

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 4946** *Resolución de 19 de febrero 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 A Coruña».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 18 de agosto 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 A Coruña», remitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), como órgano sustantivo, respecto del que ENAIRE es promotor.

El proyecto tiene como objeto la modernización de las actuales maniobras instrumentales en el aeropuerto de A Coruña, 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 14 de octubre de 2025, se requiere la subsanación del documento ambiental y, tras la recepción del documento subsanado, con fecha 17 de noviembre 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.

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*.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático.	No
Organismo Autónomo de Parques Nacionales.	Sí
Subdirección General de Prevención de la Contaminación.	No
<i>Administración Autonómica (Xunta de Galicia)</i>	
Dirección General de Patrimonio Natural*.	Sí
Dirección General de Energías Renovables y Cambio Climático*.	Sí
Dirección General de Salud Pública.	Sí
Dirección General Calidad Ambiental y Sostenibilidad.	Sí
Dirección General de Patrimonio Cultural.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Emergencias e Interior.	Sí
Servicio de Protección Civil.	No
Dirección General de Urbanismo.	Sí
<i>Administración Local</i>	
Ayuntamiento de A Capela.	Sí
Ayuntamiento de A Coruña.	Sí
Ayuntamiento de A Laracha.	No
Ayuntamiento de Abegondo.	No
Ayuntamiento de Aranga.	No
Ayuntamiento de Arteixo.	Sí
Ayuntamiento de Ares.	No
Ayuntamiento de Bergondo.	No
Ayuntamiento de Betanzos.	Sí
Ayuntamiento de Cabanas.	No
Ayuntamiento de Cambre.	No
Ayuntamiento de Carballo.	No
Ayuntamiento de Carral.	No
Ayuntamiento de Cerceda.	No
Ayuntamiento de Coirós.	No
Ayuntamiento de Culleredo.	No
Ayuntamiento de Curtis.	No
Ayuntamiento de Fene.	No
Ayuntamiento de Ferrol.	No
Ayuntamiento de Irixoa.	No
Ayuntamiento de Mesía.	No
Ayuntamiento de Miño.	No
Ayuntamiento de Monfero.	No
Ayuntamiento de Mugardos.	No
Ayuntamiento de Narón.	No
Ayuntamiento de Neda.	No
Ayuntamiento de Oleiros.	No
Ayuntamiento de Ordes.	No
Ayuntamiento de Oza-Cesuras.	No
Ayuntamiento de Paderne.	No
Ayuntamiento de Pontedeume.	No
Ayuntamiento de Sada.	No
Ayuntamiento de San Sadurniño.	No
Ayuntamiento de Vilarmajor.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Vilasantar.	No
Diputación provincial de A Coruña.	No
Diputación provincial de Lugo.	Sí
Diputación provincial de Ourense.	No
Diputación provincial de Pontevedra.	No
<i>Otras Entidades</i>	
Amigos de la Tierra.	No
Asociación Ecoloxistas en Acción Galiza.	No
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza-ADEGA.	No
GREENPEACE ESPAÑA.	No
SEO/BIRDLIFE CIF.	No
Sociedad española para la conservación y el estudio de los murciélagos (SECEMU).	No
Sociedad Gallega de Medio Ambiente.	No
WWF/ADENA.	No

* Informes recibidos mediante requerimiento a órgano superior jerárquico.

Con fecha 17 de diciembre de 2025, se requieren, a través de sus órganos jerárquicamente superiores, los informes de la Dirección General de Patrimonio Natural, la Dirección General de Energías Renovables y Cambio Climático, la Dirección General de Salud Pública y la Dirección General de Emergencias e Interior, todas ellas pertenecientes a la Xunta de Galicia. Adicionalmente, con fecha 23 de enero de 2026, se solicita informe al titular del órgano jerárquicamente superior de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITECO). Las respuestas a dichos requerimientos se completan el 2 de febrero de 2026.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha del 4 de febrero 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 6 de febrero de 2026, se recibe la contestación del promotor, que se incorpora al expediente y al análisis técnico realizado.

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 A Coruña 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 (RWY03 y RWY21), 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 que no se corresponden con radioayudas en tierra. 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 trayectorias más flexibles y precisas. La implantación del escenario PBN requiere la sustitución de las maniobras 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 del 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.

