



PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE MODIFICA, EL LÍMITE DE ALTURA DE SOBREVUELO DEL TERRITORIO DE ALGUNOS DE LOS PARQUES NACIONALES, DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 7, NÚMERO 3, LETRA E) DE LA LEY 30/2014, DE 3 DE DICIEMBRE, DE PARQUES NACIONALES

MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Ministerio de Defensa Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	Fecha	de diciembre de 2020
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto por el que modifica el límite de altura de sobrevuelo del territorio de todos o algunos de los parques nacionales, dispuesto en el artículo 7, número 3, letra e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales		
Tipo de Memoria	Normal <input type="checkbox"/> Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	La modificación de la limitación de altura de sobrevuelo de aeronaves sobre algunos de los parques nacionales		
Objetivos que se persiguen	<p>Aplicar el derecho comunitario en materia de cielo único europeo.</p> <p>Reforzar la seguridad aérea de las operaciones aéreas sobre los parques nacionales</p> <p>Conseguir el equilibrio entre los siguientes intereses dignos de protección:</p> <ul style="list-style-type: none">- La protección y conservación de los parques nacionales y su biodiversidad.- La seguridad de las operaciones aéreas.- La consecución de los objetivos medioambientales de la normativa comunitaria sobre el cielo único europeo.- La lucha contra el cambio climático.		



	<ul style="list-style-type: none">- Favorecer la actividad de las compañías aéreas.
Principales alternativas consideradas	No se han contemplado otras alternativas
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real Decreto
Estructura de la Norma	El proyecto consta de una parte expositiva, un artículo único y tres disposiciones finales.
Informes recabados	El proyecto debe ser informado por la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática; la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETMA); el Consejo de la Red de Parques Nacionales; Consejo Asesor de Medio Ambiente; las Secretarías Generales Técnicas de los Ministerios coproponentes; debe obtener la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública y recabarse el dictamen del Consejo de Estado.
Consulta pública previa	El proyecto no se ha sometido a consulta pública previa. El Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020, por el que se autoriza el sobrevuelo excepcional a una altura inferior a la prevista en el artículo 7.3.e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, (publicado en BOE el 10 de diciembre de 2020, por Orden PCM/1181/2020, de 4 de diciembre) acordó la tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del real decreto de modificación de alturas de sobrevuelo sobre los parques nacionales, a los efectos previstos en el artículo 27 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
Audiencia e Información Públicas	<p>El proyecto debe ser sometido a consulta de las comunidades autónomas afectadas.</p> <p>El proyecto se somete a audiencia de las organizaciones representativas del sector aeronáutico y organizaciones ambientales, así como a información pública mediante su</p>



	publicación en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	El título competencial prevalente es el del artículo 149.1.20 ^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves. Además, el artículo 149.1.23. ^a de la Constitución atribuye al Estado la competencia en materia de legislación básica de protección del medio ambiente, título competencial que resulta igualmente aplicable, en tanto es el que justifica la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales.	
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	La norma tiene un efecto positivo sobre la economía.
	Efectos sobre la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas Administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.



	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.</p> <p><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos.</p>	<p><input type="checkbox"/> Implica un gasto:</p> <p><input type="checkbox"/> Implica un ingreso:</p>
Impacto de género	La norma tiene un impacto de género nulo.	
Otros impactos	Carece de impacto, o estos no son significativos, en la familia, la infancia y la adolescencia, así como sobre las personas con discapacidad, lo social, el medioambiente o la unidad de mercado.	



MEMORIA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

I. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, se procede a la elaboración de una memoria del análisis de impacto normativo en su versión abreviada, porque de la propuesta no se derivan impactos, o éstos no son significativos, en la economía, los presupuestos, el género, la discapacidad, la familia, la infancia, la adolescencia, la unidad de mercado, lo social o el medioambiente.

El proyecto tiene un reducido impacto positivo sobre la economía y el medioambiente, porque la reducción de las alturas de sobrevuelo de las aeronaves sobre los parques nacionales previstas en la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, permitirá acortar las rutas aéreas y hacerlas más eficientes y menos contaminantes, lo que significa menor consumo de combustible para las compañías aéreas, lo que favorece desde el ámbito normativo el desarrollo del sector aéreo y la lucha contra el cambio climático. Sin embargo, en la práctica, el proyecto no introduce novedad alguna con carácter inmediato en la operación de las aeronaves sobre los parques nacionales, ya que se limita a dar continuidad y dotar de permanencia a las restricciones al sobrevuelo ya implantadas por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020, con carácter excepcional y provisional, por el que se autoriza el sobrevuelo excepcional a una altura inferior a la prevista en el artículo 7.3.e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques. En cualquier caso, se trata de impactos no significativos.

No se aprecian impactos en los presupuestos porque en el proyecto no se prevén partidas con cargo a los presupuestos del Estado, de las Comunidades Autónomas, de las Entidades Locales u de otros organismos, entidades o autoridades del sector público institucional, y porque no se prevé un aumento neto de los gastos de personal de acuerdo con el artículo 21 del Real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero de 2020, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público.

Tampoco se aprecian impactos significativos por razón de género o sobre la infancia, la adolescencia, la familia, ni sobre las personas con discapacidad.

En definitiva, el proyecto carece de impacto, o éste no es significativo, en los ámbitos considerados.

II. OPORTUNIDAD DE LA NORMA.

1.- ANTECEDENTES Y MOTIVACIÓN:

a) Antecedentes



En 2005 se aprobó la Orden PRE/1841/2005, de 10 de junio, por la que se modificaba parcialmente la Orden de 18 de enero de 1993, del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno, sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo, para incluir como zonas restringidas los trece parques nacionales existentes entonces. Las restricciones al vuelo variaban entre los distintos parques nacionales, oscilando entre 3.500 y 14.000 pies de altitud (es decir, sobre el nivel del mar), siendo el tipo de restricción:

“Parque Nacional... Queda prohibido el sobrevuelo excepto Aeronaves de Estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales”

El artículo 13.3 d) de la Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parques Nacionales, establecía entre los efectos jurídicos de la declaración de un parque nacional la prohibición del *“sobrevuelo a menos de 3.000 metros de altura, salvo autorización expresa o por causa de fuerza mayor”*.

