

Guía de tramitación ambiental de proyectos de procedimientos civiles de vuelo y espacio aéreo



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde Publicación	Elaboración del documento

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
EA-FPA-P01-GU01	GUÍA PARA LA APROBACIÓN DE PROCEDIMIENTOS CIVILES DE VUELO

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
LEA	Ley de Evaluación Ambiental (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.)
IAP	Documento de Incidencia Ambiental de la Propuesta
RD	Real Decreto
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PBN	Performance Based Navigation (Navegación basada en performance)
GEI	Gases de Efecto Invernadero
NPR	Noise Preferential Routes (rutas preferentes por ruido)
IIA	Informe de Impacto Ambiental
DIA	Declaración de Impacto Ambiental.



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	OBJETO Y ALCANCE	5
3.	DEFINICIONES	6
4.	DOCUMENTACIÓN A APORTAR POR EL SOLICITANTE	7
5.	DOCUMENTO SOBRE LA INCIDENCIA AMBIENTAL DE LA PROPUESTA Ó PROYECTO (IAP)	8
5.1.	Proyectos que pueden quedar excluidos de la evaluación ambiental	9
5.1.1.	<i>Procedimientos de uso esporádico o temporales</i>	9
5.1.2.	<i>Procedimientos que no implican cambios en las maniobras realmente voladas</i>	10
5.2.	Análisis de los efectos significativos sobre el medio ambiente de procedimientos de vuelo de acuerdo al art. 7.2.C).....	11
5.2.1.	<i>Ruido</i>	13
5.2.2.	<i>Calidad del aire local y Gases de Efecto Invernadero</i>	14
5.3.	Valoración del IAP por AESA	15
6.	DOCUMENTO AMBIENTAL (E.I.A. SIMPLIFICADA)	15
7.	ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL O SOLICITUD DE ALCANCE (E.I.A. ORDINARIA)	16

1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, corresponde al Ministerio de Fomento y a sus órganos competentes por razón de la materia, ejercer las funciones de órgano sustantivo en los procedimientos de evaluación ambiental correspondientes a los proyectos de instalaciones para los que ejerce competencias de aprobación y autorización.

Los proyectos de establecimiento de procedimientos civiles de vuelo, o modificación de los existentes que deban ser aprobados por AESA, en cumplimiento con lo establecido en el Reglamento de ejecución (UE) 2020/469 y en el 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 (RD 310/2022 en adelante), así como ciertos cambios de espacio aéreo, pueden tener cabida en la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental (LEA en adelante) como proyectos que son susceptibles de estar sujetos a evaluación ambiental.

En la LEA, en el **Anexo II, Grupo 7 - “Proyectos de infraestructuras”, letra d)**, se indica que estará sujeta a evaluación ambiental simplificada la *“Construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (no incluidos en el Anexo I) así como cualquier modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos que figuran en el anexo I o en el anexo II que pueden tener efectos significativos para el medio ambiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.2.c) de esta Ley”*.

Por tanto, el establecimiento o modificación de procedimientos de vuelo asociados a las llegadas y salidas de un aeropuerto, así como los cambios en el espacio aéreo **que puedan afectar a la operación de un aeropuerto**, serán considerados modificaciones operativas de aeropuertos y quedarán bajo el grupo 7 d) del Anexo II. AESA ejercerá las funciones de órgano sustantivo en este tipo de proyectos.

En los proyectos de cambios de espacio aéreo, de acuerdo al artículo 23 del RD 310/2022, cuando el solicitante del cambio de espacio aéreo y el de los procedimientos de vuelo sea el mismo se llevará a cabo un único trámite ambiental, siendo el proyecto principal objeto de la evaluación ambiental el diseño del procedimiento de vuelo; cuando sean distintos, se tramitarán de manera paralela y coordinada.

2. OBJETO Y ALCANCE

Esta guía será de aplicación a aquellos proyectos de establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo que soliciten a AESA una aprobación y a aquellos cambios de espacio aéreo que incluyan procedimientos civiles de vuelo nuevos, modificación de existentes o supongan un cambio en la operación de un aeródromo, de acuerdo al RD 310/2022.

Se definen en este documento las posibles vías para abordar la tramitación ambiental de los proyectos mencionados en función de las condiciones de cada caso, aplicando la normativa vigente en materia de evaluación ambiental.