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

- En las salidas (SID) por la RWY03 se ha alejado del aeropuerto el punto CO600, común a las salidas hacia KORAV, MEGAT, ROXER y LOMDA. Inicialmente este punto CO600 se localizaba más próximo al aeropuerto, produciéndose la distribución del tráfico anteriormente por zona terrestre y a menor altitud. En la nueva propuesta se aleja el punto del aeropuerto para que el viraje de estas salidas se realice en la ría y consecuentemente el sobrevuelo de núcleos de población se produzca a más distancia del aeropuerto y, por tanto, a mayor altitud, minimizando la potencial molestia a la población.

- En el diseño de las SID para la RWY21, se ha optado por conducir todas las salidas hacia el punto BERAX. Esta modificación busca que las aeronaves alcancen una altitud adecuada antes de distribuirse hacia los puntos de salida correspondientes. Además, se ha priorizado que las trayectorias diseñadas sean lo más similares posible a las trayectorias publicadas en el tramo más cercano al aeropuerto, con el fin de minimizar cualquier posible impacto.

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

En relación con las alternativas estudiadas, la implantación de la alternativa cero, o escenario convencional, supondría el mantenimiento de las maniobras actuales publicadas: 8 procedimientos de salida, 13 de llegada y 5 cartas de aproximación. Sin embargo, este sistema de rutas es fijo e inflexible geográficamente. Además, el Plan de Racionalización de Radioayudas prevé la retirada definitiva de los NDBs (como el NDB COA) hacia el 2030, lo que hace inviable el mantenimiento de la navegación basada en estas infraestructuras a largo plazo.

En el caso de la alternativa 1, el proyecto plantea eliminar todos los procedimientos de salida de navegación convencional publicados y define 27 nuevos procedimientos de navegación RNAV: 9 por la RWY03 y 18 por la RWY21. Las llegadas son aquellas maniobras que inician en los STAR Fix y se dirigen hasta el IAF. El proyecto propone la derogación de los procedimientos de navegación convencional publicados y la definición de un total de 16 nuevos procedimientos RNAV1, 8 por cada cabecera de pista. En relación con las aproximaciones, se propone el diseño de nuevas maniobras y

modificaciones para la RWY21. Esto incluye el diseño de nuevas maniobras RNP APCH, la adaptación de las aproximaciones ILS y LOC con tramos iniciales y de frustrada RNAV1, y la modificación de las cartas VOR, además de la derogación de las cartas de aproximación que dependen de la radioayuda NDB COA.

El diseño de alternativas en las nuevas rutas está condicionado por un conjunto de requisitos específicos: la estructura del espacio aéreo del TMA y los procedimientos instrumentales existentes; la coordinación con otros aeropuertos cercanos; la presencia de numerosas zonas de vuelo restringidas o peligrosas; las condiciones meteorológicas adversas; y criterios ambientales para evitar en la medida de lo posible el sobrevuelo de poblaciones y espacios 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 implantar otras trayectorias diferentes a las propuestas debido a las limitaciones del entorno y a los criterios de diseño. La no implementación del proyecto (alternativa cero), además de no permitir la armonización mundial, ni la mejora en la seguridad, supondría el incumplimiento de la normativa europea 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, lo que contribuye a reducir las emisiones, así como a la posibilidad de alejar las trayectorias de las poblaciones para disminuir la afección acústica.

b. Ubicación del proyecto.

El proyecto afecta al espacio aéreo sobrevolado por las maniobras de salidas, llegadas y aproximación del Aeropuerto de A Coruña, que se ubica en el TMA (Área de Control Terminal) de Galicia.

El aeropuerto se encuentra situado en el término municipal de Culleredo, a aproximadamente 8 km al sureste de la ciudad de A Coruña. La extensión total del área afectada por el proyecto es de 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 son a los que se ha consultado, de acuerdo con la tabla del apartado de «antecedentes de hecho» 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 A Coruña» 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 ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes. Se incluye, asimismo, en la evaluación, el proceso de consultas.

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.

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. 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 L_d , L_e y L_n , 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 7h), 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 del aeropuerto, correspondientes a los niveles sonoros en intervalos de 5 dBA de L_{eq} (55-60, 60-65, 65-70, 70-75 y >75 dBA), y periodo noche (intervalos de 5 dBA de L_{eq} 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 son equivalentes, ya que la potencial afección sonora del proyecto sobre las zonas pobladas del ámbito de estudio es muy similar a la situación actual. Las escasas variaciones identificadas se refieren a la incorporación de dos viviendas dentro de la envolvente 60 L_d / 60 L_e / 50 L_n respecto del escenario convencional y a la mejora para otras cuatro viviendas, que quedarían fuera de dicho ámbito definido, por lo que el promotor considera el impacto acústico del proyecto compatible. Además, señala que el aeropuerto de A Coruña cuenta con servidumbres aeronáuticas acústicas, mapa de ruido y plan de acción del aeropuerto, aprobados a través del Real Decreto 359/2024, de 2 de abril. Así, las dos viviendas potencialmente afectadas se encuentran dentro del ámbito de aplicación del Plan de aislamiento acústico actualmente vigente.