Posteriormente, la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, en su artículo 7.3.e) mantiene prácticamente la misma redacción: Se prohíbe el *“sobrevuelo a menos de 3.000 metros de altura sobre la vertical del terreno, salvo autorización expresa o por causa de fuerza mayor”*. Esta restricción entró en vigor el 5 de diciembre de 2020, tal y como establece el apartado 7 de la disposición adicional séptima de esta Ley.

Hay que señalar que como establece la disposición final primera de la Ley de parques nacionales, que modifica la disposición adicional octava de la Ley 7/2013, de 25 de junio, de declaración del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, respecto a éste parque se establece una limitación de sobrevuelos a menos de 500 metros para aeronaves comerciales y de Estado.

La entrada en vigor de la restricción al sobrevuelo prevista en la ley es sustancialmente más restrictiva que las existentes hasta ese momento recogidas en la Orden PRE/1841/2005, de 10 de junio, que permitieron la convivencia pacífica entre la biodiversidad de los parques nacionales y las aeronaves que surcan su territorio, sin incidentes reseñables con relación a impactos entre aves y aeronaves registrados en los parques nacionales.

b) Motivación

El Consejo de Ministros tras acordar en fecha 1 de diciembre de 2020 la autorización excepcional para sobrevolar los parques nacionales a una altura inferior a la prevista en el artículo 7.3 e) de la Ley 30/2014, 3 de diciembre, de Parques Nacionales, exigió que, en el plazo de tres meses desde su adopción, se remitiera una propuesta de reglamento al amparo de la habilitación prevista en el apartado 2 de la disposición final cuarta de dicha ley, que se tramitaría con carácter urgente.

Atendiendo a los antecedentes expuestos, la propuesta obedece esencialmente a causas relacionadas con la seguridad aérea y de aplicación de la normativa comunitaria, como se justifica más adelante, y se produce sin menoscabo alguno de la protección y conservación de los parques nacionales y de su biodiversidad.



Este proyecto reglamentario da cobertura normativa y vigencia indefinida a las limitaciones excepcionales al sobrevuelo anticipadas por el citado Acuerdo del Consejo de Ministros.

c) Fines y objetivos

El objetivo del proyecto no es otro que minimizar el impacto ambiental de la aviación, estableciendo el equilibrio entre la protección y conservación de los parques nacionales y su biodiversidad y valores ecológicos, y la lucha contra el cambio climático. Esto se lleva a cabo mejorando la seguridad aérea adoptando rutas más directas y eficientes, en cumplimiento de la normativa comunitaria en materia de cielo único europeo, lo que se traduce en menor consumo de combustible y menor emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera, lo que redundará en la lucha contra el cambio climático y favorece la actividad económica de las compañías aéreas, para dar continuidad normativa a las medidas adoptadas por el citado Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020, por el que se autoriza el sobrevuelo excepcional a una altura inferior a la prevista en el artículo 7.3.e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales.

Considerando necesario el presente desarrollo reglamentario, el Consejo de Ministros estimó pertinente adelantar los efectos del presente real decreto mediante su Acuerdo del 1 de diciembre, evitando además realizar dos cambios funcionales consecutivos en el espacio aéreo, que difícilmente se podían llevar a cabo garantizando los plazos que por seguridad aérea se requieren para informar a los usuarios o realizar la correspondiente formación en control.

Con las restricciones al sobrevuelo propuestas en este proyecto, que son coincidentes con las acordadas por el Consejo de Ministros el 1 de diciembre de 2020, no resultan afectados los valores ambientales de los parques nacionales ni su biodiversidad. Dicho Acuerdo permitió para una mayoría de los parques nacionales el sobrevuelo a alturas inferiores a la contemplada en el artículo 7.3 e) de la ley, aun así más restrictivas con carácter general que las vigentes hasta la adopción de dicho acuerdo, las de la Orden de 18 de enero de 1993, del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno, sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo, y sus sucesivas modificaciones, que a lo largo de los años han evidenciado su suficiencia, proporcionalidad y eficacia.

Impacto del transporte aéreo en los parques nacionales

Es indudable que el transporte aéreo cumple una función social y económica con un importante impacto positivo en la ciudadanía. No obstante, tiene consecuencias sobre el medio ambiente a través, entre otras, de las emisiones acústicas y de la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, con impacto, entre otros, en el cambio climático y en la conservación y protección de los espacios naturales protegidos, entre los que se encuentran los parques nacionales, y en la biodiversidad.

Mediante el presente reglamento se pretende modificar las restricciones de altura de sobrevuelo de aeronaves sobre los parques nacionales previstas en el artículo 7.3 e) de la



Ley 30/2014, de 3 de diciembre, que no han resultado aplicables efectivamente en muchos de los parques nacionales por los efectos del apartado primero del Acuerdo del Consejo de Ministros tantas veces citado, para elevarlas una media de 1.000 metros en cada parque nacional respecto a las anteriormente vigentes a su entrada en vigor, las previstas en la Orden de 18 de enero de 1993, del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno, sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo (y sus sucesivas modificaciones), y a la vez conseguir una reducción de 20.000 toneladas de CO₂ respecto a si se tuviera que evitar el sobrevuelo de los parques.