Los trámites ambientales para los proyectos de cambios de espacio aéreo se consideran análogos a los recogidos en este documento para proyectos de procedimientos de vuelo, por lo que esta guía será igualmente aplicable a los artículos 6 y 7 del RD 310/2022, en las referencias que se hagan a los artículos 16 y 19 del RD 310/2022, con la salvedad de que los proyectos de cambios de espacio aéreo

se presentarán ante la Dirección General de Aviación Civil para su aprobación y Aesa recibirá de este órgano la documentación de carácter ambiental.

En todos estos proyectos la evaluación de impacto ambiental constituye un “procedimiento administrativo instrumental” con respecto al procedimiento sustantivo y sectorial de autorización de los proyectos. Por tanto, los pronunciamientos del órgano ambiental (Informe de Impacto Ambiental o Declaración de Impacto Ambiental) tienen la naturaleza jurídica de un informe preceptivo y determinante, lo que implica que no es posible continuar con la tramitación del procedimiento sustantivo en tanto éste no se resuelva.

Se incluyen también en este documento aquellos otros trámites ambientales a seguir en procedimientos de aprobación de proyectos que quedan fuera del ámbito de aplicación de la ley 21/2013, ya sea por estar excluidos del alcance de la misma o por determinarse que no generan efectos ambientales significativos sobre el medio ambiente.

3. DEFINICIONES

Procedimientos civiles de vuelo: conjunto de maniobras de vuelo predeterminadas destinadas a ser seguidas por un piloto o aeronave, principalmente civil, de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos («IFR») o con las reglas de vuelo visual («VFR») publicadas por medios electrónicos, impresos o digitales, o ambas cosas, tales como los procedimientos de vuelo de aproximación, de salida, de llegada o de espera («SID», «STAR», «TRANS», otros).

Solicitante: persona física o jurídica que solicita la aprobación de procedimientos civiles de vuelo o el establecimiento o modificación de estructuras de espacio aéreo ante la autoridad competente.

Órgano Sustantivo: (def. LEA) *órgano de la Administración pública que ostenta las competencias para (...) autorizar un proyecto, (...) salvo que el proyecto consista en diferentes actuaciones en materias cuya competencia la ostenten distintos órganos de la Administración pública estatal (...), en cuyo caso, se considerará órgano sustantivo aquel que ostente las competencias sobre la actividad a cuya finalidad se orienta el proyecto, con prioridad sobre los órganos que ostentan competencias sobre actividades instrumentales o complementarias respecto a aquella.*

A los efectos de esta guía las funciones de órgano sustantivo recaen en AESA.

Órgano Ambiental: (def. LEA) *órgano de la Administración pública que elabora, en su caso, el documento de alcance, que realiza el análisis técnico de los expedientes de evaluación ambiental y formula las (...) declaraciones de impacto ambiental, y los informes de impacto ambiental.*

A los efectos de esta guía el órgano ambiental es el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico o el que lo sustituya en sus funciones por cambio organizativo o de denominación del mismo.

Informe de Impacto Ambiental: (def. LEA) informe preceptivo y determinante del órgano ambiental con el que finaliza la evaluación de impacto ambiental simplificada.

Declaración de Impacto Ambiental: (def. LEA) informe preceptivo y determinante del órgano ambiental con el que finaliza la evaluación de impacto ambiental ordinaria, que evalúa la integración de los aspectos ambientales en el proyecto y determina las condiciones que deben establecerse

para la adecuada protección del medio ambiente y de los recursos naturales durante la ejecución y la explotación y, en su caso, el cese, el desmantelamiento o demolición del proyecto.

4. DOCUMENTACIÓN A APORTAR POR EL SOLICITANTE

Junto con la solicitud de aprobación del establecimiento o modificación de los procedimientos civiles de vuelo el solicitante adjuntará, de acuerdo al artículo 16 del RD 310/2022, la documentación relativa a la evaluación de impacto ambiental del artículo 19 del mismo. Como se ha comentado, para proyectos de espacio aéreo las referencias a los artículos 16 y 19 se han de extrapolar a los art. 6 y 7 del mencionado RD siempre que se requiera una tramitación ambiental porque el proyecto suponga una modificación en la operación de un aeródromo. En los casos en los que se presenten proyectos con propuestas conjuntas de procedimientos de vuelo y cambios de espacio aéreo se atenderá a lo dispuesto en el art. 23 del RD 310/2022, siendo por tanto el proyecto principal el procedimiento de vuelo.

