



**DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL**  
Paseo de la Castellana, 64, 5ª planta  
28071 MADRID

**Asunto:** Consulta pública del Proyecto de Real Decreto por el que se 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.

D. JESÚS MUELA MORATILLA, actuando en nombre y representación del **REAL AERO CLUB DE ESPAÑA**, con domicilio a efectos de notificaciones en Madrid, carretera Barrio de la Fortuna nº 14, como mejor proceda,

#### EXPONE

i.- Que el Real Aero Club de España es una entidad representativa que agrupa los intereses de la aviación no comercial encontrándose entre sus fines los siguientes: a) la representación de sus asociados ante cualquier administración pública; c) Fomentar y velar, en defensa del sector de la aviación civil no comercial, por un eficiente cumplimiento de la normativa vigente en la materia, planteando propuestas, acciones y medidas para la solución de problemas relacionados con posibles deficiencias en la misma, así como colaborar con las Instituciones y Administraciones Públicas en la elaboración de dicha normativa y en cuantos asuntos sean de interés común y estén relacionados con el objeto de la Asociación; y l) Velar por los intereses del sector aeronáutico civil no comercial.

Asimismo, es miembro fundador de la *Fédération Aéronautique Internationale* (FAI) y miembro de la *Europe Air Sports* (EAS) y la *European Gliding Union* (EGU).

ii.- Que el Gobierno, a través de la Dirección General de Aviación Civil, está elaborando un Proyecto de Real Decreto por el que se 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, para lo cual, en el marco del artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se está sustanciando una fase de audiencia pública del referido texto.

iii.- Qué en el marco de dicho trámite, este REAL AERO CLUB DE ESPAÑA traslada las siguientes

## **ALEGACIONES**

**PREVIA.-** Reconocemos expresamente el interés y necesidad de protección de la vida natural pero sin invadir derechos fundamentales de otros usuarios del espacio aéreo, limitaciones que siempre tienen que estar basadas en la evidencia empírica y no otras consideraciones sin invertir la carga de la prueba en ningún caso. Observando y aprendiendo de la experiencia de otros países, con igualmente extensísimas áreas de protección de fauna, y cómo ellos han organizado los espacios aéreos asociados, por ejemplo, Francia, Suiza, Austria, Alemania e Italia en sus extensas zonas de alta montaña y parques nacionales. Por supuesto observando los periodos anuales de nidificación o presencia concreta de las especies que se considere proteger.

Estamos muy preocupados con las nuevas limitaciones de alturas para Parques Nacionales surgidas de la noche a la mañana, sin el preceptivo periodo consultivo previo y su traslado al AIP. El mayor problema que vemos es la falta de cualquier criterio aeronáutico que existe en el desarrollo del proyecto de Real Decreto.

A nivel europeo y mundial, pero centrándonos a nivel europeo, no existen limitaciones tan severas como la prohibición de vuelo a menos de 3.000 metros AGL o incluso más como se ha publicado FL210 (21.000 pies, 6.400 metros sobre el mar), esto es un disparate de protección de altura para todos los usuarios y en especial el vuelo sin motor.

Otras zonas europeas, en Francia los Alpes y zona de Mont Blanc (Vanoise protected area), Kienberg und Schwarzenberg en Alemania, Holme next the Sea Bird Sanctuary (UK), donde obviamente se han realizado extensísimos estudios de impacto ambiental, jamás alcanzando conclusiones y limitaciones tan severas con la aviación y, especialmente, con una actividad tan inocua y sostenible como el VUELO A VELA, SIN MOTOR.

Es por ello que repetimos: solicitamos, imploramos, rogamos, requerimos que allá donde se hable de limitación a la actividad de la aviación en general, se exima al vuelo sin motor de dichas limitaciones.

Por otro lado, y por poner un ejemplo, sobre el documento que en su día pretendía regular la operación en el Parque Nacional de Guadarrama, en toda la extensión del documento y sin entrar a las razones de base que motivan este documento, solicitamos que donde habla de metros, se cambie a pies, donde se habla de 3.000 metros, que sean 3.000 pies; donde se habla de 500 metros, sean 500 pies; donde se habla de 300 metros, sean 300 pies.

Adicionalmente manifestar que el formato EASA para denominar espacios aéreos en zonas de fauna protegida son precisamente eso, "Zonas de Protección de Fauna Protegida" identificadas con áreas geográficas marcadas en color verde en las cartas aeronáuticas Y NUNCA como zonas Restringidas/Restricted Airspace (R), marcadas por zonas de protección de color rojo en las cartas aeronáuticas, como se usa indiscriminadamente en España por ejemplo en el PN Ordesa-Monte Perdido, Sierra Nevada en Granada y otros ejemplos.