En efecto, las restricciones al sobrevuelo previstas en la citada orden eran suficientes, adecuadas y proporcionadas en orden a conseguir el equilibrio entre los intereses concurrentes, al no constatarse incidentes destacables entre las aves y las aeronaves, ni se haya evidenciado un impacto negativo en la protección integral de los valores naturales y paisajísticos de los respectivos parques nacionales en los últimos años. Elevándose la limitación de altura de sobrevuelo respecto a esas restricciones, primero por medio de la autorización excepcional acordada por el Consejo de Ministros y ahora por este real decreto, resulta de cuanto antecede una mayor protección para los parques y para las aves que en ellos habitan y viven, que la que podrían disfrutar a principios de diciembre del año pasado, cuando todavía no había entrado en vigor, formalmente, la limitación prevista en el artículo 7.3 e) de la ley.

El impacto de aves con aeronaves es un factor crítico tanto para la seguridad aérea como para la protección de la biodiversidad y es objeto de un seguimiento exhaustivo por parte de AESA. Por ello, si en algún momento se detectara un riesgo en este punto se deberán tomar medidas adicionales de protección. Tal y como se ha expresado en el párrafo anterior, en los últimos años no se ha detectado una incidencia reseñable de incidentes en los parques nacionales, por lo que el incremento de la limitación respecto a las vigentes desde 2005 aumenta aún más la protección, tanto en seguridad aérea, como para la avifauna.

Aplicación normativa comunitaria

En el marco de la iniciativa Cielo Único Europeo, el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo y se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) N° 390/2013 y (UE) 391/2013, establece que los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación deben mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea a través de un enfoque puerta a puerta, que abarque tanto los servicios de navegación aérea de ruta como los de aproximación.

Estos sistemas contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación y permite hacer un uso óptimo del espacio aéreo, habida cuenta de los flujos de tránsito aéreo europeo.

La actualización de las restricciones al sobrevuelo de los parques nacionales mediante este real decreto respecto a las alturas limitadoras previstas en la Ley de Parques Nacionales, suponen una reducción muy significativa en las millas náuticas voladas por las aeronaves



ya que operarán rutas más directas, con el consecuente ahorro en combustible, y por tanto, menos contaminantes.

Esa diferencia en esas magnitudes (millas, combustible, emisiones) deben tenerse en cuenta en aplicación de la normativa europea en materia de cielo único europeo que impone unos objetivos quinquenales de reducción de las millas voladas a través del índice que mide la eficiencia de vuelo en ruta, KEA¹, índice en el que España está muy por encima de la media europea, por lo que es indispensable su reducción. La última meta impuesta por la Comisión Europea para España en este indicador implicaba la necesidad de una reducción del 20% respecto al valor del indicador registrado en 2019.

Como consecuencia de la pandemia internacional ocasionada por la COVID-19, y su impacto en el tráfico y transporte aéreo, la Comisión Europea no ha aprobado los proyectos de planes de rendimiento, que deberán ser revisados y aprobados en 2021. Por ello, la Comisión Europea establecerá nuevos objetivos medio ambientales que pudieran ser más exigentes en coherencia con la implicación de la Unión Europea y sus Estados miembros en la lucha contra el cambio climático, siguiendo la senda marcada por el Green Deal. En esta línea, en la modificación reglamentaria del Cielo único europeo, denominada SES2+, propuesta por la Comisión Europea en el pasado mes de septiembre de 2020, el no cumplimiento de los objetivos medioambientales en navegación aérea implicará penalizaciones.

Al respecto, una restricción que no valorara el equilibrio entre la protección de la biodiversidad con la lucha contra el cambio climático podría tener un efecto muy negativo sobre el medio ambiente, afectando –en condiciones de tráfico similares a las previas a la COVID-19- a unos 27.000 vuelos al año, que tendrían que volar mayores distancias para evitar esas restricciones, por lo que, a groso modo se estima su impacto en unas 20.000 toneladas adicionales de CO₂ emitidas a la atmósfera y 6.000 toneladas más de combustible consumido, con un coste de 2,4 millones de euros.

Por tanto, es indispensable proceder a la protección del medio ambiente estableciendo el justo equilibrio de intereses que permita la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la lucha contra el cambio climático y el cumplimiento de los requisitos europeos al respecto, con el aumento de la protección sobre la biodiversidad, en particular con el aumento de las restricciones de sobrevuelo vigentes inmediatamente antes de la entrada en vigor de las restricciones previstas en la ley en los parques nacionales.

Interesa destacar que por razones de seguridad aérea la restricción al sobrevuelo sobre los parques nacionales es necesario establecerla sobre un plano horizontal que se identifica mediante su altitud en pies o niveles de vuelo, unidades de referencia en la aviación. Ello implica que la limitación es un rango de alturas entre la mínima, que se produce en el pico más alto del parque y una máxima que se produce en el punto con menor elevación del parque. Esto significa que en realidad se implantan unas restricciones mucho mayores en la mayoría de la superficie del parque que si la altura solo se referenciase al terreno.

¹ Key performance Environment indicator based on Actual trajectory por sus siglas en inglés, indicador que mide la eficiencia de vuelo en ruta, representado el porcentaje adicional de millas voladas sobre la ruta óptima



Así, en los Parques Nacionales del Archipiélago de Cabrera, Aigüestortes y Estany de Sant Maurici, Picos de Europa, Sierra Nevada, Garajonay, Timanfaya, Cabañeros, Monfragüe, Doñana, Tablas de Daimiel, las Islas Atlánticas de Galicia, Caldera de Taburiente, Ordesa y Monte Perdido, Teide y Sierra de Guadarrama este desarrollo reglamentario permite los sobrevuelos a partir de las siguientes alturas de sobrevuelo, por lo que las restricciones quedarían fijadas como sigue:

	Límite de altitud en pies (100 pies= 30,5 m)
Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera	6.000 pies (FL60)
Parque Nacional de Aigüestortes y Estany de Sant Maurici	12.500 pies (FL125)
Parque Nacional de Picos de Europa	14.500 pies (FL145)
Parque Nacional de Sierra Nevada	10.000 pies (FL100) Este
	13.000 pies (FL130) Oeste
Parque Nacional de Garajonay	6.500 pies (FL65)
Parque Nacional de Timanfaya	3.500 pies (FL35)
Parque Nacional de Cabañeros	12.000 pies (FL120)
Parque Nacional de Monfragüe	9.000 pies (FL90)
Parque Nacional de las Tablas de Daimiel	10.000 pies (FL100)
Parque Nacional de Doñana	6.000 pies (FL60)
Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia	4.000 pies (FL40)
Parque Nacional de la Caldera Taburiente	18.000 pies (FL180)



Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido	21.000 pies (FL210) Norte
	17.000 pies (FL170) Sur
Parque Nacional del Teide	22.000 pies (FL220)
Parque Nacional Sierra de Guadarrama	500 m (*)

(*) Por motivos de Defensa Nacional, para este parque nacional no se establece la limitación de sobrevuelo en términos de nivel de vuelo (FL), sino que se mantiene la restricción de altura en metros sobre el terreno del parque establecida en la Ley 7/2013, de 25 de junio, de declaración del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama.

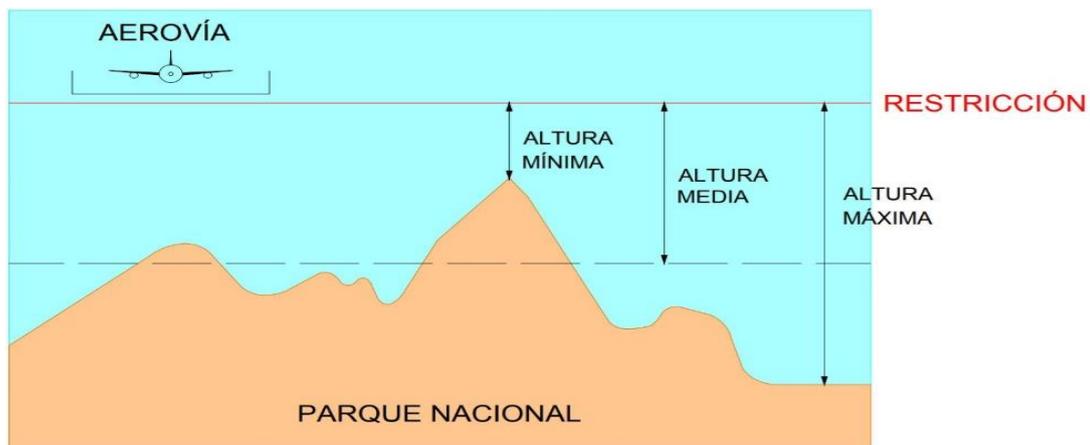
Seguridad aérea – cambios funcionales del espacio aéreo

La fórmula que se ha llevado a cabo, consistente, en primer lugar, en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020 por el que se acuerda una autorización expresa, genérica, excepcional y provisional para sobrevolar a alturas inferiores a las previstas en la ley a partir de su entrada en vigor, y en segundo lugar, con la ratificación de su continuidad y vigencia por vía reglamentaria, tiene mucho que ver con garantizar la seguridad aérea y la necesaria certidumbre y estabilidad del espacio aéreo, que podría cuestionarse de haberse emprendido las sucesivas modificaciones funcionales del espacio aéreo que hubiera exigido adecuarse primero a las restricciones de la ley, y posterior e inmediatamente a las restricciones que necesariamente deberían adoptarse por este real decreto en cumplimiento de los objetivos ambientales de la iniciativa comunitaria de cielo único europeo.

Aumento restricción de sobrevuelos sobre los parques nacionales. Seguridad aérea

Por razones de seguridad aérea, en tanto que el diseño del espacio aéreo debe asegurar altitudes homogéneas en el territorio, evitando subidas o descensos bruscos, que adicionalmente, implican consumos adicionales de combustible y el subsiguiente incremento en las emisiones de gases de efecto invernadero, es preciso fijar la restricción en términos de altitud sobre el plano horizontal, en lugar de establecer una limitación de altura sobre cada punto del territorio

Eso implica que la restricción medida sobre el pico más alto del parque da un valor mínimo de sobrevuelo y sobre el punto de menor altitud da un valor máximo de sobrevuelo sobre el parque. Adicionalmente se ha calculado la altura media de la restricción como la altura entre la propia restricción y la cota media de altitud de la superficie del parque. En el siguiente esquema se puede comprobar el significado de los tres valores de altura de sobrevuelo que se proporcionan.



Señalar que en el caso particular de los Parques Nacionales de Caldera de Taburiente, Ordesa y Monte Perdido y Teide se ha establecido la restricción de sobrevuelo a una altura de 3000 m sobre el punto más alto del territorio del parque, lo que se traduce en una altura libre media y máxima de sobrevuelo mucho mayor que la establecida en la Ley de parques nacionales.

Por motivos de Defensa Nacional, en el Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama no se establece la limitación de sobrevuelo en términos de nivel de vuelo (FL), sino que se mantiene la restricción de altura en metros sobre el terreno del parque, tal y como se establece en su ley declarativa.