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 (NO_2 , CO, SO_2 , PM_{10} , $PM_{2,5}$ y Benceno); los niveles de concentración de contaminantes en el ámbito de afección, representados mediante curvas de isoconcentración y los máximos diarios, octohorarios y horarios en 59 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 3,39 % con la nueva propuesta de maniobras, resultando en un ahorro estimado anual de 0,24 kt de consumo de combustible y de 0,76 kt de emisiones anuales de CO₂ a la atmósfera.

Dado que no identifica impactos sobre el ruido, la calidad del aire o las emisiones de gases 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 cumplan las estimaciones realizadas relativas al cumplimiento de la normativa, de los umbrales y de los objetivos de calidad del aire y ruido, así como el seguimiento ambiental que se establecen en el documento ambiental.

La Diputación Provincial de Lugo valora positivamente los efectos del proyecto sobre el balance de las emisiones y la eficiencia energética y no considera significativa la afección acústica del proyecto en relación con el escenario convencional. Además, señala que el diseño PBN utiliza su mayor precisión para concentrar el tráfico y se han introducido medidas preventivas, como el desplazamiento del punto CO600 para las salidas, con fin de minimizar la potencial molestia a la población, al permitir el sobrevuelo a mayor altitud sobre la ría.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Sostenibilidad de la Xunta de Galicia recuerda al promotor su obligación sobre el cumplimiento de la legislación que le sea de aplicación en materia ambiental y de la normativa técnica sectorial, así como la consideración de los informes de las administraciones públicas afectadas que sean consultadas.

Los ayuntamientos que han emitido contestación, como el Ayuntamiento de A Coruña, de Arteixo, de A Capela y de Betanzos, no aprecian impactos significativos derivados del proyecto.

La Dirección General de Urbanismo de la Xunta de Galicia de la Xunta de Galicia no considera necesario realizar observaciones sobre a la propuesta remitida.

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 y de la Comisión Mixta para la Servidumbre Acústica y el Plan de Acción, 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; 4) Se deben aclarar cuestiones concretas del documento ambiental, entre ellas, la justificación del uso de datos acústicos de 2017 en lugar de otros más recientes como la huella oficial aprobada en 2024.

El promotor presenta una adenda de aclaraciones en la que da respuesta a lo indicado por la citada Dirección General en los siguientes términos:

1) El proyecto no implica cambios en las condiciones actualmente conocidas por ambas comisiones de seguimiento, que, en todo caso, podrán realizar los análisis y acciones que estimen necesarios en el ámbito de sus funciones;

2) En el documento ambiental se incluye un apartado específico (7.1.5.2.) en el que se analizan y valoran las aproximaciones por la RWY21. Según las conclusiones del documento ambiental, no se espera que haya una variación de las potenciales afecciones por ruido entre el escenario diseñado y el publicado. Además, en la nueva propuesta de aproximaciones desde el IAF ENONU se destaca como aspecto de mejora

que el nivel de vuelo mínimo establecido se eleva desde 3.500 ft a 4.000 ft. Por ello, la población de Ferrol, localizada junto a ese punto, puede ver reducidos los niveles acústicos;

3) ENAIRE realizará un nuevo estudio acústico con datos reales a los dos años de la implantación del proyecto. Las conclusiones de este estudio permitirán conocer si hay desviación significativa en lo que respecta al ruido entre la modelización realizada en el documento ambiental y la operativa real. En el caso de observarse diferencias que puedan derivar en el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, ENAIRE analizará las causas. En cualquier caso, el compromiso requerido por el organismo queda asegurado en el marco del artículo 24 de Real Decreto 310/2022, de 3 de mayo, por el que se completa el régimen jurídico para la aprobación de los cambios de espacio aéreo y los procedimientos civiles de vuelo, que, en todo caso, asegura la modificación, revisión o actualización de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, cuando se produzcan cambios de espacio aéreo y de procedimientos civiles de vuelo;

4) El promotor realiza una serie de aclaraciones sobre el documento ambiental y, en concreto, sobre el uso de un estudio de huella acústica datado en el 2017, asegura que no supondría una mejora en la calidad de los resultados el haber tomado como marco de referencia el plan de aislamiento acústico del aeropuerto o la servidumbre acústica recientemente aprobada. De hecho, ambos ámbitos geográficos son inferiores en extensión al ámbito considerado en el documento ambiental.

