

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 14555** *Resolución de 26 de junio de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Propuesta de nuevas maniobras instrumentales para la transición a PBN del aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 23 de junio de 2025, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Propuesta de nuevas maniobras instrumentales para la transición a PBN del aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro», remitida por Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), como órgano sustantivo, del que ENAIRE es promotor.

El proyecto tiene como objeto la modernización de las actuales maniobras instrumentales en el aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro, adaptándolas a las especificaciones de navegación aérea RNAV y RNP basada en prestaciones PBN («Performance Based Navigation»). De esta forma, se permitirá la obtención de rutas de mayor seguridad operacional, mayor precisión, más eficientes, directas y flexibles.

Las actuaciones se plantean con el objetivo prioritario de dar respuesta al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión, de 18 de julio de 2018, en relación con la necesidad de implantar este tipo de navegación PBN en las áreas terminales europeas de alta densidad y mejorar el rendimiento del espacio aéreo europeo y mundial.

Con fecha 11 de agosto de 2025, se requiere la subsanación del documento ambiental y, tras la recepción del documento subsanado, con fecha 6 de octubre de 2025, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Con fecha 12 de noviembre de 2025, se amplían los organismos consultados para incorporar a la Dirección General de Energías Renovables y Cambio Climático de la Xunta de Galicia.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración estatal</i>	
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
Oficina Española de Cambio Climático del MITECO.	Sí
Organismo Autónomo de Parques Nacionales del MITECO.	Sí
Subdirección General de Prevención de la Contaminación del MITECO.	No

* Informes recibidos mediante requerimiento a órgano superior jerárquico.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración autonómica (Xunta de Galicia)</i>	
Dirección General de Patrimonio Natural* de la Consejería de Medio Ambiente y Cambio Climático.	Sí
Dirección General de Energías Renovables y Cambio Climático* de la Consejería de Medio Ambiente y Cambio Climático.	Sí
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad.	Sí
Dirección General Calidad Ambiental y Sostenibilidad de la Consejería de Medio Ambiente y Cambio Climático.	Sí
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Lengua y Juventud.	Sí
Dirección General de Emergencias e Interior de la Consejería de Presidencia, Justicia y Deportes.	Sí
Servicio de Protección Civil de la Consejería de Presidencia, Justicia y Deportes.	No
Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Vivienda y Planificación de Infraestructuras.	Sí
<i>Administración local</i>	
Ayuntamiento de Agolada.	No
Ayuntamiento de Ames.	No
Ayuntamiento de Arzúa.	No
Ayuntamiento de Boimorto.	No
Ayuntamiento de Boqueixón.	No
Ayuntamiento de Brión.	No
Ayuntamiento de Cerceda.	No
Ayuntamiento de Curtis.	No
Ayuntamiento de Dodro.	No
Ayuntamiento de Estrada (A).	No
Ayuntamiento de Forcarei.	No
Ayuntamiento de Frades.	No
Ayuntamiento de Lalín.	No
Ayuntamiento de Melide.	No
Ayuntamiento de Mesía.	No
Ayuntamiento de Ordes.	No
Ayuntamiento de Oroso.	No
Ayuntamiento de Padrón.	No
Ayuntamiento de Pino (O).	Sí
Ayuntamiento de Pontecesures.	No
Ayuntamiento de Rois.	No
Ayuntamiento de Santiago de Compostela.	No
Ayuntamiento de Santiso.	No

* Informes recibidos mediante requerimiento a órgano superior jerárquico.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Silleda.	No
Ayuntamiento de Sobrado.	No
Ayuntamiento de Teo.	No
Ayuntamiento de Tordoia.	No
Ayuntamiento de Touro.	No
Ayuntamiento de Trazo.	No
Ayuntamiento de Val do Dubra.	No
Ayuntamiento de Valga.	No
Ayuntamiento de Vedra.	No
Ayuntamiento de Villa de cruces.	No
Ayuntamiento de Vilasantar.	No
Diputación Provincial de A Coruña.	No
Diputación Provincial de Lugo.	No
Diputación Provincial de Ourense.	No
Diputación Provincial de Pontevedra.	No
<i>Otras entidades</i>	
Amigos da Terra.	No
Asociación Ecoloxistas en Acción Galiza.	No
Asociación para a defensa Ecoloxica de Galiza.	No
Greenpeace España.	No
SEO/Birdlife.	No
Sociedad española para la conservación y el estudio de los murciélagos.	No
Sociedad gallega de Medio Ambiente.	No
WWF/ADENA.	No

* Informes recibidos mediante requerimiento a órgano superior jerárquico.

Con fecha 18 de diciembre de 2025, se requieren, a través de sus órganos jerárquicamente superiores, los informes de la Dirección General de Patrimonio Natural y la Dirección General Energías Renovables y Cambio Climático de la Xunta de Galicia. Los informes se completan el 13 de abril de 2026.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha del 13 de abril de 2026, se traslada al promotor el informe emitido por la Dirección General de Energías Renovables y Cambio Climático de la Xunta de Galicia, al objeto de que formule contestación.

Con fecha del 24 de abril de 2026, se recibe la contestación del promotor, que se incorpora al expediente y al análisis técnico realizado.

Durante la tramitación, el promotor presenta tres adendas, que incluyen aclaraciones documentales y ajustes técnicos de seguridad aérea. Estas modificaciones discurren dentro del escenario y las servidumbres inicialmente modelizadas. Por lo que, según concluye el promotor, estos cambios no implican ninguna potencial afección ambiental adicional ni diferente a las evaluadas en el documento ambiental elaborado y objeto del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Ninguna de las contestaciones identifica impactos ambientales significativos, ni la necesidad de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. Tampoco, sugieren modificaciones sustanciales sobre el diseño de la actuación con objeto de minimizar los impactos ambientales. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «e» de esta resolución.

Una vez analizada la documentación obrante 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.