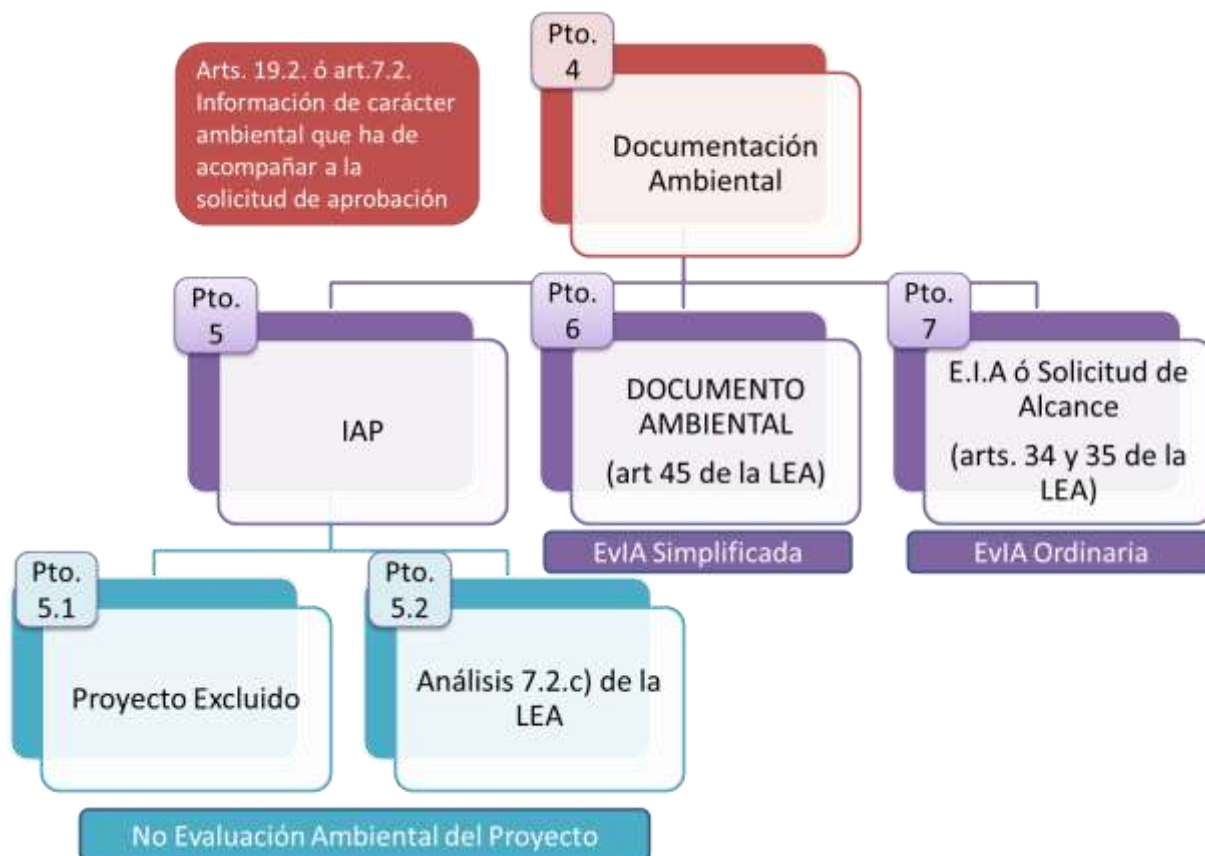
Según el artículo 19.2 del RD 310/2022, el solicitante puede presentar:

- a) Un *documento sobre la Incidencia Ambiental de la Propuesta* (IAP en adelante) con el que justificar razonadamente que no es necesaria una evaluación de impacto ambiental, o bien
- b) Una solicitud de inicio de evaluación de impacto ambiental simplificada acompañada del documento ambiental de acuerdo al artículo 45 de la LEA.

Aunque no se recoge en el RD, el solicitante puede presentar, alternativamente y tal como contempla la LEA, un Estudio de Impacto Ambiental o solicitud de documento de alcance de este estudio con el fin de iniciar una evaluación de impacto ambiental ordinaria directamente.

Se pueden descargar los modelos de solicitud para el inicio de la evaluación de impacto ambiental, simplificada u ordinaria, desde la página web de AESA, tal como se indican en los apartados correspondientes (puntos 6 y 7 de este documento).

En el siguiente diagrama se muestra el tipo de documentación que se debe adjuntar en la solicitud en función del trámite ambiental a iniciar y los puntos de este documento donde se detalla cada uno.



Se desarrollan a continuación cada uno de los casos anteriores.

5. DOCUMENTO SOBRE LA INCIDENCIA AMBIENTAL DE LA PROPUESTA Ó PROYECTO (IAP)

Con este IAP el solicitante pretende justificar que el proyecto no es susceptible de tener que pasar un trámite de evaluación de impacto ambiental, justificación que será valorada por AESA.

