las zonas de mayor riesgo de colisión son las que se sobrevuelan durante las maniobras de despegue (y ascenso inicial) o aterrizaje (y aproximación).

El análisis realizado muestra que las trayectorias proyectadas sobrevuelan entornos de interés para la avifauna en una longitud total de 785 km de los que 13,8 km son tramos con riesgo muy alto (altura de sobrevuelo inferior a 400 m) y alto (entre 400 y 800 m). Estos tramos se localizan en las maniobras de salida (SID RWY 06R/06L y RWY 24R/24L). En este sentido, el promotor expone que se corresponden con zonas inmediatas al aeropuerto que coinciden prácticamente con las actuales maniobras de salida, por lo que la puesta en marcha de las nuevas maniobras no supone una afección adicional sobre la avifauna del entorno.

El documento ambiental refleja que, de todas las especies amenazadas con presencia potencial en el ámbito del proyecto (con algún tipo de protección en el Catálogo Español de Especies Amenazadas o en el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección) únicamente se han producido avistamientos de milano real. Esta especie se cataloga como En Peligro de Extinción a nivel nacional y autonómico y cuenta con un Plan de Recuperación autonómico aprobado mediante Resolución del Consejero de Medio Ambiente de 5 de mayo de 2008. El número de avistamientos confirma la presencia de milano real en los alrededores del aeropuerto y las nuevas maniobras de salida por la pista 06R/06L sobrevuelan el entorno en el que se encuentra la especie en tramos con riesgo de afección alto o muy alto. Además, se expone que durante el periodo 2015-2017 se habrían registrado 7 colisiones con esta especie. No obstante, el promotor considera que estos valores no resultan significativos en relación con el tráfico aéreo total. Así concluye que, teniendo en cuenta los bajos niveles medios de vuelo que presenta la especie (200 m sobre el nivel del suelo) no es previsible que la implantación de las nuevas maniobras genere impactos adicionales sobre la misma.

En relación con la afección a aves marinas, se indica que las maniobras en el mar se desarrollan a una elevada altura y, teniendo en cuenta que los movimientos de campeo de estas aves se localizan por debajo de los 300 m de altura, no es previsible la generación de impactos apreciables adicionales ni significativos sobre estas especies.

Finalmente, el promotor expone que el ámbito espacial del presente proyecto ya se encuentra ampliamente sobrevolado en la actualidad y que las nuevas maniobras no conllevan la generación de impactos significativos sobre la avifauna del entorno ni suponen una modificación apreciable en relación con la situación actual.

Como medida para el control de las afecciones a la fauna, se propone realizar un seguimiento de las notificaciones de incidentes con aves y, en la medida de lo posible, analizar la evolución de los impactos respecto a los años anteriores.

Sin embargo, varios informes recibidos ponen de manifiesto la existencia de impactos significativos y la necesidad de realizar estudios adicionales.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares considera necesario incluir un estudio completo de repercusiones sobre el milano real que aborde medidas preventivas, correctoras y compensatorias sobre la especie. Así mismo, también considera necesario realizar un estudio completo de repercusiones del proyecto sobre el buitre negro teniendo en cuenta la colisión producida en 2016 y dado el carácter emblemático de sus poblaciones en la isla, los avistamientos de la especie en las inmediaciones de la ZEC Xorrigo, así como, sus desplazamientos desde la sierra de Tramontana hacia el llano. Este organismo manifiesta también que la única medida propuesta en el documento sobre el control de las afecciones a la avifauna (seguimiento y notificación de incidentes) responde a una obligación legal y no a una medida preventiva ni correctora.

Por todo lo anterior, la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares considera necesario, por un lado, aportar mayor información en relación a las colisiones ocurridas (altura, distancia al aeropuerto, etc.) con objeto de contribuir a la coordinación entre las administraciones públicas en la gestión de la fauna y los focos de atracción en el entorno aeroportuario. Por otro lado requiere realizar estudios llevados a cabo por expertos en avifauna que permitan determinar si se debe modificar el trazado de las nuevas rutas o adoptar medidas preventivas, correctoras o compensatorias por las afecciones que se puedan causar.