El objeto del proyecto es la implantación del escenario PBN en el aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro mediante la remodelación y optimización de las actuales maniobras instrumentales en el aeropuerto y la modernización de los procedimientos convencionales vigentes de llegadas, salidas y aproximaciones de ambas cabeceras de pista (RWY17 y RWY35), adaptándolos a las especificaciones de navegación aérea RNAV y RNP dentro del espacio aéreo del TMA (Área de Control Terminal) de Galicia. Se denomina especificación RNAV al método de navegación aérea basada en puntos de paso que no se corresponden con el emplazamiento de radioayudas en tierra (p.e. VOR, DME, NDB). Por su parte, la especificación RNP amplía la anterior incluyendo el requisito de vigilancia y alerta de desvío lateral a bordo. Ello supone, a efectos prácticos, la modernización de la navegación aérea para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones, al permitir la operación de aeronaves en trayectorias más flexibles y precisas. La implantación del escenario PBN requiere la sustitución y relegación de los procedimientos de navegación convencional actualmente vigentes.

La implementación de las nuevas maniobras contribuye a aplicar la «Política y Marco Estratégico para la implantación de la PBN» adoptada por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y el Ministerio de Fomento en abril de 2014, y con lo recogido en el Plan Estratégico de Navegación Aérea (Plan de Vuelo 2020) elaborado por Enaire. Los nuevos procedimientos permitirán la armonización mundial y la mejora en la seguridad y la eficiencia operacionales en el espacio aéreo. Además, la aplicación de las mejoras previstas es necesaria para el cumplimiento por parte del Estado Español de la implantación PBN, con los criterios y escenarios previstos por la Comisión Europea (Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión Europea, de 18 de julio de 2018). Por lo que el proyecto es necesario para impedir la obsolescencia del Sistema de Navegación Aérea español.

El proyecto no tiene por objeto aumentar la capacidad declarada del aeropuerto, sino que atiende al obligado cumplimiento de la normativa europea independientemente de variaciones futuras de la demanda. Se ha procurado ajustar las maniobras propuestas a la operativa actual del aeropuerto, como opción considerada ambientalmente más favorable al minimizar las potenciales variaciones respecto al escenario actual.

En el diseño de las maniobras propuestas, se han realizado las siguientes mejoras para reducir sus impactos:

– En las salidas (SID) por la RWY17: se ha definido un tramo inicial común hasta el punto ST500 para enlazar con los puntos de salida. Durante la fase de diseño se ha evitado, en la medida de lo posible, el sobrevuelo de grandes núcleos de población, especialmente Santiago de Compostela, dado que las maniobras de salida generan un mayor impacto acústico debido al régimen de motor utilizado durante el despegue. El diseño pretende ajustarse a áreas ya voladas para minimizar variaciones en las potenciales afecciones ambientales respecto al escenario convencional.

– En las salidas (SID) por la RWY35: de forma análoga, se ha establecido un tramo inicial común hasta el punto ST510 para enlazar con los puntos de salida. Se ha optado por un diseño que evita el cruce de la ciudad de Santiago de Compostela, bordeándola

por el norte y oeste (específicamente en las salidas hacia DEMOS y NARBO), lo que permite que el sobrevuelo de núcleos de población se produzca a mayor altitud o se evite totalmente, minimizando la potencial molestia a la población y reduciendo las millas voladas.

– En las llegadas (STAR): se ha definido un diseño que acorta el recorrido desde los puntos de inicio (STAR Fix) hasta los fijos de aproximación inicial (IAF), lo que supone un ahorro de millas voladas y una reducción directa de las emisiones generadas. Asimismo, se han establecido tres IAFs por cabecera para gestionar eficazmente la secuencia de llegada y reducir la necesidad de circuitos de espera.

Los procedimientos propuestos y su comparación con los actuales se muestran en los croquis adjuntos a la presente resolución.

Respecto a las alternativas estudiadas para el aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro, la alternativa cero, o escenario convencional, supondría el mantenimiento de las maniobras actuales publicadas: 10 procedimientos de navegación convencional en salidas, 6 en llegadas y 10 cartas de aproximación (4 ILS, 4 LOC y 2 VOR). Sin embargo, este sistema de rutas es fijo e inflexible desde un punto de vista geográfico. Además, el Plan de Racionalización de Radioayudas prevé la retirada definitiva de los NDBs (específicamente la radioayuda L SO en el caso de Santiago) hacia el 2030, lo que hace inviable el mantenimiento de la navegación basada en estas infraestructuras a largo plazo.

La alternativa 1 plantea eliminar todos los procedimientos de salida de navegación convencional publicados y define 18 nuevos procedimientos de navegación RNAV: 9 por la RWY17 y 9 por la RWY35. Las llegadas son aquellas maniobras que inician en los STAR Fix y se dirigen hasta el IAF. El proyecto propone la derogación de los 6 procedimientos de navegación convencional y 1 procedimiento RNAV actualmente publicados, y la definición de un total de 18 nuevos procedimientos RNAV1, 9 por cada cabecera de pista. En relación con las aproximaciones, se propone el diseño de nuevas maniobras de aproximación instrumental RNP APCH a ambas cabeceras. Esto incluye el diseño de nuevos procedimientos con mínimos LNAV, LNAV/VNAV y LPV, la adaptación de las aproximaciones ILS y LOC con tramos iniciales y de frustrada RNAV1 para ambas cabeceras, y la modificación de las cartas ILS/LOC Z y VOR RWY35, además de la derogación de las cartas de aproximación que dependen de la radioayuda L SO.