En este apartado se recogen algunos criterios que se pueden aplicar en la elaboración del IAP que sirvan para analizar si ciertos proyectos tienen que iniciar o no un procedimiento de evaluación de impacto ambiental formal, bien por estar fuera del alcance de la Ley 21/2013, bien por no llegar a causar efectos adversos significativos sobre el medio ambiente por las características del proyecto. Se describen, además, las actuaciones a llevar a cabo para justificar esta situación. Para ello, se considerará tanto lo establecido en la LEA como las recomendaciones del Doc. 10031 de OACI “Guía para la Evaluación Ambiental de las propuestas de cambios operacionales del ATM”, tal como se recoge en el RD 310/2022.

Por tanto, el documento IAP, podrá consistir en:

- Justificación de que el proyecto puede quedar excluido del ámbito de la Evaluación de Impacto ambiental, de acuerdo al punto 5.1

- Análisis de los efectos adversos significativos sobre el medioambiente según el art. 7.2.c de la LEA, de acuerdo al punto 5.2.

Si AESA considerase necesarias justificaciones adicionales o ampliar la información aportada para decidir sobre la propuesta, se requerirá subsanación al solicitante, lo cual parará el plazo de un mes indicado en el artículo 19.4 del RD 310/2022.

En el caso de que AESA, tras el análisis del IAP, determinase que el proyecto no tiene efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, proseguirá con la tramitación de la solicitud de aprobación con arreglo a lo previsto en el RD XX/2022, notificándolo al solicitante.

En caso contrario, si AESA considera que los efectos adversos son significativos y, consecuentemente, determina que se debe iniciar una evaluación ambiental, lo comunicará al solicitante en el plazo de 1 mes desde la recepción del IAP, o IAP subsanado en su caso, para que se inicie una evaluación de impacto ambiental de acuerdo al apartado 6 de este documento.

5.1. Proyectos que pueden quedar excluidos de la evaluación ambiental

Los tipos de modificaciones operativas que se recogen en este apartado pueden no ser objeto de tramitación ambiental, siempre que cumpla los criterios aquí expuestos. AESA podrá aceptar su exclusión directa del procedimiento de Evaluación Ambiental, si la justificación aportada por el solicitante se ajusta a los siguientes casos.

No obstante, en cualquiera de los casos siguientes, si como resultado de la revisión AESA concluye que el proyecto no debe ser excluido, se podrá requerir al solicitante un documento de Análisis de posibles efectos significativos de acuerdo al art. 7.2.c) de la LEA, acorde con el apartado 5.2 de este documento, o directamente el inicio de la evaluación ambiental.

Aquellos proyectos de procedimientos de vuelo que no requieren una aprobación previa de AESA antes de su despliegue y uso, no tendrán ningún trámite en AESA relacionado con la Evaluación Ambiental, ni tampoco análisis previo de documento IAP, al no ser AESA el órgano sustantivo para su tramitación.

5.1.1. Procedimientos de uso esporádico o temporales

Se podrá justificar que no es necesario iniciar una evaluación ambiental ni un análisis de 7.2.c), en estos casos, por la propia definición de “Evaluación ambiental” del art. 5. De la Ley 21/2013, esto es, *el proceso a través del cual se analizan los efectos significativos (siendo estos aquellas alteraciones de carácter **permanente o de larga duración**) que tiene o puede tener el proyecto sobre el medio ambiente, sobre los factores tales como la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, etc.*, y demás factores mencionados en el artículo 5 de la LEA.

De manera análoga, el pto. 2.4 del Doc. 10031 de OACI establece que *“los cambios operativos a corto plazo que resulten en **modificaciones temporales** en la forma en que las aeronaves vuelan o se mueven pueden no requerir una evaluación ambiental formal”*. Como ejemplos de cambios operativos a corto plazo el documento incluye *“cierres de pista por mantenimiento, acciones o maniobras en respuesta a emergencias, eventos especiales de un único día o vuelos de demostración”*.

Dentro de este tipo se pueden encontrar los proyectos o partes de un proyecto de los siguientes tipos:

- Maniobras frustradas (establecimiento o modificación de las mismas)

Se utilizan de forma muy esporádica en aquellos casos en que se pueda ver comprometido el aterrizaje por razones de seguridad. Puede ser justificado, además, de acuerdo al artículo 8.2 de la LEA al tratarse de un proyecto o parte de un proyecto que da respuesta a un caso de emergencia.