Conforme a la propuesta de modificación de alturas que se realiza en el presente desarrollo reglamentario, no sólo se salvaguarda la protección de los valores naturales y paisajísticos de los Parques Nacionales, sino que permitirá el establecimiento de rutas y procedimientos de vuelo más eficientes y menos contaminantes, al tiempo que, en muchos casos, elevará las restricciones actualmente aplicables, como se puede apreciar en la siguiente tabla:



Parque Nacional	Restricción actual	Restricción propuesta RD				
	Altitud en pies	Altitud en pies	Incremento de altitud de la restricción (m)	Altura mínima sobre el terreno (m)	Altura libre media sobre el terreno (m)	Altura libre máxima sobre el terreno (m)
Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera	3.500 pies (FL35)	6.000 pies (FL60)	762	1.659	1.828	1.828
Parque Nacional de Aigüestortes y Estany de Sant Maurici	11.000 pies (FL110)	12.500 pies (FL125)	457	786	1.493	2.617
Parque Nacional de Picos de Europa	13.500 pies (FL135)	14.500 pies (FL145)	305	1.787	3.243	4.373
Parque Nacional de Sierra Nevada	10.000 pies (FL100) Este	10.000 pies (FL100)	0	488	1.986	3.171
	13.000 pies (FL130) Oeste	13.000 pies (FL130)				
Parque Nacional de Garajonay	5.500 pies (FL55)	6.500 pies (FL65)	305	498	1.003	1.705
Parque Nacional de Timanfaya	3.500 pies (FL35)	3.500 pies (FL35)	0	555	905	1.067
Parque Nacional de Cabañeros	7.000 pies (FL70)	12.000 pies (FL120)	1.524	2.211	2.867	3.148
Parque Nacional de Monfragüe	-	9.000 pies (FL90)	2.743	1.977	2.390	2.533
Parque Nacional de Las Tablas de Daimiel	4.500 pies (FL45)	10.000 pies (FL100)	1.676	2.347	2.433	2.450
Parque Nacional de Doñana	6.000 pies altitud	6.000 pies (FL60)	0	1.724	1.821	1.829
Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia	3.500 pies (FL35)	4.000 pies (FL40)	152	1.043	1.168	1.219
Parque Nacional de la Caldera Taburiente	9.000 pies (FL90)	18.000 pies (FL180)	2.743	3.063	4.089	5.198
Parque Nacional del Teide	14.000 pies (FL140)	22.000 pies (FL220)	2.438	3.000	4.535	5.384
Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido	13.500 pies (FL135) Norte	21.000 pies (FL210) Norte	2.286	2.831	4.029	5.419
	10.500 pies (FL105) Sur	17.000 pies (FL170) Sur	1.981			
Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama (1)	500 m (1)	500 m (1)	-	-	-	-

(1) La Ley 7/2013, de 25 de junio, de declaración del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, establece una limitación de sobrevuelos a menos de 500 metros para aeronaves comerciales y de Estado.

NOTA:

-FL(Flight Level)= pies x 100

-100 pies = 30,5m

El establecimiento de las nuevas limitaciones, en los términos y alturas propuestas por la Comisión Interministerial entre los ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que se concretaron mediante el Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020, y que ahora se recogen en el presente real decreto, ha requerido de una importante labor de análisis previo, para posibilitar el encaje futuro de todas las estructuras de espacio aéreo que se verán afectadas con las nuevas restricciones que se aprueban por este real decreto y conjugar a la vez la protección sobre la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático.



Con la modificación respecto a las restricciones vigentes desde 2005 hasta la entrada en vigor de lo dispuesto en el artículo 7.3 e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, se incrementan las alturas de sobrevuelo en los parques nacionales en más de un 150%, elevando una media de 1.000 metros sobre el terreno la restricción en cada uno de los 15 parques. La altura media de restricción de sobrevuelo sobre la superficie de los parques nacionales pasa a ser 2.400 metros de media sobre el terreno.

En relación exclusivamente con los 11 parques en los que se emite autorización excepcional en el citado Acuerdo se elevó la restricción media por encima de 660 metros, situándose la media de altura sobre la que se restringe el sobrevuelo en más de 1.900 metros sobre el terreno.

El mecanismo que la Ley, y este real decreto, habilita para la modificación de las alturas de restricción de vuelo, permite que sea revisable en cualquier momento esta restricción. Conjugando los diferentes intereses para la protección del medio ambiente, la protección de la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático y garantizando la seguridad aérea que evite las colisiones entre las aeronaves y la avifauna, si nuevos estudios científicos o la evolución de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, así como si la aplicación de la normativa europea lo requiere, se deberá revisar la limitación.

En el Anexo I de esta memoria se va a proceder a sintetizar la afección de las aerovías (rutas aéreas), procedimientos SID o STAR (procedimientos de entrada o salida de aeropuertos) o la incidencia sobre áreas terminales de aeropuertos, TMA, teniendo en cuenta que en determinados casos dichos aeropuertos están cercanos a los parques nacionales y, tanto el ascenso, como el descenso, se debe realizar con una pendiente de seguridad.

Dado que para los parques nacionales de Caldera de Taburiente, Ordesa y Monte Perdido y Teide se ha establecido la restricción de sobrevuelo a una altura de 3000 m sobre el punto más alto del territorio del parque y, por tanto, no se establece un límite al sobrevuelo inferior al contemplado en la legislación, no se incluye análisis de estos parques.

Tampoco se incluye análisis para el Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, ya que mantiene la limitación al sobrevuelo dispuesta en su Ley declarativa.

Acuerdo del Consejo de Ministros

Por las anteriores razones relativas a la necesaria estabilidad del espacio aéreo, el Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020, por el que se autoriza el sobrevuelo excepcional a una altura inferior a la prevista en el artículo 7.3.e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, acordó:

“Primero.- Autorizar el sobrevuelo a partir de las alturas que quedan fijadas para los siguientes parques nacionales en los términos previstos en el anexo:

- a) Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera.*
- b) Parque Nacional de Aigüestortes y Estany de Sant Maurici.*



- c) *Parque Nacional de Picos de Europa.*
- d) *Parque Nacional de Sierra Nevada.*
- e) *Parque Nacional de Garajonay.*
- f) *Parque Nacional de Timanfaya.*
- g) *Parque Nacional de Cabañeros.*
- h) *Parque Nacional de Monfragüe.*
- i) *Parque Nacional de las Tablas de Daimiel.*
- j) *Parque Nacional de Doñana.*
- k) *Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas de*
- l) *Galicia.*

Segundo.- En los parques nacionales de Caldera de Taburiente, Sierra de Guadarrama, Ordesa y Monte Perdido y Teide no se emite autorización excepcional al sobrevuelo a una altura inferior a la contemplada en la legislación de aplicación.