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; 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, en la dirección dominante del viento respecto a las áreas residenciales. Además, recuerda que la Directiva 2024/2881/CE, en proceso de transposición, considera a los aeropuertos como puntos críticos de contaminación atmosférica que requieren la medición de contaminantes en aire en sus cercanías.

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. En ese sentido la metodología establecida se rige conforme a las recomendaciones de la OACI y EUROCONTROL;

2) Las simulaciones realizadas permiten concluir que no existe un deterioro de 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, se 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 conveniente. En todo caso, el promotor argumenta que la necesidad de una nueva estación de calidad del aire estaría asociada a la instalación aeroportuaria y no a la implantación del proyecto en sí, por lo que, serían AENA y la Xunta de Galicia los órganos competentes e interlocutores para su instalación.

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

c.2 Avifauna.

Teniendo en cuenta las características del proyecto, la evaluación de los efectos del proyecto 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, de 4 de febrero) y el Catálogo Gallego

de Especies Amenazadas (Decreto 88/2007, de 19 de abril), presentes en el Inventario Español de Especies Terrestres (cuadrículas UTM 10x10 km) y en los planes de gestión de los espacios Red Natura 2000 afectados. Sobre este listado se añaden especies objetivo de conservación en dichos espacios. Además, el promotor ha consultado estudios de fauna y hábitats (2023), de riesgos de impacto con fauna y registros de colisiones (2019-2023) realizados por AENA en el aeropuerto, que comprenden un radio de 13 km entorno al mismo.

Según los últimos censos, se han registrado 85 especies en el entorno aeroportuario, siendo las más abundantes la gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*), estornino pinto (*Sturnus vulgaris*), paloma torcaz (*Columba palumbus*), corneja negra (*Corvus corone*), jilguero europeo (*Carduelis carduelis*), golondrina común (*Hirundo rustica*) y gaviota reidora (*Chroicocephalus ridibundus*). Entre las especies catalogadas «En Peligro de Extinción» o «Vulnerable» potencialmente presentes destacan el escribano palustre (*Emberiza schoeniclus*), avetoro común (*Botaurus stellaris*), milano real (*Milvus milvus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), zarapito real (*Numenius arquata*), paíño europeo (*Hydrobates pelagicus*) y pardela balear (*Puffinus mauretanicus*).

Existen varias áreas relevantes por atracción de aves, como la ría de Burgo, el puerto de A Coruña, las Illas de San Pedro y el vertedero de SOGAMA, que generan flujos entre zonas de alimentación y descanso. El aeropuerto se encuentra en el corredor migratorio galaico-cantábrico, por lo que se producen picos estacionales de especies migratorias. La mayoría de las especies sobrevuelan el aeropuerto como zona de tránsito. Según los datos de AENA, entre 2019 y 2023 se registraron colisiones principalmente con gaviota patiamarilla, busardo ratonero y golondrina común, sin incidentes recientes con especies catalogadas.

La metodología para evaluar el impacto se basa en analizar el riesgo de colisión en función de la altura de vuelo: el 82 % de las colisiones se producen por debajo de 400 m, el 88 % por debajo de 800 m y el 96 % por debajo de 1.700 m, por lo que los mayores riesgos se concentran en despegues y aterrizajes. 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 de colisión muy alto (0-400 m) y alto (400-800 m) (espacios protegidos, planes de recuperación y focos de atracción). En las cuadrículas afectadas y sobrevoladas a menos de 800 m no se ha registrado ningún avistamiento de las especies catalogadas o, si se han producido, no ha habido ningún impacto confirmado con esta especie ni dentro ni fuera del recinto aeroportuario. En general, las nuevas maniobras coinciden en planta y altura con las existentes; cuando no es así, el promotor asegura que las afecciones no son significativas por la similitud entre la longitud de las trayectorias.