El Servicio de Planificación en el Medio Natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares informa que la metodología empleada obvia el riesgo de colisión existente sobre las aves de pequeño tamaño de las que además, existen especies de interés (curruca sarda y cogujada montesina) en las zonas donde la probabilidad de colisión es alta o muy alta. Indica también, que no se ha valorado el impacto sobre las especies migratorias que vuelan a mayor altura y que, tampoco se ha contrastado la coincidencia de las rutas nominales con las áreas de nidificación y campeo de las especies de aves Vulnerables o En Peligro de Extinción. Por otro lado, el organismo valora la pérdida de ejemplares de milano real como una catástrofe para la recuperación de esta especie protegida y tampoco considera banales las colisiones con cernícalo, alcaraván, lechuza, garcilla, halcón y águila calzada. Así, pone de manifiesto que, a pesar de que se están produciendo colisiones indeseadas, el escenario futuro no ofrece ninguna mejoría sino que la ejecución del proyecto supondrá un riesgo mayor de colisión de las aeronaves con especies protegidas como el milano real. Además, sobre esta especie asegura que actualmente existe un impacto acústico significativo constatado por la nula viabilidad de sus nidos dentro de la ZEC Xorrigo y en sus inmediaciones. Finalmente el organismo, considera el seguimiento y notificación de incidentes con avifauna una medida insuficiente siendo muy necesaria la aplicación de medidas efectivas que eviten la muerte directa de aves, por lo que propone una serie de modificaciones dirigidas a paliar los efectos significativos sobre las zonas con un riesgo de colisión muy alto o alto.

El Servicio de Protección de Especies de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares informa favorablemente el proyecto, si bien añade un condicionante sobre la necesidad de establecer medidas preventivas que eviten la presencia de avifauna en el área del aeropuerto.

La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica concluye que la documentación aportada por el promotor no es suficiente para descartar efectos negativos apreciables sobre la biodiversidad causada por las nuevas trayectorias de vuelo. Considera que el elevado número de colisiones inventariadas resulta particularmente importante en el caso del milano real para el que también prevé un importante riesgo de afección por molestias (ruido) durante la reproducción. Por ello, estima necesario realizar un estudio específico más detallado sobre esta especie, evaluando sus principales movimientos de campeo y migratorios y considerando la existencia de varios núcleos reproductores en el entorno del aeropuerto, así como un dormitorio y una zona de alimentación a 10 km de distancia. Junto al milano real, el organismo indica que también debería realizarse estudios sobre la distribución, abundancia y comportamientos de otras especies afectadas (buitre negro, águila calzada y halcón peregrino) y pone de manifiesto la existencia de una importante población de curruca balear (*Sylvia balearica*) así como varias especies de quirópteros en el entorno de la ZEC Xorrigo.

Impactos sobre la Red Natura 2000 y otros espacios protegidos

El documento ambiental contiene un análisis sobre los impactos causados por el sobrevuelo de espacios protegidos. Cabe recordar que la Sierra de Tramontana no ha sido considerada en el análisis realizado por no producirse ningún cambio sobre las trayectorias que sobrevuelan el mencionado espacio.

Según se indica en el documento ambiental, las maniobras de la alternativa 1 (salidas y llegadas) sobrevuelan 703 km de espacios incluidos en la Red Natura 2000 frente a 615 km de la alternativa 0. En total, con las nuevas maniobras se sobrevuelan 17 espacios de la Red Natura 2000, de los cuales la ZEC+ZEPA «Es Trenc – Salobrar de Campos; el LIC «Cales de Manacor» y el LIC «Portocolom» se sobrevuelan por primera vez. Por otro lado, el LIC «Randa» (ES5310101) y la ZEPA «Espacio marino del poniente de Mallorca» (ES0000519) dejarán de ser sobrevolados.

Teniendo en cuenta los rangos definidos sobre la afección a aves en vuelo, el único espacio que se sobrevuela a una altura inferior a 800 m es la ZEC Xorrigo, que se sobrevuela a una altura media de 520 m, por lo que el promotor concluye que la afección sobre la Red Natura 2000 queda reducida al mencionado espacio. La ZEC será sobrevolada por las maniobras de salida del aeropuerto SID RWY 06R RNAV1 y SID RWY 06L RNAV1 a lo largo de 8,5 km frente a 5,5 km con la alternativa 0. Sin embargo, el promotor señala que, en la actualidad, la dispersión de las trayectorias nominales implica que el espacio se encuentre ampliamente sobrevolado, no existiendo diferencias significativas con las maniobras propuestas.