Tercero.-Las limitaciones de sobrevuelo aplicables, conforme a lo previsto en los apartados anteriores, son las relativas al límite de altitud, sobre el nivel del mar.

Cuarto.- Lo dispuesto en este Acuerdo será aplicable a partir del 5 de diciembre de 2020.

Quinto.- La publicación de este acuerdo en el “Boletín Oficial del Estado” y en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), a la mayor brevedad posible.

Sexto.- En el plazo de tres meses desde la adopción de este Acuerdo, se remitirá una propuesta de reglamento al amparo de la habilitación prevista en el apartado 2 de la disposición final cuarta de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales.

Séptimo.- La tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del real decreto de modificación de alturas de sobrevuelo sobre los parques nacionales, a los efectos previstos en el artículo 27 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y la urgencia en la emisión del Dictamen del Consejo de Estado sobre dicho real decreto, fijando un plazo para su emisión de 10 días, en aplicación del artículo 19, párrafo primero, de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.”.

Como se expone en su preámbulo:

“...es necesario adaptar la restricción de sobrevuelo prevista en la ley, para asegurar la debida proporcionalidad entre la protección de la integridad de los valores naturales y paisajes de los parques nacionales y la necesaria reducción de las emisiones contaminantes mediante el diseño de rutas eficientes para la actividad aérea, los objetivos ambientales del cielo único europeo y la lucha contra el cambio climático. Conforme al análisis realizado respectivamente por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, se alcanza a lograr el equilibrio entre los intereses generales afectados incrementando las restricciones de sobrevuelo vigentes desde 2005, que deberán reflejarse en el correspondiente futuro reglamento.



En tanto se procede a tramitar y aprobar el citado real decreto, procede anticipar la aplicación de las restricciones evidenciadas como proporcionadas en él previstas, mediante la presente autorización excepcional, a fin de evitar los efectos perniciosos que en la seguridad aérea significaría proceder a sucesivos e inmediatos cambios funcionales del espacio aéreo ...”.

d) Alternativas

1. No actuar.

Significa dejar sin continuidad los efectos de las limitaciones al sobrevuelo sobre los parques nacionales adoptadas con carácter extraordinario, y con una clara vocación de provisionalidad, por el Consejo de Ministros el 1 de diciembre de 2020, como se deduce de lo dispuesto en el apartado sexto del mismo, que exige que en el plazo de tres meses desde la adopción de este Acuerdo, se remitirá una propuesta de reglamento al amparo de la habilitación prevista en el apartado 2 de la disposición final cuarta de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, lo que supone la efectiva implantación de las restricciones de sobrevuelo previstas en el artículo 7.3 e) de esa ley.

La efectiva aplicación de las restricciones previstas en la ley supone restricciones severas en los aeropuertos de Fuerteventura, César Manrique Lanzarote, Costa del Sol-Málaga y parciales, pero importantes, en el Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Por último, supondría el incumplimiento del derecho europeo aplicable en materia de cielo único europeo.

e) Principios de buena regulación

En la elaboración del presente real decreto se han observado los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En relación con los principios de necesidad y eficacia, la norma responde a la razón de interés general que supone equilibrar los distintos intereses en presencia, la protección de los parques nacionales y su biodiversidad, la seguridad aérea, las necesidades del tráfico aéreo, y la lucha contra el cambio climático.

Se ajusta al principio de eficacia en cuanto a que se trata del instrumento apropiado para cumplir los objetivos ambientales y aeronáuticos fijados mediante una norma de rango adecuado. Así, basta señalar que la disposición final cuarta de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, faculta al Gobierno para modificar, por razones de seguridad aérea o cuando resulte pertinente en aplicación de la normativa europea, el límite de altura, sobre la vertical del terreno, de sobrevuelo del territorio de todos o de alguno de los parques nacionales, dispuesto en la propia Ley, y que parte de los objetivos de la norma es responder a los compromisos del Estado en materia de cielo único europeo.



Responde al principio de seguridad jurídica en cuanto que se trata de una norma modificativa al amparo de lo previsto en la propia Ley 30/2014, de 3 de diciembre, y concurren las razones que la propia Ley exige para ello. Asimismo, el real decreto se alinea con los reglamentos europeos relativos al cielo único europeo.

Atendiendo a los principios de proporcionalidad y eficiencia, no se incluyen más disposiciones que las consideradas indispensables para cumplir con las necesidades normativas detectadas.

Finalmente, observando el principio de transparencia, se definen con claridad los objetivos del real decreto, habiéndose consultado a las comunidades autónomas afectadas tal y como exige la disposición adicional cuarta de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, al tiempo que se ha posibilitado la participación en su elaboración del sector, mediante la consulta pública previa, y la audiencia e información pública, conforme a lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Asimismo, se ha definido con claridad el objeto y el ámbito de aplicación.

f) Plan Anual Normativo

La necesidad del presente real decreto surge a partir de lo dispuesto en el apartado sexto del Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 1 de diciembre de 2020, que acordó también la tramitación urgente del presente proyecto al amparo de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

No se ha adoptado en el Plan Anual Normativos de 2021, ni se ha incluido en el Plan Anual Normativo 2020, dado que, en la fecha de su adopción, el proyecto no se había sometido a información pública y audiencia, lo que determinaba la dificultad de su adopción en este ejercicio.

III. BASE JURÍDICA Y RANGO DEL PROYECTO

a) Base jurídica

El título competencial prevalente es el previsto en el artículo 149.1.20ª de la Constitución, en el que se atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves (STC 68/1984, FJ 6º y 7º; STC 161/2014, FJ 6º.i)).