El diseño de alternativas en las nuevas rutas está condicionado por un conjunto de requisitos específicos como: la estructura del espacio aéreo del TMA y los procedimientos instrumentales publicados; la presencia de múltiples aeropuertos en el TMA; la presencia de numerosas zonas de vuelo restringidas o peligrosas; las condiciones meteorológicas adversas del entorno; y criterios ambientales para evitar en la medida de lo posible el sobrevuelo de grandes poblaciones y espacios naturales protegidos. La propuesta ha tenido que superar procedimientos de validación en tierra y en vuelo para comprobar su viabilidad operativa y su seguridad.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, el promotor argumenta que las rutas definidas son la única solución técnica viable, no siendo posible encajar otras trayectorias diferentes a las propuestas, debido a la proximidad e interacciones de los procedimientos de salida y llegada en el entorno aeronáutico del TMA, teniendo en cuenta el terreno, el clima, las limitaciones del espacio aéreo, las restricciones medioambientales y los criterios de diseño técnicos y operativos RNAV. La no implementación del proyecto (alternativa cero), además de no permitir la armonización mundial ni la mejora en la seguridad y eficiencia operacional, supondría el incumplimiento para el Estado Español de la normativa europea (Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048) y la obsolescencia del Sistema de Navegación Aérea español. Asimismo, según el promotor, la alternativa seleccionada (escenario PBN) ofrece beneficios ambientales derivados de una menor dispersión de las maniobras y rutas más directas al no depender de las radioayudas, lo que contribuye a reducir las emisiones a la atmósfera, así como a la posibilidad de alejar las trayectorias de las poblaciones para disminuir la población expuesta a emisiones acústicas.

B. Ubicación del proyecto.

El proyecto afecta al espacio aéreo sobrevolado por las maniobras de salidas, llegadas y aproximación del aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro, que se ubica en el TMA (área de control terminal) de Galicia.

El aeropuerto se encuentra situado en los términos municipales de Santiago de Compostela, O Pino y Boqueixón, a aproximadamente 10 km al este de la ciudad de Santiago. La extensión total del ámbito de estudio del proyecto es de unos 28.784 km², aproximadamente y comprende 237 municipios de las cuatro provincias de la Comunidad Autónoma de Galicia: A Coruña, Pontevedra, la zona oeste de la Provincia de Lugo y el noroeste de la Provincia de Ourense. Aquellos municipios que se consideran directamente afectados por las modificaciones previstas han sido consultados, como recoge la tabla de esta resolución.

C. Características del potencial impacto.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor, para el proyecto «Propuesta de nuevas maniobras instrumentales para la transición a PBN del aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro» y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación, el proceso de consultas. No se analizan en la resolución los impactos sobre factores ambientales que no se verán afectados por las actuaciones, teniendo en cuenta las características del proyecto.

No comprende el ámbito de la presente evaluación de impacto ambiental la seguridad operacional ni aérea del proyecto, la seguridad y salud en el trabajo, ni otros que excedan del alcance de la evaluación de impacto ambiental y que poseen normativa reguladora e instrumentos o procedimientos específicos.

C.1 Población y salud humana aire y cambio climático.

Los efectos sobre la población y la salud humana están ligados a la incidencia sobre la atmósfera por ruido y emisiones atmosféricas.

Ruido: el análisis de la situación acústica se ha realizado mediante la modelización acústica del ruido producido por los procedimientos en la operativa actual y en la propuesta, con el fin de evaluar el cambio derivado de la implantación del proyecto. La modelización se lleva a cabo empleando los datos de tráfico del año 2023. Dicha modelización acústica se basa en las 25.188 operaciones instrumentales del año 2023, descartando los vuelos visuales. Este volumen representa un promedio diario de 69 movimientos, desglosados en 34,5 llegadas (12.585 anuales) y 34,5 salidas (12.603 anuales). A efectos de afección sonora, las salidas se distribuyeron operativamente en un 54,38 % por la cabecera RWY17 y un 45,62 % por la RWY35.

La metodología empleada se ha desarrollado mediante el programa de cálculo de emisión y propagación de ruido procedentes de las aeronaves AEDT en su versión 3f, aplicando el método de cálculo CNOSSOS-EU. El modelo AEDT («Aviation Environmental Design Tool») se ha desarrollado por la FAA-AEE («Federal Aviation Administration, Office of Environment and Energy»). Según indica el documento ambiental, esta metodología cumple los procedimientos de cálculo establecidos en los métodos comunes de evaluación adoptados por la Unión Europea mediante la Directiva 2015/996/CE por la que se actualiza el anexo II de la Directiva 2002/49/CE, traspuesta al ordenamiento jurídico español mediante la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre y la Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero, por las que se modifica el anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental.

En la valoración de los niveles sonoros, se han aplicado las métricas Ld, Le y Ln, es decir, los niveles sonoros equivalentes a largo plazo para los períodos día (7 a 19 h), tarde (19 a 23 h) y noche (23 a 7 h), respectivamente. El resultado de la simulación

realizada son las isófonas derivadas del ruido producido por las llegadas y salidas al aeropuerto definidas mediante los correspondientes mapas de isófonas: para los períodos día y tarde, correspondientes a los niveles sonoros en intervalos de 5 dBA de Leq (55-60, 60-65, 65-70, 70-75 y >75 dBA), y periodo noche (intervalos de 5 dBA de Leq 50-55, 55-60, 60-65, 65-70 y >70 dBA). Al tratarse de una «infraestructura existente», la valoración de la situación acústica consiste en su comparación con los objetivos de calidad acústica establecidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en la tabla A del anexo II.