- Procedimientos temporales

Podrán entrar en esta categoría:

- *Procedimientos alternativos por baja temporal de radioayudas*, debido a trabajos de mantenimiento o sustitución. La baja de la radioayuda implica que queda inutilizable el procedimiento de vuelo existente basado en la misma mientras dura la ejecución de los trabajos, siendo necesario implantar temporalmente unos procedimientos alternativos que permitan proporcionar el servicio. Una vez finalizados los trabajos se deberá revertir la situación a los procedimientos permanentes que estaban publicados.

En todo caso, si el procedimiento temporal se prevé de larga duración, AESA podrá solicitar al solicitante el documento de Análisis de los efectos significativos sobre el medioambiente, de acuerdo al punto 5.2, o solicitud de inicio de evaluación ambiental, de acuerdo a los puntos 6 o 7 de este documento.

- *Desplazamiento temporal de los umbrales de pista*. De manera análoga, por su carácter temporal, en este caso se puede justificar que no se haga un análisis de efectos significativos sobre el medio ambiente.

5.1.2. Procedimientos que no implican cambios en las maniobras realmente voladas

De manera similar al caso anterior, de la definición de Evaluación ambiental del art. 5 de la LEA, se extrae que los efectos significativos se consideran **alteraciones**, de carácter permanente o de larga duración, que **tiene o puede tener** el proyecto sobre el medioambiente. No todo proyecto implica una alteración, esto es, el resultado de ciertos tipos de proyectos no necesariamente ha de ser un cambio material de los procedimientos de vuelo respecto a la situación existente. Por esta razón, este tipo de proyectos pueden quedar fuera del ámbito de la evaluación ambiental.

Un ejemplo de estos proyectos es:

- Establecimiento/modificación de procedimientos de vuelo que implican “overlay “

Procedimientos, tanto de aproximación como despegue, derivados de la redefinición o rediseño de un procedimiento anterior, o de un cambio de tipo de procedimiento (de convencional a PBN p.ej.), o de un desplazamiento de umbral de pista, cuya trayectoria resultante es la misma que la que existía. El solicitante ha de justificar que la maniobra resultante transcurre por la misma trayectoria ya existente y que la dispersión prevista de los vuelos no se verá afectada o en todo caso disminuirá. En este caso, se podrá considerar que ambientalmente no hay posibilidad de nuevos impactos ni efectos significativos sobre el medioambiente respecto a la situación previa.

5.2. Análisis de los efectos significativos sobre el medio ambiente de procedimientos de vuelo de acuerdo al art. 7.2.C)

De acuerdo al artículo 7.2.c) de la LEA, cualquier modificación de las características de un proyecto que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente deberá iniciar una evaluación de impacto ambiental simplificada. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga:

- 1.º Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.
- 2.º Un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.
- 3.º Incremento significativo de la generación de residuos.
- 4.º Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales.
- 5.º Una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000.
- 6.º Una afección significativa al patrimonio cultural.

Por tanto, si se pretende que el proyecto no pase una evaluación de impacto ambiental, deberá justificarse que los efectos del mismo sobre el medio ambiente no son significativos.

El solicitante aportará en este caso, como documento de Incidencia Ambiental de la Propuesta, un documento de análisis de los efectos significativos del proyecto sobre el medioambiente, al ser modificación en la operación de un aeropuerto, de acuerdo al art. 7.2.c de la LEA.

Por la naturaleza de los proyectos a analizar, las únicas afecciones que se prevé que puedan originar los cambios operativos asociados a procedimientos de vuelo o a cambios de espacio aéreo serán, principalmente, las vinculadas a los puntos 1º y 5º, así como las relacionadas con la posible interacción de las aeronaves con la avifauna. No obstante, se podrán considerar los demás puntos en el documento si se estima que el proyecto puede tener alguna afección en los mismos.

En el apartado relativo a Las emisiones a la atmósfera se deberán considerar las emisiones de contaminantes atmosféricos con efectos sobre la calidad del aire local, de Gases de efecto invernadero (GEI) y el ruido, siendo este último el factor más determinante.