En particular, la STC 82/2012, de 18 de abril, dice:

“Abordando ya la resolución del primer aspecto mencionado, debemos partir de nuestra consolidada doctrina respecto a la concurrencia de competencias estatales y autonómicas en el territorio derivadas de títulos jurídicos distintos, doctrina según la cual (STC 46/2007, de 1 de marzo, FJ 5):

...las situaciones de concurrencia competencial sobre un mismo espacio físico han de resolverse, en primer lugar, acudiendo a técnicas de colaboración y



concertación. De esta forma resultará imprescindible el establecimiento de mecanismos de colaboración que permitan la necesaria coordinación y cooperación entre las Administraciones Públicas implicadas en la búsqueda de aquellas soluciones con las que consiga optimizar el ejercicio de las competencias estatales y autonómicas, pudiendo elegirse en cada caso las técnicas que se estimen más adecuadas. En definitiva, la concurrencia competencial no puede resolverse en términos de exclusión, sino que ha de acudir a un expediente de acomodación e integración de los títulos competenciales —estatal y autonómico— que convergen sobre un mismo espacio físico y que, por eso mismo, están llamados a cohonestarse.

Ahora bien, también hemos establecido que, para el caso de que los cauces de cooperación resulten insuficientes para resolver los conflictos que puedan surgir, será preciso determinar cuál es el título prevalente en función del interés general concernido, que determinará la preferente aplicación de una competencia en detrimento de la otra. Para ello, habrá que tomar en consideración, como señala el fundamento jurídico 30 de la STC 40/1998, de 19 de febrero, cuál sea la competencia estatal de carácter sectorial que pretenda ejercerse, las razones que han llevado al constituyente a reservar esa competencia al Estado o el modo concreto en que éste o la Comunidad Autónoma pretendan ejercer las que les corresponden. En este sentido, hemos declarado que el Estado tiene competencias que pueden incidir de manera importante sobre el territorio, cual es el caso de la competencia sobre puertos y aeropuertos, y que no puede verse privado del ejercicio de sus competencias exclusivas por la existencia de una competencia, aunque también sea exclusiva, de una Comunidad Autónoma. Debe tenerse en cuenta, en última instancia, que cuando la Constitución atribuye al Estado una competencia exclusiva lo hace porque bajo la misma subyace —o, al menos, así lo entiende el constituyente— un interés general, interés que debe prevalecer sobre los intereses que puedan tener otras entidades territoriales afectadas.”

En este sentido, la reciente Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León 700/2020, de 25 de junio, tras reproducir la sentencia del Tribunal Constitucional citada anteriormente, seguía diciendo:

“El artículo 149.1.20 de la Constitución española, atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo. En el ejercicio de esta competencia, la disposición adicional undécima de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, relativa al Uso del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, establece en su apartado 1 que las limitaciones o prohibiciones de vuelo a las aeronaves en los espacios naturales protegidos y en los espacios protegidos de la Red Natura 2000 se establecerán por el Gobierno de conformidad con lo previsto en el artículo 3 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea. En consecuencia, ha de ser el Estado el que, en el ejercicio de sus competencias, establezca estas prohibiciones o restricciones a cualquier tipo de actividad que se desarrolle en el



espacio aéreo en todo el territorio español, por lo que procede la estimación de este recurso.”.

Asimismo, también lo es el artículo 149.1.23ª de la Constitución, en el que se atribuye al Estado la competencia sobre legislación básica sobre protección del medio ambiente, que dio amparo a la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, que ahora se modifica

En cuanto al primer título competencial, hay que señalar a la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, que en su artículo tercero, autoriza al Gobierno a establecer restringir o prohibir el tránsito de aeronaves, tripuladas o no, sobre el territorio español.

En cuanto al segundo título competencial, destacar que el apartado 2 de la disposición adicional cuarta de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, faculta al Gobierno para modificar la limitación de altura al sobrevuelo, para todos o alguno de los parques nacionales, prevista en su artículo 7.3 e).

Por su parte, la disposición adicional tercera del Real Decreto 389/2016, de 22 de octubre, por el que se aprueba el Plan Director de la Red de Parques Nacionales condiciona la eficacia de las prohibiciones de sobrevuelo a su introducción en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), y establece que:

“Cuando deba llevarse a cabo la modificación de la limitación de sobrevuelo establecida en la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, o en las leyes declarativas de los distintos parques nacionales, será acordada por el Gobierno de conformidad con la disposición adicional undécima de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y con la disposición final cuarta de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales”.

Dicha disposición adicional undécima de la Ley 42/2007 dice lo siguiente:

“1. Las limitaciones o prohibiciones de vuelo a las aeronaves en los espacios naturales protegidos y en los espacios protegidos de la Red Natura 2000 se establecerán por el Gobierno de conformidad con lo previsto en el artículo 3 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea

2. En la tramitación de las limitaciones o prohibiciones a que se refiere el apartado anterior se recabará con carácter preceptivo el informe de la Comisión Interministerial de Defensa y Fomento”.

Por tanto, la propia normativa estatal en materia de parques nacionales permite modificar reglamentariamente las limitaciones de sobrevuelo impuestas en la Ley de parques nacionales o en las leyes declarativas al Gobierno, previa consulta a las comunidades autónomas afectadas y previo informe de la Comisión interministerial entre los ministerios



de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETMA), por razones de seguridad aérea o cuando resulte pertinente en aplicación de la normativa europea.

b) Rango

Real Decreto

III- DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO Y DE LA TRAMITACIÓN

a) Contenido

El proyecto se estructura en un preámbulo, un artículo único y tres disposiciones finales.