El documento ambiental concluye que ambos escenarios acústicos se pueden considerar equivalentes en su globalidad, ya que la potencialafección sonora del proyecto sobre las zonas pobladas del ámbito de estudio es muy similar a la situación actual. Las variaciones identificadas se refieren a la incorporación de 13 edificios de uso residencial (que corresponden a 10 residencias) dentro de la envolvente 60 Ld/60 Le/50 Ln respecto del escenario convencional, localizados principalmente en el municipio de Boqueixón. La variación se considera mínima pues los nuevos edificios residenciales implicados suponen un porcentaje del 0,004 % respecto al actual. Según se indica, las pequeñas variaciones en las curvas de isófonas entre ambos escenarios se deben a las diferencias en los parámetros empleados en la simulación de los escenarios, ya que en el escenario «E01 convencional» se simulan las trayectorias de vuelo de operaciones reales y en el escenario «E02 PBN» se modelizan los procedimientos nominales teóricos propuestos. Por este motivo, el promotor considera el impacto acústico del proyecto compatible. En todo caso, señala que todas las residencias identificadas se encuentran dentro de la última actualización de la huella del plan de aislamiento acústico (PAA) del año 2019 realizada por AENA.

Por último, el promotor lleva a cabo un análisis cualitativo en el ámbito global del proyecto —aquel situado fuera de la huella acústica principal—, debido a las limitaciones de los programas de simulación a grandes altitudes y a la incidencia del ruido de fondo, que dificultan cuantificar de forma objetiva la molestia acústica. En el diseño de las nuevas maniobras se ha evitado, en la medida de lo posible, el sobrevuelo de grandes núcleos de población, destacando especialmente la ciudad de Santiago de Compostela. Finalmente, tras analizar las trayectorias, el promotor concluye que no se prevé una variación significativa en las potenciales molestias respecto al escenario convencional actual y garantiza que, en todo caso, ninguna población experimentará niveles de ruido que supongan el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Emisiones: el análisis de las emisiones se ha realizado mediante su modelización en la operativa actual y en la propuesta, con el fin de evaluar el impacto derivado de la implantación del proyecto. Para modelizar la situación correspondiente a la operativa prevista se han utilizado los datos de tráfico del año 2023 y la comparativa se realiza teniendo en cuenta las millas voladas en ambos escenarios. Se ha empleado el programa AEDT (Aviation Environmental Design Tool) en su versión 3d. Según dicha metodología, el impacto sobre la calidad del aire se mide hasta los 3.000 ft de altura (1.000 m), asociado a las operaciones de aterrizaje y despegue o ciclos LTO (*Landing/Take-Off*). Se aporta el inventario de emisiones (NO₂, CO, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5} y Benceno); los niveles de concentración de contaminantes en el ámbito deafección, representados mediante curvas de isoconcentración y los máximos diarios, octohorarios y horarios en 118 puntos en zonas urbanizadas del entorno del aeropuerto.

Para la modelización de la calidad del aire, el programa asigna las emisiones horarias de cada fuente a distintas áreas. El modelo AERMOD calcula las concentraciones de cada contaminante en los receptores indicados a partir de dicha información de emisiones. El documento ambiental concluye que todos los contaminantes analizados se encuentran por debajo de los límites legales establecidos, tanto en la situación actual como en la futura, de acuerdo con el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Los procedimientos de vuelos previstos en el escenario PBN no tienen un impacto significativo sobre la calidad del aire

en el entorno aeroportuario o en los núcleos de población cercanos, siendo las concentraciones anuales muy similares en el escenario actual y en el propuesto. En la mayoría de los receptores, las concentraciones de contaminantes experimentarían incluso un ligero descenso en el escenario propuesto con respecto a la situación actual.

El impacto en la huella de carbono se obtiene de la transformación de millas voladas en emisiones con la ayuda de coeficientes de transformación. En relación con la huella de carbono, el promotor establece que las emisiones de CO₂ disminuyen un 0,47 % con la nueva propuesta de maniobras, resultando en un ahorro estimado anual de 620,21 t de consumo de combustible y de 1,96 Kt de emisiones anuales de CO₂ a la atmósfera.

Dado que no identifica impactos significativos sobre el ruido, la calidad del aire o las emisiones de gases de efecto invernadero, el promotor no plantea medidas correctoras adicionales.

La Dirección General de Salud Pública de la Xunta de Galicia informa favorablemente el proyecto, siempre que se dé cumplimiento a las consideraciones recogidas en su informe relativas al cumplimiento de la normativa, de los umbrales y de los objetivos de calidad del aire y ruido, así como al seguimiento ambiental establecido en el documento ambiental, destacando la vigilancia de los sobrevuelos sobre la ciudad de Santiago de Compostela y la realización de un estudio acústico con datos reales dos años después de la implantación.

El Ayuntamiento de O Pino valora como compatibles los impactos identificados por el conjunto de variables ambientales analizadas en el proyecto, no considerándose que los mismos puedan causar impactos ambientales significativos.

La Dirección General de Energías Renovables y Cambio Climático de la Xunta de Galicia realiza varias observaciones que han requerido respuesta por parte del promotor. Concretamente, sobre el ruido ambiental indica: 1) en el ámbito de la Comisión de Seguimiento del plan de aislamiento acústico del aeropuerto, se deberán estimar las modificaciones que surjan por este proyecto y actualizar las medidas correspondientes para garantizar la calidad acústica del entorno afectado; 2) en el caso de las llegadas se debe aclarar la influencia de las nuevas localizaciones IAF hasta pista (PBN) respecto a las actuales (convencionales); 3) se debe asegurar el compromiso de solución de afección acústica sobre las actuaciones de seguimiento y control ambiental referidas, si estas no resultan conformes con los niveles de exposición legislados; y 4) se deben aclarar cuestiones concretas del documento ambiental, entre ellas, la corrección del esquema de llegadas para que corresponda con la cabecera 17, la rectificación de la fecha de la huella acústica citada como abril de 2019 en lugar de 2018 y la revisión de datos presentados, especialmente a partir de 1000 NM.