El posible efecto de cada uno se verá condicionado por el tipo de maniobra, la altura de sobrevuelo y la frecuencia de uso la misma. Se valorarán las justificaciones que tomen como referencia las alturas y la relación de posibles contaminantes que ofrecen las siguientes tablas y gráficas extraídas el Doc. 10031 de OACI:

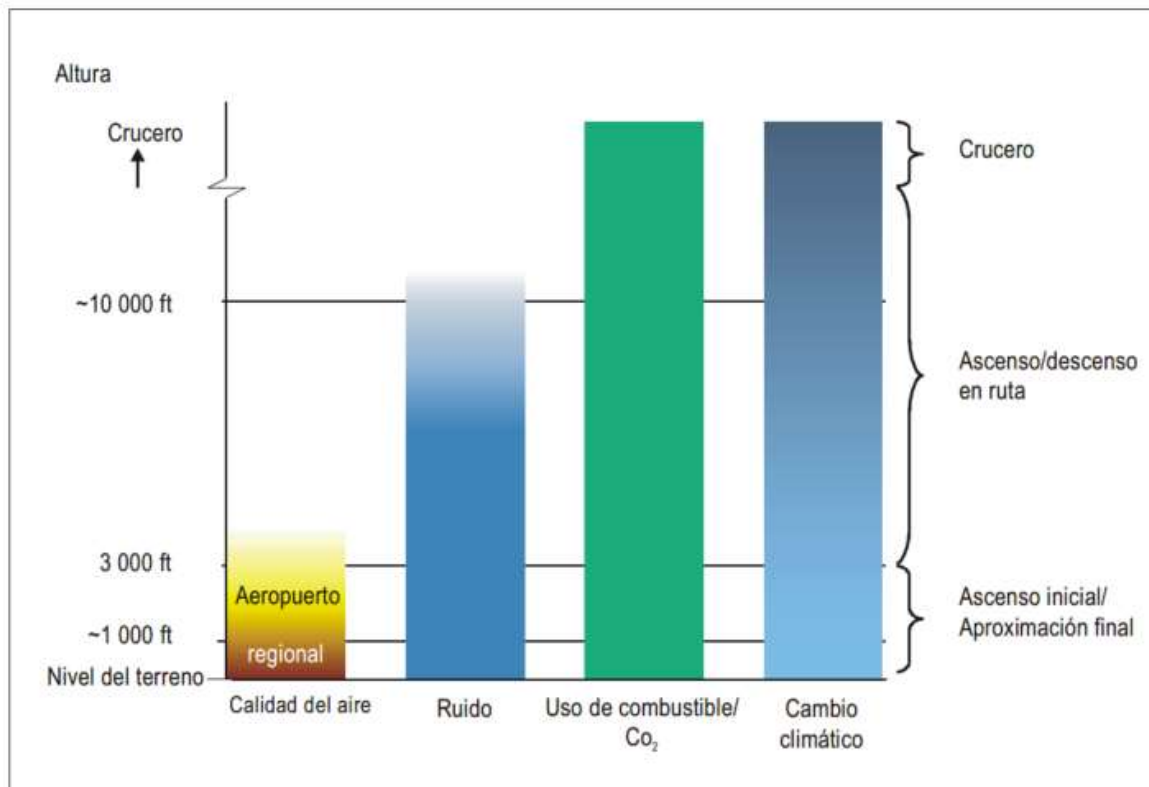


Figura 3-3. Impactos ambientales y sus respectivas alturas AGL más relevantes

Tabla 3-1. Impactos ambientales y sus respectivas alturas más relevantes

Impacto \ Altura AGL	Inferior a 1 000 ft (300 m)	1 000 a 3 000 ft (300 a 900 m)	3 000 a 10 000 ft (900 a 3 000 m)	Superior a 10 000 ft (3 000 m)
Calidad del aire (p. ej., NOx, PM, etc.)	Más relevante	Relevante (Nota 1)	Menos relevante	Menos relevante
Ruido	Potencial (Nota 2)	Relevante	Relevante	Potencial (Nota 3)
Uso de combustible/CO ₂	Relevante	Relevante	Más relevante (Nota 4)	Más relevante (Nota 4)
Cambio climático	Relevante	Relevante	Más relevante (Nota 5)	Más relevante (Nota 5)

Notas:

1. Obsérvese, sin embargo, que las diferencias en las emisiones a una altura superior a los 1 000 ft (300 m) sobre el nivel del terreno (AGL) generalmente tienen un impacto menor en los cambios, en concentraciones troposféricas [según el *Manual sobre la calidad del aire en los aeropuertos* (Doc 9889) de la OACI], pero es posible que deban incluirse en evaluaciones de la calidad del aire por otros motivos.
2. Las restricciones legales vigentes no permiten que se apliquen los procedimientos de salida para atenuación del ruido a alturas inferiores a los 800 ft (240 m) por encima del nivel del aeródromo (AAL) [según los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves* (PANS-OPS) (Doc 8168) de la OACI].
3. Es posible que deban evaluarse los niveles de ruido para cambios a alturas superiores a los 10 000 ft (3 000 m) en áreas donde los niveles de ruido de fondo sean muy bajos (por ejemplo, en algunas áreas específicas protegidas por la ley); en ese caso, puede ser más apropiado un nivel máximo de 18 000 ft (5 500 m), o más, en determinadas circunstancias.
4. Con respecto al consumo de combustible y las emisiones de CO₂, si bien es importante evaluar los cambios en este parámetro en todos los niveles, tienden a ser predominantes durante las etapas de ascenso y crucero del vuelo; por lo tanto, los cambios en las emisiones de bajo nivel pueden representar solo un cambio muy pequeño cuando se considera el vuelo completo.
5. Incluidos los impactos de las emisiones que no corresponden a CO₂, como los óxidos de nitrógeno NOx y las estelas de condensación, aunque aún no se conocen con exactitud los impactos totales de estas emisiones.