El promotor concluye que las maniobras PBN no supondrán una variación significativa respecto al escenario actual. Aunque aclara que las medidas de gestión y control de avifauna exceden el alcance del proyecto y de su competencia, no obstante, propone realizar un seguimiento de las notificaciones de incidentes y colisiones con aves, y analizar los efectos del proyecto respecto a la situación actual, según lo indicado en el «apartado d.» de esta resolución. Además, señala que el aeropuerto mantiene medidas preventivas (gestión del hábitat, exclusión, expulsión, capturas) evaluadas anualmente bajo el sistema de seguridad operacional y supervisadas por la AESA conforme a la normativa europea (EASA EU n.º 139/2014).

Dentro del ámbito de afección del proyecto, se encuentran áreas potenciales del Plan de recuperación del escribano palustre que son sobrevoladas por las maniobras propuestas a menos de 800 m de altura. Tras el análisis, el promotor concluye que las maniobras PBN no suponen una variación significativa respecto al escenario actual, ya que discurren por zonas voladas actualmente donde la especie está adaptada al tránsito aéreo. Además, aunque se han registrado avistamientos en los últimos diez años en varias cuadrículas UTM y en espacios protegidos (ZEPA «Corredor migratorio galaico-cantábrico occidental» y ZEC «Betanzos-Mandeo»), el promotor argumenta que no se

han detectado impactos confirmados ni avistamientos recientes en el recinto aeroportuario, según el «Estudio de riesgos de colisión con fauna 2023».

Respecto al Plan de conservación del chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus* L.) en Galicia, el promotor establece que no es previsible que se produzca una variación de las potenciales afecciones ambientales sobre el ámbito afectado, dado que las maniobras diseñadas están superpuestas a las publicadas.

En las Áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración local de aquellas especies de aves incluidas en el Catálogo gallego de especies amenazadas, sólo un área es atravesada, si bien a más de 800 metros de altura.

Por otro lado, se han estudiado los focos de atracción para la avifauna que quedan englobados dentro de un radio aproximado de 13 km respecto del aeropuerto y que están definidos en los estudios de fauna y riesgos de impacto con fauna elaborados por AENA. En estos puntos se encuentran diversas especies, entre las que destaca el zarapito real (*Numenius arquata*), declarada «En Peligro de Extinción» en el Catálogo Español y Gallego de especies amenazadas. Sin embargo, ninguno de estos focos es atravesado por las maniobras propuestas a menos de 800 metros de altura, salvo en casos puntuales en lugares que ya son sobrevolados en las maniobras convencionales, por lo que no se espera una variación significativa respecto al escenario actual.

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, se ha constatado que las maniobras diseñadas en los tramos de riesgo alto y muy alto (por debajo de los 800 metros) se superponen o discurren próximas a las ya publicadas, por lo que no suponen una variación significativa respecto al escenario convencional, en el que la avifauna ya está adaptada al tránsito de las aeronaves. No obstante, la Dirección General 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.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO advierte que las modificaciones en las trayectorias de vuelo podrían ocasionar molestias y aumentar el riesgo de colisión, siendo las aves marinas el grupo más vulnerable ante estos cambios. Para garantizar la compatibilidad de las nuevas maniobras, establece una serie de medidas relativas al seguimiento, que se incluyen como prescripciones en la presente resolución. Además, recuerda la obligación legal de cumplir con los artículos 57 y 61 de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

La Diputación Provincial de Lugo informa que no se espera que las maniobras diseñadas supongan una variación significativa en la afección a la avifauna. En los tramos de mayor riesgo de colisión para las aves (riesgo alto o muy alto, por bajo de 800 m), las maniobras PBN están generalmente superpuestas a las maniobras ya publicadas o discurren por zonas ya voladas en el escenario de referencia.

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, 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» es sobrevolado por una de las rutas (AGADO). Sobre esta figura de protección se establecen zonas restringidas y limitadas al sobrevuelo (LER) determinadas reglamentariamente y publicadas en la AIP-España. En concreto, se establece un límite de altitud en pies de 4.000 ft (FL40), con un límite de altura en metros sobre el punto más alto del territorio del parque de 1.043 m y un límite de altura en metros sobre el punto más bajo del territorio del parque de 1.219 m. El Parque Nacional es sobrevolado por las maniobras PBN y no por las actuales maniobras convencionales. Sin embargo, el promotor establece una altura de sobrevuelo mínima de 1.760 metros (5774 ft), por lo que cumple con las restricciones establecidas en la normativa.