El promotor presenta una adenda al documento ambiental en la que da respuesta a lo indicado por la Dirección General en los siguientes términos:

1) El proyecto no implica cambios en las condiciones actualmente conocidas por la Comisión de Seguimiento del plan de aislamiento acústico del aeropuerto la cual, en el ámbito de las funciones que tiene atribuidas, realizará los análisis y acciones que estime necesarias para el cumplimiento de sus objetivos. Adicionalmente, se señala que la publicación de la Ley 8/2025, de 29 de septiembre, racionaliza y optimiza el régimen de participación de las Administraciones territoriales en los órganos colegiados, lo que conlleva la reorganización de la comisión mencionada.

2) El documento ambiental incluye subapartados específicos (7.1.2.5 para la RWY17 y 7.1.2.6 para la RWY35) en los que se analizan las aproximaciones. Una de ellas está superpuesta a la actual publicada y, por tanto, sin variación de las potenciales afecciones ambientales entre los dos escenarios. Las otras dos aproximaciones desde dos nuevos IAFs por cada cabecera no están superpuestas a maniobras publicadas. Se justifica el diseño de estas dos nuevas aproximaciones ante la necesidad de aplicar un criterio geográfico para gestionar eficazmente la secuencia de llegada y reducir esperas. Aunque el primer tramo desde estos nuevos puntos puede originar nuevos sobrevuelos a poblaciones, al estar alejado de la huella acústica no se espera una superación de los

objetivos de calidad establecidos por la normativa. A este respecto, se señala que, para el caso de las RWY17, el punto intermedio (IF) propuesto se sitúa a más de 11 km de la envolvente Ld/Le/Ln de 60-60-50 dB y a más de 13 km de la de 65-65-55 dB(A). En el caso de la RWY35, en el entorno más inmediato del aeropuerto, dado que las aproximaciones se alinean con el eje de pista, no se espera una variación significativa entre los dos escenarios.

3) ENAIRE realizará un nuevo estudio acústico con datos reales a los dos años de la implantación del proyecto que se notificará al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Dicho control se completará con un seguimiento específico de los sobrevuelos a las poblaciones con más habitantes sobrevoladas a menos de 6.000 pies y un seguimiento de las posibles quejas que pudieran ser recibidas. En el caso de observarse diferencias que puedan derivar en el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, ENAIRE analizará las causas para determinar si estas son achacables a la implementación de las maniobras recogidas en el proyecto o pueden deberse a otras causas ajenas al proyecto y a su competencia. Para ello, mantendrá las comunicaciones oportunas con la Dirección General de Aviación Civil, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y AENA. En cualquier caso, el compromiso de actualización requerido queda asegurado en el marco del Real Decreto 310/2022, de 3 de mayo, que garantiza la revisión o actualización de las servidumbres aeronáuticas y acústicas cuando se producen cambios de espacio aéreo y de procedimientos civiles de vuelo.

4) El promotor aclara otras cuestiones solicitadas. Justifica que el esquema de llegadas es aplicable a la RWY17/35 de forma conjunta, tal y como refleja la única carta publicada en AIP; confirma que la fecha de actualización de la huella acústica del plan de aislamiento es abril de 2019, atendiendo a lo dispuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, que exige la revisión de los mapas estratégicos de ruido cada cinco años – tras la realizada en 2014–, información que viene recogida en el informe quinquenal de cumplimiento de la memoria ambiental de la revisión del plan director del aeropuerto Santiago-Rosalía de Castro, realizado por AENA; finalmente, subsana la errata detectada relativa a los porcentajes de operaciones 2023 para las distancias a partir de 1000 NM y certifica que la modelización ha tenido en cuenta la vigencia de la Orden PCM/80/2022.

En materia de cambio climático y calidad del aire, la Dirección General de Energías Renovables y Cambio Climático de la Xunta de Galicia indica: 1) el nuevo escenario PBN conlleva una reducción de las emisiones de CO₂ y para las labores de seguimiento ambiental recomienda evaluar la aplicación de la metodología utilizada en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero; y 2) sería necesaria la instalación de una estación de calidad del aire que se integre en la Red de Calidad del Aire de Galicia ya que las estaciones existentes en las proximidades no se encuentran situadas a sotavento de la fuente de emisión. Además, recuerda que la Directiva 2024/2881/CE, en proceso de transposición, considera a los aeropuertos como puntos críticos de contaminación atmosférica y requiere en sus proximidades la medición de los contaminantes en aire ambiente.

En respuesta, el promotor realiza las siguientes objeciones:

1) El Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero no se considera metodológicamente válido para valorar los cambios derivados de la implantación del proyecto, dado que sus resultados se presentan de forma agregada a nivel nacional y se limitan al ciclo LTO, mientras que las modificaciones de las maniobras PBN diseñadas tienen poca variación en dicho ciclo y sus diferencias se concentran por encima de él. En ese sentido, la metodología establecida se rige conforme a las recomendaciones de la OACI (Doc 10031) y EUROCONTROL, que establecen que la evaluación de cambios operacionales debe basarse en la modelización de trayectorias y perfiles de vuelo independientemente de la clasificación del vuelo.

2) Las simulaciones realizadas permiten concluir que no existe un impacto significativo sobre la calidad del aire en el entorno aeroportuario o en los núcleos de

población cercanos siendo las concentraciones anuales muy similares en el escenario convencional y en el escenario PBN. No obstante, ENAIRE propone realizar un seguimiento de la calidad del aire con los datos obtenidos de la Red de Calidad del Aire de Galicia, si el órgano ambiental lo estima oportuno. En todo caso, el promotor argumenta que la necesidad de una nueva estación de calidad del aire estaría asociada a la propia existencia de la infraestructura aeroportuaria y no al proyecto de maniobras objeto de evaluación, por lo que serían AENA y la Xunta de Galicia los órganos competentes e interlocutores para su establecimiento.

En virtud de lo expuesto, se añade una prescripción relativa al seguimiento de la calidad del aire en la presente resolución.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) valora positivamente la mitigación que supone el proyecto con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero.

C.2 Avifauna.

Teniendo en cuenta las características del proyecto, la evaluación de los efectos sobre la fauna se centra en la avifauna.