**PRIMERA.- DESPROPORCIONALIDAD DE LAS LIMITACIONES QUE SE PRETENDEN IMPONER. NO RESPONDEN A VERDADEROS INTERESES AMBIENTALES.**

Dado que se ha puesto de manifiesto que uno de los problemas que se pretende resolver es minimizar el impacto ambiental de la aviación, proteger y conservar la biodiversidad y valores ecológicos de los valores ecológicos, es necesario que queden claramente identificados los valores e intereses protegidos y que las medidas adoptadas sean proporcionales y adecuadas al hecho protegido. Una vez determinados, la definición física del espacio aéreo objeto de protección debiendo elegirse la opción menos restrictiva posible, debiendo ser esta útil, adecuada y proporcional.

En nuestro ordenamiento jurídico el principio de proporcionalidad está consagrado como un principio rector fundamental en el derecho Administrativo, operando como un límite material en la actividad administrativa que actúa sobre el ámbito o esfera de libertad de los particulares y, además, se configura como un instrumento eficaz de control jurídico material de las decisiones administrativas (especialmente las de naturaleza discrecional, incluidas las disposiciones normativas de carácter general).

El principio de proporcionalidad, según su formulación en derecho europeo, se compone de tres elementos: el de utilidad o adecuación, el de necesidad o indispensabilidad y el de proporcionalidad en sentido estricto. Lo cual significa que toda medida adoptada haya de ser idónea en realización con el fin, haya de ser necesaria o la más moderada entre todos los medios

útiles y, además, haya de ser ponderada o equilibrada por derivarse de ella más beneficios y ventajas que perjuicios sobre otros bienes en conflicto.

Por su parte, el artículo 4.1 de la Ley 40/2015 establece que *"las administraciones públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias. Asimismo, deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos"*.

En este caso, como veremos más adelante, consideramos que no se cumple el principio de proporcionalidad en sus tres vertientes de utilidad, necesidad y proporcionalidad, no habiéndose elegido la medida menos restrictiva y que sea adecuada para lograr los fines que se persiguen, no se ha motivado la necesidad de las medidas ni se ha justificado su adecuación para lograr los fines que se persiguen, produciendo diferencias de trato discriminatorias.

El profesor RODRIGUEZ DE SANTIAGO concluye que: *"el principio de proporcionalidad exige, en las relaciones entre el poder público y los ciudadanos, que los derechos de éstos sólo pueden ser limitados en la medida en que ello sea estrictamente imprescindible para la protección de los intereses públicos a los que sirve la limitación correspondiente en el ámbito de libre autodeterminación del individuo. En su formulación más apurada, el principio de proporcionalidad se compone de tres subprincipios o mandatos parciales: la medida limitadora del derecho ha de ser útil, apropiada o idónea (mandato de adecuación: aquélla ha de ser un medio útil o apto para la consecución del bien público que la medida tiene como fin); necesaria o indispensable (mandato de necesidad: no debe existir otro medio igualmente eficaz y menos limitativo para satisfacer el mencionado fin de interés público), y ponderada (mandato de proporcionalidad en sentido estricto: debe darse un equilibrio entre el perjuicio que sufre el derecho limitado y el beneficio que de ello se deriva en favor del bien público) ... una medida no necesaria (esto es, una medida que podría sustituirse por otra menos incisiva igualmente eficaz) nunca sería ponderada; mientras que una medida necesaria puede o no ser ponderada"*<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> RODRIGUEZ DE SANTIAGO, J. M.: *"La ponderación de bienes e intereses en el derecho administrativo"*, Marcial Pons. 2000, páginas 25 y 107.

Así las cosas, las potestades que afectan a los administrados (incluso los que no tengan naturaleza disciplinaria o sancionadora, como la reglamentaria<sup>2</sup>) siempre han de ser adecuadas, efectivas y deben entrañar la menor onerosidad para éstos.

Toda Administración pública ha de realizar un juicio de necesidad que valide que no existe una medida disponible más moderada para la consecución del propósito que la obliga a intervenir y, complementariamente, un juicio de proporcionalidad (en sentido estricto) que permita concluir que de la medida se deriven más beneficios o ventajas para el interés general que perjuicios sobre otros bienes en conflicto.

En este caso particular, consideramos que en la redacción del Proyecto no se han llegado a realizar correcta y adecuadamente esos juicios y que, por ello, las medidas o limitaciones impuestas resultan manifiestamente desproporcionadas.

Además, tampoco respetan la exigencia de racionalidad que viene exigida por la doctrina jurisprudencial para medidas adoptados (sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 31 de diciembre de 1988 - RJ 1988\10275 y 26 de mayo de 1989 – RJ 1989\4491).

En ese sentido, no se ha justificado que las limitaciones de sobrevuelo tan elevadas sean estrictamente imprescindibles, que se ha adoptado la medida menos restrictiva de todas las posibles, motivando su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen. Y ello máxime cuando previamente han existido otras limitaciones, muy inferiores a las contenidas en el Proyecto, que han demostrado ser eficaces, adecuadas y proporcionadas.