– Red Natura: Se contabilizan un total de 46 espacios Red Natura 2000 dentro del ámbito de estudio del proyecto. Entre ellos, se encuentran 38 ZEC (de las cuales, 1 es además ZEPA) y 8 ZEPAS. Se contemplan 3 ZEPAS y 11 ZECs como nuevos espacios naturales protegidos que son sobrevolados por las maniobras PBN y no por las actuales maniobras convencionales. Por su parte, los espacios protegidos sobrevolados a alturas menores de 800 m de altura son la ZEPA (ES0000554) «Corredor migratorio galaico-cantábrico occidental», la ZEC (ES1110007) «Betanzos-Mandeo» y la ZEC (ES1110009) «Costa de Dexo». Cabe destacar que, en los méritos ambientales de las ZEC, no se encuentra ninguna especie de ave. En cualquier caso, estos espacios ya se sobrevuelan por las maniobras actuales de manera similar a la situación propuesta. Así, con carácter general, las nuevas maniobras propuestas coinciden en planta y nivel de vuelo con las maniobras existentes. En aquellos casos en los que no se da esta situación de solapamiento, se establece que la longitud de sobrevuelo es similar a la actual.

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

– Otros espacios naturales protegidos: El único espacio natural protegido sobrevolado a menos de 800 metros de altura corresponde al «Monumento Natural Costa de Dexo». No obstante, este espacio se integra dentro de los límites de la ZEC (ES1110009) «Costa de Dexo», anteriormente mencionada.

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. Asimismo, la altura de sobrevuelo en el ámbito del Parque Nacional Marítimo Terrestre das Illas Atlánticas de Galicia será superior a los 1.700 metros y señala, además, 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 galaicocantábrico occidental» pertenece a la Red Natura 2000 marina, de competencia de la Administración General del Estado.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa que el proyecto podría generar impactos sobre la Red Natura 2000, afectando principalmente a la ZEPA «Corredor migratorio galaico-cantábrico occidental», por lo que, para garantizar la compatibilidad de las nuevas maniobras, establece una serie de medidas relativas al seguimiento que se incluyen como prescripciones en la presente resolución.

El Organismo Autónomo de Parques Nacionales del MITECO informa que no se prevé que el proyecto cause impactos ambientales significativos en el Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia.

La Diputación Provincial de Lugo informa que no se espera que las maniobras diseñadas supongan una variación significativa en la potencial afición sobre los méritos asociados a los espacios naturales protegidos (ZEC y ZEPA), en comparación con el escenario convencional de referencia.

c.4 Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos.

El promotor indica que el proyecto se refiere a la modernización de maniobras en el espacio aéreo, por lo que no es vulnerable a los riesgos de accidentes o catástrofes y no considera de aplicación el análisis requerido en el artículo 45.f de la Ley de evaluación ambiental.

La Dirección General de Emergencias e interior de la Xunta de Galicia informa que el proyecto no presenta vulnerabilidad ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, y no se detecta la existencia de impactos significativos que no puedan ser evitados con las medidas propuestas por el promotor, por lo que considera correcta la amplitud y el nivel de detalle que se refleja en la documentación.

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 A Coruña, por su tamaño y proximidad al aeropuerto y el municipio de Culleredo, debido a su proximidad con el aeropuerto. Dos años después de la puesta en marcha del proyecto, se llevará a cabo un estudio acústico con datos reales para verificar los resultados previstos. Además, se analizarán las quejas ciudadanas relacionadas con el proyecto, considerando su ubicación y motivación.

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 solicitarles 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 A Coruña que periódicamente elabore AENA.

El promotor propone llevar a cabo estos controles anuales, durante el año siguiente a partir de 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.

Teniendo en cuenta lo anterior, en relación con el seguimiento, este órgano ambiental recuerda que 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 debe ser el órgano sustantivo el responsable de validar su contenido y conclusiones.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO destaca la importancia de implantar un programa de seguimiento de la fauna adecuado que permita evaluar los efectos derivados de los cambios en las trayectorias de vuelo, con el fin de detectar y corregir, a la mayor brevedad posible, los impactos que pudieran producirse. Asimismo, solicita ser informada de los resultados de dicho seguimiento, lo que se refleja en las prescripciones de la presente resolución.

El Ayuntamiento de Betanzos propone una serie de medidas para el plan de vigilancia ambiental coincidentes con las establecidas por el promotor.

e. Prescripciones adicionales.

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes emitidos por parte de los organismos consultados, 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 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 y con la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO.

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 de Galicia y a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO.

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 A Coruña» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, concretamente, se incluye 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 A Coruña», 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, 19 de febrero 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 A CORUÑA