Se han considerado las especies amenazadas según el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011) y el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas (Decreto 88/2007), presentes en el Inventario Español de Especies Terrestres (cuadrículas UTM 10x10 km) y en los formularios normalizados o planes de gestión de los espacios Red Natura 2000 afectados. Asimismo, se han tenido en cuenta las especies objetivo de conservación en dichos espacios, así como, los estudios de fauna y hábitats (2023) —que abarca un radio de 13 km en torno al aeropuerto—, de riesgos de colisión con fauna y registros de incidentes (2019-2023) realizados por AENA.

Según los últimos censos (2021-2023), se han detectado 71 especies en el entorno aeroportuario, siendo las más abundantes el pardillo común (*Linaria cannabina*), los estorninos (*Sturnus unicolor* y *Sturnus vulgaris*), la corneja negra (*Corvus corone*) y la gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*). Entre las especies catalogadas «en peligro de extinción» o «vulnerable» potencialmente presentes destacan el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), el sisón común (*Tetrax tetrax*), la agachadiza común (*Gallinago gallinago*), el águila pescadora (*Pandion haliaetus*) y el escribano palustre (*Emberiza schoeniclus*).

La metodología para evaluar el impacto analiza el riesgo de colisión según la altura de vuelo, concentrándose el mayor peligro en fases de despegue y aproximación por debajo de los 800 m. En el documento ambiental se comparan las altitudes de las maniobras propuestas con las actuales y con los patrones de vuelo de las aves en áreas sensibles sobrevoladas a niveles de riesgo «muy alto» (0-400 m) y «alto» (400-800 m). En las 15 cuadrículas UTM afectadas por sobrevuelos a menos de 800 m no se han registrado impactos confirmados con especies catalogadas, puesto que los estudios no constatan avistamientos ni accidentes con las mismas ni dentro ni fuera del recinto aeroportuario entre los años 2019 y 2023. Generalmente, en los tramos en los que el riesgo de afección a la avifauna es muy alto o alto, las nuevas maniobras están superpuestas a las actuales publicadas, próximas a ellas o en los tramos extremos de riesgo alto (aquellos que están en el límite de la cota de los 800 metros), por lo que el promotor asegura que las afecciones no son significativas.

Existen varias áreas relevantes por atracción de aves en el entorno del aeropuerto: los pastos internos manejados (F.1), la ciudad de Santiago de Compostela y su entorno (F.2) y el embalse de la mina de Touro y su entorno (F.3). La zona experimenta picos estacionales de aves vinculados a los pasos migratorios de algunas especies. Según datos de AENA (2019-2023), las especies con mayor número de colisiones son el chotacabras europeo, la alondra común, el chorlito grande, el busardo ratonero, el cernícalo vulgar y la corneja negra, no habiendo estado implicada ninguna especie catalogada como «en peligro de extinción» o «vulnerable». No obstante, cabe destacar

que el análisis de riesgos elaborado por AENA (ERICF 2023) concluye que las especies que actualmente presentan un «nivel alto de riesgo» en las instalaciones son el busardo ratonero, la gaviota patiamarilla y el milano negro.

El promotor concluye que las maniobras PBN no supondrán una variación significativa respecto al escenario actual. Aunque señala que la planificación de otras medidas de control a nivel de infraestructura aeroportuaria excede el ámbito de actuación del proyecto y de la competencia del promotor, propone realizar un seguimiento de las notificaciones de incidentes con aves reportadas por el tráfico de aeronaves para analizar la evolución respecto a la situación previa. Además, destaca que el aeropuerto aplica medidas preventivas (gestión del hábitat, exclusión y expulsión de fauna, captura o extracción y láser nocturno) supervisadas por la AESA bajo la normativa europea (EASA EU núm. 139/2014).

Dentro del ámbito de afección, se sobrevuela un área potencial del plan de recuperación de la subespecie lusitánica del escribano palustre (*Emberiza schoeniclus L. subsp. lusitanica Steinbacher*) en Galicia a menos de 800 m en un tramo inferior a 1 km por las salidas (SID) de la RWY17, debido a la elevación del terreno en el Monte Xesteiras. El promotor concluye que no habrá una variación de las potenciales afecciones, ya que estos tramos de las maniobras no reflejan cambios frente a los publicados actualmente. Respecto al plan de conservación del chorlitejo patinegro, se establece que las áreas sobrevoladas por las nuevas maniobras PBN lo hacen a rangos de altura superiores a los 800 m, por lo que quedan por encima de los niveles de vuelo considerados con riesgo de afección.

En las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración local de especies del catálogo gallego, dos áreas son atravesadas por debajo de los 800 m: por las salidas de la RWY17 durante una distancia de poco más de 6 km, y por las aproximaciones a la RWY35 durante algo más de 4 km. En ambos casos, las trayectorias propuestas se superponen o resultan muy próximas a las existentes.

Finalmente, los focos de atracción definidos por AENA en un radio de 13 km (los pastos internos manejados, la ciudad de Santiago de Compostela y su entorno y el embalse de la antigua mina de Touro y su entorno) son ya sobrevolados en la actualidad, por lo que no se espera una variación significativa de impacto sobre especies como la gaviota patiamarilla o el busardo ratonero.

A la vista de lo anterior, y teniendo en cuenta la ausencia de registros de colisiones o avistamientos de especies catalogadas, así como la superposición o escasa variación de las maniobras PBN propuestas respecto a las actualmente vigentes, el documento ambiental concluye que el proyecto no supondrá un incremento significativo del riesgo de afección a la avifauna. A este respecto, el promotor justifica que el análisis de vulnerabilidad se ha llevado a cabo considerando las altitudes mínimas de las maniobras, por lo que es previsible que en la operativa real las aeronaves discurran a mayor altura y fuera de los rangos de riesgo evaluados.