Del análisis de estos factores se concluirá si el ruido, las emisiones locales o los GEI pueden ser considerados factores que se incrementen de manera significativa y si es necesario que el solicitante inicie o no una evaluación ambiental simplificada.

Se detallan a continuación criterios generales para la valoración de estos efectos.

5.2.1. Ruido

Para procedimientos de vuelo que discurran exclusivamente a alturas de vuelo > 10.000 ft, se podrá aceptar la justificación de que NO tienen efectos en el incremento de niveles de ruido ni de personas afectadas, de acuerdo a las indicaciones del Doc. 10031 de OACI. No obstante, AESA estudiará cada caso y si es necesario, solicitará información adicional en procedimientos de este tipo.

Para alturas inferiores a 10.000 ft, los factores que se podrán tener en cuenta para valorar su efecto significativo, de acuerdo al Doc. 10031 de OACI, serán:

- Los tipos de aeronaves que utilizan el aeropuerto;
- La cantidad diaria de despegues y aterrizajes, en total y durante períodos específicos;
- El momento del día en que se llevan a cabo las operaciones aeronáuticas;

- Las pistas que se utilizan;
- Las trayectorias de vuelo que se utilizan [incluidas las rutas preferidas para minimizar el ruido (NPR)];
- Las condiciones meteorológicas predominantes;
- La topografía del aeropuerto y del área circundante;
- La posición y la extensión de las zonas urbanizadas cercanas;
- Los procedimientos operacionales utilizados; y
- Las condiciones de operación generales.

Será necesario realizar una comparativa de estos factores, cuando sean de aplicación, entre la situación actual y la propuesta para valorar si previsiblemente se incrementará el ruido producido y sus efectos se consideran significativos.

En esta fase de análisis se evaluará si es necesario aportar huellas de ruido o isófonas, lo cual no será, en principio, necesario salvo que el solicitante las aporte para justificar que no hay previsible incremento significativo. En caso de que AESA considere que el análisis mediante isófonas es determinante para poder discernir si es o no un efecto significativo se pedirán las mismas al solicitante a modo de subsanación.

5.2.2. Calidad del aire local y Gases de Efecto Invernadero

Para aquellos procedimientos de vuelo que discurran por encima de 3.000 ft, se podrá aceptar la justificación de que el proyecto NO tiene efectos en el incremento de emisiones que afecten a la calidad del aire local.

De manera general, en aquellos casos en los que se considere que el proyecto puede incluir aumento de las emisiones que afecten a la calidad del aire local respecto a la situación existente, se considerarán los siguientes compuestos químicos primarios en una evaluación de calidad del aire local:

NO_x — óxidos de nitrógeno, una combinación de dióxido de nitrógeno (NO₂) y monóxido de nitrógeno (NO);

VOC — compuestos orgánicos volátiles [incluidos los hidrocarburos no metánicos (NMHC)];

CO — monóxido de carbono;

PM — materia particulada; la que comúnmente causa mayor preocupación es la materia con un diámetro promedio inferior a 10 µm (PM₁₀) y 2,5 µm (PM_{2,5})

SO_x — óxidos de azufre

En relación con los GEI, se tendrá en cuenta este factor en aquellos proyectos que, según justifique el solicitante, supongan un aumento del consumo de combustible o un incremento en las distancias voladas debido a cambios en las trayectorias que se aprueben respecto a las existentes. En este caso, se analizarán los posibles gases relevantes que sean resultado de la combustión de las aeronaves, o su equivalente en datos de CO₂ equivalente, pudiendo ser estos: dióxido de carbono (CO₂), óxido nitroso (N₂O), metano (CH₄) y ozono (O₃).

5.3. Valoración del IAP por AESA

Como se ha comentado anteriormente, el IAP será analizado y valorado por AESA.