En base al principio de proporcionalidad es necesario analizar si las limitaciones propuestas son útiles, apropiadas e idóneas, y que no existen otras de carácter menos restrictiva. Claramente en la redacción del proyecto no se ha realizado dicho análisis por cuanto que las limitaciones propuestas -con excepción de Guadarrama, Timanfaya y las Islas Atlánticas de Galicia- son manifiestamente excesivas y desproporcionadas. Así, nos encontramos con una propuesta de altitudes que no son eficaces, adecuadas ni proporcionadas. Limitaciones inferiores, como las existentes previamente que resultan menos restrictivas para la aviación no comercial, han demostrado ser eficaces, adecuadas y proporcionadas para todos los intereses dignos de

---

<sup>2</sup> Sentencias del Tribunal Constitucional nº 56/1996 y 207/1996; 186/2000 (FJ 6º); 126/2003 (FJ 4º); y 71/2004 (FJ 8º).

protección, tanto los relativos a los intereses ambientales como los relativos a las actividades que se realizan en el espacio aéreo.

También se ha observado que las limitaciones de sobrevuelo no responden a verdaderos y auténticos intereses ambientales dignos de protección, sino que resultan indiscriminados y genéricos. Y ello por cuanto que:

- Durante muchos años todos los parques nacionales han venido disfrutando de unas limitaciones de sobrevuelo proporcionales y adecuadas, cuyos resultados son patentes. Esas limitaciones han sido proporcionales y eficaces, permitiendo una digna protección a todos los derechos en colisión, tanto a los ambientales como a los económicos y deportivos. Por ello, consideramos que esos límites tan eficaces deben ser los que se establezcan en el proyecto de Real Decreto.
- No se tiene constancia que hayan existido incidentes relevantes o significativos para los Parques Nacionales que hayan podido desvirtuar las limitaciones anteriores y justifiquen un aumento tan significativo de las altitudes.
- Para la protección de unos intereses ambientales concretos ( $ave_1$ ,  $ave_2$ , ... $ave_N$ ) que se encuentran en cada Parque Nacional es necesario un estudio pormenorizado e individualizado en el que se determinen las amenazas existentes para cada uno de ellos. Así, de cada interés ambiental se pueden justificar unas altitudes de protección (zona de vuelo), unas franjas temporales adecuadas, tanto fijadas por temporadas (épocas de cría o nidificación, emigraciones, ...) como horarias, y respecto de un "peligro" concreto. En el análisis de ese riesgo no es lo mismo el impacto que genera una aeronave de aviación comercial, que una de aviación general o que una aeronave sin motor (planeadores). Por ello, para proteger un interés ambiental es necesario que la protección que se le otorgue sea proporcionada y coherente con cada uno de los riesgos. No pueden adoptarse medidas indiscriminadas.
- No se ha tenido en cuenta el factor "altitud". Es sumamente complejo y extraño, atestiguado por la amplia experiencia aeronáutica de todos nuestros asociados, encontrar y observar aves por encima de los 9.000-10.000 pies de altitud (por encima de los 3.000 metros SOBRE EL NIVEL DEL MAR). En cambio, en el proyecto nos encontramos que se proponen limitaciones al sobrevuelo de 13.0000, 14.500, 17.000, 21.000, o incluso 22.000 pies. ¿Qué valor ambiental se pretende proteger a dichas altitudes?. Claramente ello es un claro ejemplo de desproporcionalidad y de que en la redacción del proyecto no se han tenido en cuenta que valores concretos se han

pretendido proteger. Cualquier limitación por encima de 10.000 pies la consideramos desproporcionada y carente de fundamento, ya que no responde a ninguna protección por lo que es innecesaria.

Por otro lado, en cuanto al principio de precaución, la Comisión de las Comunidades Europeas elaboró una Comunicación (de 2 de febrero del 2000) que tiene como objetivo exponer la postura de la Comisión ante la aplicación del principio, establecer directrices para su aplicación, elaborar una posición común sobre cómo evaluar, valorar, gestionar y comunicar los riesgos que la ciencia no puede evaluar todavía plenamente y **evitar el recurso injustificado al principio de precaución como forma encubierta de proteccionismo**.

En dicha Comunicación se manifiesta que *“la aplicación de un planteamiento basado en el principio de precaución debería **empezar con una evaluación científica, lo más completa posible y, si fuera viable, identificando en cada fase el grado de incertidumbre científica**”*.