La Dirección General de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia concluye que la posible afección a especies protegidas, principalmente avifauna, se encuentra adecuadamente analizada en la documentación presentada y no se prevén afecciones significativas sobre dichas especies, siempre que el proyecto se desarrolle conforme a la documentación aportada. Asimismo, constata que, con carácter general, en los tramos de riesgo alto y muy alto (por debajo de los 800 metros), las maniobras PBN propuestas no presentan variación frente a las ya publicadas, están próximas a ellas o en los tramos extremos de riesgo alto (aquellos que están en el límite de la cota de los 800 metros). Por ello, no suponen una variación significativa respecto al escenario convencional, en el que la avifauna ya está adaptada al tránsito de las aeronaves con las maniobras publicadas. No obstante, dicho organismo establece que, si durante el desarrollo del proyecto se detecta cualquier afección significativa al medio natural, se tomarán inmediatamente las medidas adecuadas para paliar dicha afección y será el Servicio de Patrimonio Natural de A Coruña, quien decidirá sobre la conveniencia de la solución a adoptar, así como de las actuaciones precisas o las medidas compensatorias adecuadas para corregir los efectos producidos. Esta medida se recoge como prescripción en la presente resolución.

C.3 Red Natura y otros espacios protegidos.

El promotor señala que el sobrevuelo de un espacio no implica necesariamente su afección, pues dependerá de la altura a la que se realice el sobrevuelo y del tráfico asociado a la maniobra. Se ha calculado la longitud (km) del trazado de las nuevas maniobras que sobrevuelan los espacios protegidos a alturas de vuelo inferiores a 800 m o, en su caso, el número de cruces cuando se trata de espacios de tipo fluvial, tomando en consideración el tráfico aéreo que se prevé que operará por esas maniobras. Se destacan en la documentación ambiental los siguientes aspectos sobre los espacios protegidos potencialmente afectados por el proyecto:

– Parques nacionales: el parque nacional «Marítimo-Terrestre das Illas Atlánticas de Galicia» deja de ser cruzado por las trayectorias nominales de las nuevas maniobras diseñadas, liberando el espacio que actualmente es atravesado por las maniobras convencionales hacia el punto DEMOS. Sobre esta figura de protección se establecen zonas restringidas y limitadas al sobrevuelo (LER) determinadas reglamentariamente. En concreto, se establece un límite de altitud de 4.000 ft (FL40), con un límite de altura sobre el punto más alto del territorio del parque de 1.043 m y de 1.219 m sobre el punto más bajo. De acuerdo con el diseño planteado, las proximidades de este entorno serán sobrevoladas a un mínimo de FL70 (7.000 ft), cumpliendo ampliamente con las restricciones establecidas.

– Red Natura 2000: se contabilizan un total de 27 espacios Red Natura 2000 listados dentro del ámbito de estudio del proyecto. Se contemplan 1 ZEPA y 9 ZECs como nuevos espacios naturales protegidos sobrevolados por las maniobras PBN y no por las actuales convencionales, aunque todos estos nuevos cruces se realizan a alturas superiores a los 800 m. Por su parte, los espacios protegidos sobrevolados a alturas menores de 800 m son la ZEC (ES1140008) «Brañas de Xestoso», la ZEC (ES1110016) «Río Tambre» y la ZEC (ES1140001) «Sistema fluvial Ulla – Deza». Cabe destacar que los objetivos de conservación de estos espacios se centran en hábitats y especies de la Directiva Hábitats, sin mención expresa a ninguna especie de avifauna en su plan director. En general, en los tramos de riesgo alto o muy alto, las nuevas maniobras no presentan variaciones frente a las actuales o se sitúan en entornos ya volados donde la avifauna está adaptada al tránsito aéreo.

Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor concluye que las nuevas maniobras de salida, llegada y aproximaciones instrumentales para el aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro no supondrán una variación significativa de la afección a los espacios Red Natura 2000 respecto a la situación actual y, en consecuencia, el proyecto no compromete la integridad de los lugares atravesados ni la coherencia de la Red Natura 2000.

– Otros espacios naturales protegidos: de acuerdo con el diseño de las maniobras proyectadas, no se produce el cruce de ninguno de los espacios naturales protegidos (como parques naturales o espacios naturales de interés local) a menos de 800 m de altura. Por este motivo, el promotor considera que las propuestas incluidas en el proyecto no van a suponer una potencial afección sobre estos espacios situados en el ámbito de estudio.

En línea con el promotor, la Dirección General de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia concluye que el proyecto no causará efectos significativos sobre los valores naturales de la zona ni sobre los espacios de la Red Natura 2000, considerándose compatible con la preservación del patrimonio natural y de la biodiversidad, siempre que el proyecto se ejecute conforme a la documentación aportada. Asimismo, señala que las restricciones verticales establecidas en el plan director de la Red Natura 2000 de Galicia para vuelos a menos de 1.000 metros excluyen de su aplicación a la aviación comercial. No obstante, el organismo recuerda que la ZEPA «Corredor migratorio galaico-cantábrico occidental» pertenece a la Red Natura 2000 marina, de competencia de la Administración General del Estado.

Se constata que dicho espacio ya es atravesado en la actualidad por las salidas convencionales publicadas y es sobrevolado a una altura mínima de 1.860 metros, por lo que no se consideran afecciones al quedar por encima de los niveles de vuelo considerados de riesgo.

Por su parte, el Organismo Autónomo de Parques Nacionales hace una revisión del documento ambiental valorando las rutas que puedan generar un impacto en el Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia. Tras verificar que las trayectorias de salida propuestas no atraviesan el parque y que las proximidades de su entorno serán sobrevoladas a un mínimo de FL70 (7.000 pies), concluye que no se prevén impactos ambientales significativos por la ejecución del proyecto.

C.4 Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos.