En el caso de que se rechacen las justificaciones propuestas en el IAP presentado, AESA comunicará al solicitante el resultado de su análisis aportando las razones para no admitirlas y le requerirá que inicie una evaluación de impacto ambiental simplificada junto con la documentación pertinente, de acuerdo a la LEA.

Esta comunicación se remitirá en un plazo máximo de UN MES desde la fecha de la entrada de la documentación ambiental en AESA. Si se hubiera solicitado por parte de AESA subsanación del IAP, se contará el mes de plazo desde la recepción en AESA del último documento subsanado.

En los cambios de espacio aéreo, AESA remitirá el resultado del análisis, sea aceptado o denegado, a la DGAC de acuerdo al art. 7.1 del RD 310/2022. En el caso de que se acepten las justificaciones del solicitante, esta comunicación permitirá a DGAC continuar con la tramitación del cambio de espacio aéreo, de acuerdo al art. 6.3 del RD 310/2022. Cuando se denieguen las justificaciones y sea necesaria una evaluación de impacto ambiental, la comunicación indicará a DGAC que los trámites proseguirán en AESA de acuerdo al art. 8.2 del RD 310/2022.

En el caso de que se acepte la justificación presentada y, por tanto, el proyecto no requiera una evaluación de impacto ambiental, el procedimiento principal de aprobación del proyecto podrá seguir su curso normal, habiéndose terminado el trámite ambiental.

6. DOCUMENTO AMBIENTAL (E.I.A. SIMPLIFICADA)

En los casos en los que el solicitante presente ante AESA, o ante DGAC en los cambios de espacio aéreo, una solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada, se acompañará dicha solicitud con el Documento Ambiental.

El modelo de *Solicitud de inicio de evaluación de impacto ambiental simplificada de un proyecto de establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo o cambio de espacio aéreo* se puede descargar de la página web de AESA.

El contenido del Documento Ambiental se ajustará al artículo 45 de la Ley 21/2013. Tras su revisión, y posibles subsanaciones, si fueran necesarias, AESA lo remitirá al órgano ambiental para que este determine el trámite a seguir.

Tras los oportunos trámites, de acuerdo a los artículos 46 y 47 de la LEA, este procedimiento finalizará con el Informe de Impacto Ambiental, IIA, que emitirá el órgano ambiental mediante publicación en el Boletín Oficial del Estado y notificación directa al solicitante.

El IIA podrá determinar que:

- a) El proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe de impacto ambiental. En este caso AESA dará por finalizado el trámite ambiental y proseguirá con los trámites sustantivos de aprobación del proyecto de procedimientos de vuelo, sin enviar notificación adicional al solicitante. En los proyectos de cambios de espacio aéreo remitirá a CIDETMA la documentación del proyecto y la resolución

que pone fin al trámite ambiental, para su aprobación, de acuerdo al art. 8.2 del RD 310/2022.

- b) El proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria por tener efectos significativos sobre el medio ambiente. En este caso debe procederse de acuerdo al apartado siguiente.

7. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL O SOLICITUD DE ALCANCE (E.I.A. ORDINARIA)

En los casos en los que el solicitante vaya a iniciar evaluación de impacto ambiental ordinaria los trámites se ajustarán a los arts. 33, 34 y 35 de la LEA, por lo que el solicitante podrá presentar como documentación ambiental:

- Un Estudio de Impacto Ambiental, elaborado de acuerdo al artículo 35 y el anexo VI de la LEA.
- Potestativamente, previo al Estudio de Impacto Ambiental, el solicitante podrá hacer una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, que AESA remitirá al órgano ambiental para su pronunciamiento.

El modelo de *Solicitud de inicio de evaluación de impacto ambiental ordinaria de un proyecto de establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo o cambio de espacio aéreo* se puede descargar de la página Web de AESA.

Tras los respectivos trámites, de acuerdo a los artículos 35 a 40 de la LEA, en los que AESA llevará a cabo las acciones correspondientes al órgano sustantivo, que incluyen el trámite de información pública y consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. Este procedimiento finalizará con la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) que emitirá el órgano ambiental mediante publicación en el Boletín Oficial del Estado y notificación directa al solicitante.

Tras la publicación de la DIA, AESA dará por finalizado el trámite ambiental y proseguirá con los trámites sustantivos de aprobación del proyecto de procedimientos de vuelo.

En los proyectos de cambios de espacio aéreo AESA remitirá a CIDETMA la documentación del proyecto y la resolución que pone fin al trámite ambiental, para su aprobación, de acuerdo al art. 8.2 del RD 310/2022.