El **artículo único** modifica la limitación de altura al sobrevuelo prevista en el artículo 7.3 e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, en un doble aspecto cuantitativo y cualitativo. En primer lugar, respecto a la limitación genérica a sobrevolar por debajo de 3.000 metros, el nuevo artículo particulariza la altura de limitación de sobrevuelo a las circunstancias particulares de cada parque nacional afectado. En segundo lugar, la altura deja de referenciarse al terreno y se referencia a la altitud, referencia normal en el ámbito del sector y entendible por todos sus usuarios, lo que supone una mayor restricción de altura al sobrevuelo en la mayor parte de la superficie de los parques nacionales.

El proyecto incluye cuatro disposiciones finales:

La **disposición final primera** se refiere al título competencial.

La **disposición final** declara que no se incrementa el gasto público.

Respecto a la **disposición final tercera** se refiere a la entrada en vigor. La propia tramitación urgente de este proyecto acordada por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 1 de diciembre de 2020, y la obligación de remitir el mismo en el plazo de tres meses desde su adopción, junto con razones de seguridad aérea que se concretan en la necesidad de implantar, con carácter estable y permanente, el correspondiente cambio funcional del espacio aéreo necesario para adaptarse a las restricciones de sobrevuelo, y de la publicación de estas limitaciones en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) impiden la aplicación de las fechas de entrada en vigor establecidas en el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

b) Tramitación

El tantas veces citado Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020 acordó *“La tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del real decreto de modificación de alturas de sobrevuelo sobre los parques nacionales a los efectos previstos en el artículo 27 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y la urgencia en la emisión del Dictamen del Consejo de Estado sobre dicho real decreto, fijando un plazo para su emisión de 10 días”*



La aprobación urgente del proyecto exige, asimismo, hacer uso de la previsión contenida en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, y en el artículo 128 del Reglamento Orgánico del Consejo de Estado, aprobado por Real Decreto 1674/1980, de 18 de julio, y establecer en este acuerdo la urgencia en la emisión del dictamen del Consejo de Estado sobre dicho real decreto, fijando el plazo para su emisión, conforme a lo previsto en el citado artículo 27.2, letra a), de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

Consulta pública previa

Como se ha citado, el Acuerdo del Consejo de Ministros reiteradamente referenciado acordó la tramitación urgente del presente real decreto.

En estos casos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27.2 b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, no será preciso el trámite de consulta previa.

Audiencia, información pública e informes

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 27.2 b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en el trámite de audiencia e información pública del presente proyecto se ha reducido el plazo de los mismos a siete días, y el plazo de emisión de informes a cinco.

En el Anexo II se adjuntan los informes de la Entidad Pública Empresarial Enaire con el análisis de afección a procedimientos.

En el Anexo III se encuentran las diferentes actas de la Comisión Interministerial de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, CIDETMA, dónde se informaban las alturas de sobrevuelo de los diferentes parques y el acta del Pleno de esta Comisión donde se informa favorablemente la propuesta del Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020, y este real decreto.

En el Anexo IV se adjunta informe sobre los trámites de audiencia y previa consulta a las comunidades autónomas afectadas realizados en virtud de lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y en el apartado 2 de la disposición final cuarta de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales.

Por último, se adjunta en Anexo V el informe sobre el trámite de información pública realizada a través de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Otros Informes

El proyecto debe ser informado por la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática; la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana



(CIDETMA); el Consejo de la Red de Parques Nacionales, el Consejo Asesor de Medio Ambiente, las Secretarías Generales Técnicas de los Ministerios coproponentes, debe obtener la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública y recabarse el dictamen del Consejo de Estado.

El apartado séptimo del Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020, por el que se autoriza el sobrevuelo excepcional a una altura inferior a la prevista en el artículo 7.3.e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, dice: *“La tramitación urgente del procedimiento de elaboración y aprobación del real decreto de modificación de alturas de sobrevuelo sobre los parques nacionales, a los efectos previstos en el artículo 27 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y la urgencia en la emisión del Dictamen del Consejo de Estado sobre dicho real decreto, fijando un plazo para su emisión de 10 días, en aplicación del artículo 19, párrafo primero, de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado”*.

IV. NORMAS DEROGADAS

El proyecto no deroga norma alguna.

V. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO:

Impacto económico

Se estima un impacto positivo en la aviación comercial y en la aviación deportiva, si bien no de carácter significativo.

Impacto presupuestario:

No se aprecian impactos presupuestarios.

VI. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO; EN MATERIA DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES, NO DISCRIMINACIÓN Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD; EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA; Y EN LA FAMILIA

El proyecto es neutro en los aspectos considerados, por lo que su impacto es nulo.

VI. IMPACTO SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL

No se detectan impactos significativos en lo social ni en lo medioambiental. En todo caso, se darían algunos impactos positivos.

Como se ha expuesto en el cuerpo de la presente memoria, se estima que la modificación de la limitación al sobrevuelo prevista en la ley, a groso modo, supone un ahorro de unas 20.000 toneladas adicionales de CO₂ emitidas a la atmósfera y 6.000 toneladas menos de combustible consumido, con un coste de 2,4 millones de euros.



No obstante, es necesario destacar que las limitaciones al sobrevuelo previstas en la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, si bien entraron en vigor el 5 de diciembre de 2020, no han sido efectivamente implantadas, ya que en la mayoría de los parques nacionales el Acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de diciembre de 2020, autorizó, con carácter excepcional, el sobrevuelo a alturas inferiores, por lo que el supuesto ahorro de emisiones y combustible no ha se ha realizado sobre una situación real sino sobre la hipotética de si se hubiesen implementado las restricciones de la ley.

VII. OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS.

No se aprecian otros impactos

ANÁLISIS DE CARGAS ADMINISTRATIVAS

Ni se reducen si se incrementan las cargas administrativas puesto que el real decreto únicamente modifica las limitaciones de altura de sobrevuelos en los parques nacionales previstas en la ley.