Por otro lado, de acuerdo al Formulario de Datos Normalizado del espacio, dentro de los límites de la ZEC se encuentran especies de interés que figuran en el Anexo I de la Directiva 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009 que además, han sido inventariadas en el entorno aeroportuario. Estas son el alcaraván común, águila calzada, chotacabras europeo, halcón peregrino, cogujada montesina, curruca sarda y milano real. Salvo el halcón peregrino, el documento ambiental expone que todas ellas se caracterizan por un vuelo bajo de cota media inferior a la altura a la que se sobrevuela la ZEC. Por lo tanto, el promotor identifica el halcón peregrino como la única especie potencialmente afectada por el proyecto, expone además que, teniendo en cuenta los registros de colisiones en el aeropuerto (una colisión en el periodo 2015-2017), estos valores no resultan significativos en relación con el tráfico aéreo total durante el periodo estudiado.

Adicionalmente, las maniobras de la alternativa 1 (salidas y llegadas) sobrevuelan 9,3 km de espacios naturales protegidos, frente a 1,5 km de la alternativa 0. Las nuevas maniobras sobrevuelan 3 espacios naturales protegidos frente a 1 espacio que se sobrevuela en la situación actual. Estos son el Parque Natural de la Península de Llevant y Reserva Natural de Llevant, el Parque Natural de Es Trenc-Salobrar y Parque Nacional marítimo-terrestre del Archipiélago de Cabrera, los dos últimos se sobrevuelan por primera vez. El promotor concluye que no se afectará significativamente a estos espacios por las

elevadas alturas a las que se produce su sobrevuelo (superior a 800 m), encontrándose fuera de los rangos definidos sobre el riesgo de colisión con aves. Concretamente, en el caso del Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera, se establecen 5 nuevas trayectorias a alturas superiores a 3.000 m, cumpliendo la restricción establecida en la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales.

Finalmente, se señala en el documento ambiental que las nuevas maniobras sobrevuelan 22 Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI), 8 Áreas Rurales de Interés Paisajístico (ARIP) y 3 Zonas Húmedas Protegidas frente a, respectivamente, 43, 6 y 1, que se sobrevuelan con las actuales trayectorias. De todos los espacios identificados anteriormente, se especifica que junto a la ZEC Xorrigo, únicamente un ANEI situado a 750 m de distancia del aeropuerto sería sobrevolado a alturas inferiores a 800 m. En cualquier caso, se indica que este espacio ya se encuentra sobrevolado por las actuales maniobras, por lo que el promotor no considera que se vaya a producir una afección significativa sobre el mismo.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, el promotor concluye que no se considera significativa la afección a los espacios naturales protegidos habida cuenta de las aturas de sobrevuelo previstas y a que la mayor parte de ellos ya se encuentran sobrevolados por las maniobras actuales.

Por el contrario, varios de los organismos consultados ponen de manifiesto la existencia de impactos sobre espacios protegidos, y en concreto sobre la Red Natura 2000, así como, la necesidad de realizar estudios adicionales.

El Servicio de Planificación en el Medio Natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares indica que sin duda la ejecución del proyecto tendrá repercusiones sobre espacios de la Red Natura 2000 de las Islas Baleares. A la vista de los datos presentados, manifiesta dudas sobre la inexistencia de afecciones (por ruido y por colisiones con aves fundamentalmente) sobre el LIC «Randa» y la ZEPA «Massís de Randa» en las rutas de despegue (SID RWY 06R/06L) que pasan muy cerca de estos lugares y a bajas alturas de sobrevuelo (579 m). Sobre la ZEC Xorrigo asegura que la ejecución del proyecto supondrá impactos significativos por el aumento de las emisiones atmosféricas, la contaminación acústica y las colisiones con aves. A su juicio, la modificación propuesta empeora la situación existente en la actualidad, en la que ya existen impactos ambientales significativos causados por la situación acústica actual y las colisiones producidas.

Por el contrario, este organismo indica que los despegues en dirección suroeste no parece que pudieran provocar efectos apreciables sobre los espacios de la Red Natura sobrevolados, pues la altura de vuelo es suficientemente elevada como para que los efectos sobre la contaminación acústica o sobre la colisión con aves sean apreciables.

La Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica refleja que las nuevas trayectorias de despegue sobrevuelan a una altura inferior a 400 m la ZEC Xorrigo, en el que existen especies de interés comunitario sobre las que se producirán afecciones causadas por molestias por ruido y mortalidad por colisión. Por ello, el organismo considera necesario realizar un análisis específico de los efectos potenciales del sobrevuelo de la ZEC Xorrigo sobre las poblaciones de vertebrados de interés comunitario presentes en el espacio, sobre todo, en relación a las molestias por ruido.

En línea con lo anterior, la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares también considera necesario establecer medidas protectoras o correctoras respecto al ruido y la protección de los hábitats y especies incluidas en la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y en la Directiva 2009/147/CE relativa a la conservación de las aves silvestres.

Capacidad de carga

Según expone el promotor, el aumento del volumen de tráfico que ha venido experimentando el aeropuerto junto al incremento de los flujos de tráfico que atraviesan el espacio aéreo Balear, basados en la navegación convencional, están dificultando la

gestión del tráfico aéreo. Todo ello ocasiona la congestión del sistema y el aumento del tiempo de demora. Por ello, la nueva estructura aérea que se propone está compuesta por procedimientos PBN sujetos, entre otras, a las siguientes condiciones: «deben ser capaces de acomodar la creciente demanda de tráfico que ha experimentado el aeropuerto»; «deben ser capaces de gestionar el elevado tráfico aéreo en temporada alta además de dar respuesta al incremento de carga en el TMA con motivo de la evolución al alza de los flujos de tráfico procedentes de Europa». Consecuentemente, la implantación del proyecto tiene un impacto sobre la capacidad de carga del aeropuerto.

En ese sentido, varios organismos han mostrado su rechazo al aumento de la capacidad actual del aeropuerto, independientemente de que este nuevo sistema lo permita.

La Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares expone que los objetivos marcados por la Ley autonómica 10/2019, de 22 de febrero, de Cambio Climático y Transición Energética, son incompatibles con el aumento de la capacidad de maniobrabilidad del aeropuerto por lo que indica que no se debe superar la capacidad máxima actual del aeropuerto. Considera necesario realizar estudios específicos sobre la capacidad global de la isla y de cómo alcanzar el objetivo de emisiones cero para 2050.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares recuerda el contenido del apartado 7 sobre Máximo desarrollo previsible del Plan Director del Aeropuerto de Palma de Mallorca, donde se indica que «el sistema se saturará cuando el aeropuerto alcance los 89 movimientos hora», cifra que, según el organismo, se ha visto superada en 2019, con puntas de actividad de más de 100 operaciones por hora. Por ello, la Comisión de Medio Ambiente considera que, en el caso de que el rediseño de maniobras de salida y llegada no sea exclusivamente el de mejorar la seguridad operacional, obtener un sistema más eficiente y flexible y lograr un único espacio aéreo, si no que por el contrario, también se pretenda incrementar el tránsito de pasajeros en la isla, se deberían analizar en profundidad las consecuencias de ello. Así mismo, considera que se deben evaluar los efectos acumulativos y sinérgicos de los diferentes proyectos que aumentan la operatividad del aeropuerto. Este organismo se opone a cualquier proyecto que suponga un incremento de la capacidad declarada (vuelos y pasajeros) del aeropuerto.

En línea con lo anterior, la asociación ecologista Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza expone que los proyectos que últimamente se vienen presentando sobre el aeropuerto se evalúan de manera fraccionada. Sin embargo, indica que todos inciden en el incremento de operatividad, y por tanto de tráfico, en el aeropuerto. En ese sentido solicita que: se valoren los efectos sinérgicos de los diferentes proyectos y su incidencia sobre el aumento de vuelos y pasajeros; que se evalúen en un contexto de planificación, donde los instrumentos de planificación sean revisados de manera participada; que se tenga en cuenta los efectos sobre la capacidad de carga de la isla, en cuanto al consumo de recursos, generación de residuos, saturación de infraestructuras, degradación de espacios naturales y efectos sobre el cambio climático.

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 Mallorca» 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 Mallorca», ya que se podrían producir efectos adversos significativos sobre el medio ambiente que no han sido suficientemente estudiados ni evaluados.

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, 19 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 MALLORCA