El promotor indica que el proyecto se refiere a la modernización de maniobras en el espacio aéreo y, en ningún caso, a actuaciones sobre instalaciones o infraestructuras físicas que requieran fases de construcción, explotación, mantenimiento o desmantelamiento. Por este motivo, concluye que el proyecto no es vulnerable a riesgos de accidentes graves o catástrofes, no siendo de aplicación el análisis requerido en el artículo 45.1.f de la Ley de evaluación ambiental.

La Dirección General de Emergencias e Interior de la Xunta de Galicia informa que, al tratarse de una modernización de maniobras en el espacio aéreo, el proyecto no presenta vulnerabilidad frente a riesgos de accidentes graves o catástrofes. Asimismo, no se identifican impactos significativos que no puedan ser mitigados mediante las medidas propuestas por el promotor, considerando correcta la amplitud y el nivel de detalle recogido en la documentación técnica.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO considera que, cuando sea pertinente, se deben incorporar criterios de adaptación a riesgos derivados del cambio climático —por ejemplo, evaluando la robustez de los procedimientos ante escenarios climáticos futuros— para garantizar la continuidad y seguridad de las operaciones a largo plazo.

D. Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El PVA definido en el documento ambiental tiene como propósito principal evaluar los efectos del proyecto sobre el entorno y comprobar la eficacia de las medidas propuestas. Este seguimiento se ha diseñado conforme a la legislación vigente y se centra en el primer año de implantación del proyecto. Durante este periodo se pretenden confirmar las alteraciones detectadas, observar la evolución de los impactos con mayor incertidumbre y detectar posibles efectos no previstos, con el fin de aplicar medidas correctoras si fuera necesario. De acuerdo con el PVA, se han definido tres áreas principales de seguimiento ambiental:

El control de la contaminación acústica se realizará mediante un seguimiento de los sobrevuelos sobre las zonas más pobladas situadas por debajo de los 6.000 pies, prestando especial atención al horario nocturno. Destaca la ciudad de Santiago de Compostela, por su tamaño y proximidad al aeropuerto. Además, se analizarán las quejas ciudadanas relacionadas con el proyecto, considerando su ubicación y motivación. Por su parte, dos años después de la implantación del proyecto, se llevará a cabo un nuevo estudio acústico con datos reales para verificar los resultados previstos, cuyos resultados se notificarán al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Respecto a la contaminación atmosférica, se supervisará la operativa de las aeronaves mediante el análisis de trazas radar, lo que permitirá comprobar si las trayectorias nominales se ajustan a lo previsto y si las estimaciones sobre la huella de carbono son correctas. También se controlará la proporción de maniobras CCO (ascenso continuo) y CDO (descenso continuo) respecto al total de movimientos anuales.

Finalmente, en lo que respecta al impacto sobre la avifauna, se llevará a cabo un seguimiento de las notificaciones de incidentes entre aeronaves y aves con el fin de evaluar posibles variaciones en los efectos tras la puesta en marcha del proyecto. Para ello, se mantendrán contactos con AENA, al objeto de solicitar esta información y poder llevar a cabo el seguimiento de la afección a la avifauna. Asimismo, se realizará un seguimiento de los nuevos «Estudios de riesgos de colisión con fauna» y «Estudios de fauna y sus hábitats en el entorno aeroportuario» del aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro que periódicamente elabore AENA.

El promotor propone llevar a cabo estos controles con carácter anual, realizándose el primero una vez transcurrido un año desde el final del periodo de transición asociado a la puesta en funcionamiento de los nuevos procedimientos y remitir los correspondientes informes de seguimiento al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

En virtud del artículo 52 de la Ley de evaluación ambiental, corresponde al órgano sustantivo el seguimiento del cumplimiento del informe de impacto ambiental. A estos efectos, el promotor remitirá al órgano sustantivo los informes de seguimiento, según lo especificado en las prescripciones del presente informe de impacto ambiental y el órgano sustantivo deberá validar su contenido y conclusiones.

E. Prescripciones adicionales.

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, se desprende que es necesario añadir al proyecto las siguientes prescripciones adicionales que el promotor deberá cumplir e integrar en el proyecto, junto con las demás medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

1. El PVA se prolongará, al menos, hasta el segundo año desde la implantación de la nueva operativa, con el fin de poder detectar y corregir a la mayor brevedad posible los impactos que pudieran producirse. En cualquier caso, se prolongará hasta que se constate, mediante el PVA, la inexistencia de impactos ambientales significativos derivados de su ejecución y que los impactos generados se ajustan a lo previsto en esta resolución.

2. En caso de que se detecte un aumento de las colisiones con especies de aves protegidas como consecuencia de la implantación del proyecto, se analizarán las causas y se realizará una evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas, estudiando la fenología, abundancia y estado de conservación de la población afectada. En función de los resultados, se realizará un análisis de medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales a aplicar, necesarias para la compatibilización del proyecto con la conservación de los valores existentes. Las medidas se adoptarán en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia (Servicio de Patrimonio Natural de A Coruña).

3. Se realizará un seguimiento en materia de calidad del aire con los datos obtenidos de la Red de Calidad del Aire de Galicia. Dicho seguimiento se integrará en el PVA.

4. Se remitirán informes anuales de seguimiento al órgano sustantivo. Por su parte, los informes sobre el seguimiento de avifauna se remitirán también a la Dirección General de Patrimonio Natural de la Xunta Galicia y a este órgano ambiental.

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 citada norma.

El procedimiento se regula 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 «Propuesta de nuevas maniobras instrumentales para la transición a PBN del aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a), de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, concretamente, en el grupo 7.d) del anexo II.

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 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

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 no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Propuesta de nuevas maniobras instrumentales para la transición a PBN del aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 5 del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 26 de junio de 2026.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

PROPUESTA DE NUEVAS MANIOBRAS INSTRUMENTALES PARA LA TRANSICIÓN A PBN DEL AEROPUERTO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