Además, se recuerda que *“la **invocación del principio de precaución no permite hacer una excepción a los principios generales de una buena gestión de los riesgos: proporcionalidad, no discriminación, coherencia, análisis de las ventajas y los inconvenientes y estudio de la evolución científica**”*:

- Proporcionalidad: Se exige que las medidas que se basan en el principio de precaución *“no deberían ser desproporcionadas con relación al nivel de protección buscado ni pretender alcanzar un nivel de riesgo cero, que raramente existe”*. Además, se recuerda que *“en ciertos casos, **la prohibición total puede no ser una respuesta proporcional a un riesgo potencial**”*. Claramente en este caso las medidas propuestas son DESPROPORCIONADAS, por cuanto que pretenden alcanzar un nivel cero con medidas excesivas y desproporcionadas.
- No discriminación: Requiere que *“las **situaciones comparables no sean tratadas de manera diferente**”*, sin que las medidas introduzcan ningún tipo de discriminación en su aplicación. Las medidas adoptadas son discriminatorias, por cuanto que no atienden a la situación particular de cada Parque Nacional.
- Coherencia: *“Las medidas deben ser **coherentes con las ya adoptadas en situaciones similares o que utilizan enfoques similares**”*. En este caso, las medidas pretendidas son incoherentes, al separarse de las adoptadas previamente, así como las adoptadas por otros Estados miembros en situaciones similares.

- Análisis de las ventajas y los inconvenientes: “Las medidas adoptadas presuponen el **análisis de las ventajas y los inconvenientes que se derivan de la acción o la falta de acción**”. En este caso no consta la existencia de ningún análisis de las ventajas e inconvenientes.
- Estudio de la evolución científica: “Las medidas basadas en el principio de precaución deben ser revisadas y, si fuere necesario, **modificadas en función de los resultados de la investigación científica y del seguimiento de su impacto**”. En este caso la modificación no obedece a dicho estudio, suponen un incremento abusivo de las medidas (en relación a las previas) sin que las mismas se justifiquen a través de estudios de la evolución científica.

Tal y como se ha mencionado, uno de los objetivos de la Comisión es **“evitar el recurso injustificado al principio de precaución”**, y para ello, **“debe realizarse una evaluación de riesgos, siempre que sea posible. Dicha evaluación requiere *datos científicos fiables y razonamiento lógico, para llegar a una conclusión que exprese la posibilidad del acontecimiento y la gravedad del impacto de un peligro sobre el medio ambiente o sobre la salud de una población dada, incluida la magnitud del posible daño, su persistencia, reversibilidad y efectos posteriores*”**.

Es por todo que esta organización considera que los límites que se pretenden imponer a través del proyecto de Real Decreto siguen siendo desproporcionados al imponerse altitudes que resultan excesivas e innecesariamente severas y gravosas para el sector de la aviación no comercial, debiendo reducirse dichas altitudes hasta un punto equilibrado en el que se respete la conservación de los parques nacionales (teniendo en cuenta al interés ambiental que se quiera proteger en cada parque) pero permitiendo las operaciones de la aviación no comercial desde altitudes más racionales.

#### **SEGUNDA.- LIMITACIÓN DE LA ALTURA DEBE SER EN RELACIÓN AL TERRENO (AGL), Y NO EN RELACIÓN A ALTITUDES O NIVELES DE VUELO.**

El artículo 7.3.e) de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales, señala como efectos jurídicos ligados a la declaración de Parque Nacional establece como actividad incompatible: **“el sobrevuelo a menos de 3.000 metros de altura sobre la vertical del terreno, salvo autorización expresa o por causa de fuerza mayor”**.



El Real Decreto sometido a información pública viene a vulnerar lo establecido en mencionado precepto, al dotar a determinados parques una protección mayor a la establecida legalmente. Y ello por cuanto que, **en lugar de adoptar altitudes en relación a la vertical del terreno, se ha adoptado en relación al punto más alto del terreno del parque.**

Por tanto, ninguna restricción propuesta en el Real Decreto debe superar los 3000 metros sobre el terreno, en cambio, de la tabla obrante en la página 13 de la MAIN, se observa como dicha altura se excede en los siguientes parques:

<b>Parque Nacional</b>	<b>Altura libre máxima sobre la vertical</b>
Parque Nacional de Picos de Europa	<b>4.373</b>
Parque Nacional de Sierra Nevada	<b>3.171</b>
Parque Nacional de Cabañeros	<b>3.148</b>
Parque Nacional de la Caldera Taburiente	<b>5.198</b>
Parque Nacional del Teide	<b>5.384</b>
Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido	<b>5.419</b>

Ello implica, que el Proyecto de Real Decreto sometido a información pública venga a vulnerar una disposición con rango de ley al dotar de altitudes mayores a las previstas por Ley. La memoria reconoce que se están implantando unas restricciones mucho mayores, lo que pretende justificar no por motivos ambientales, sino por razones de seguridad aérea, para evitar “subidas o descensos bruscos”. Dicha afirmación no es cierta y, por tanto, no puede compartirse por el sector aéreo que representamos.

Nos explicamos.

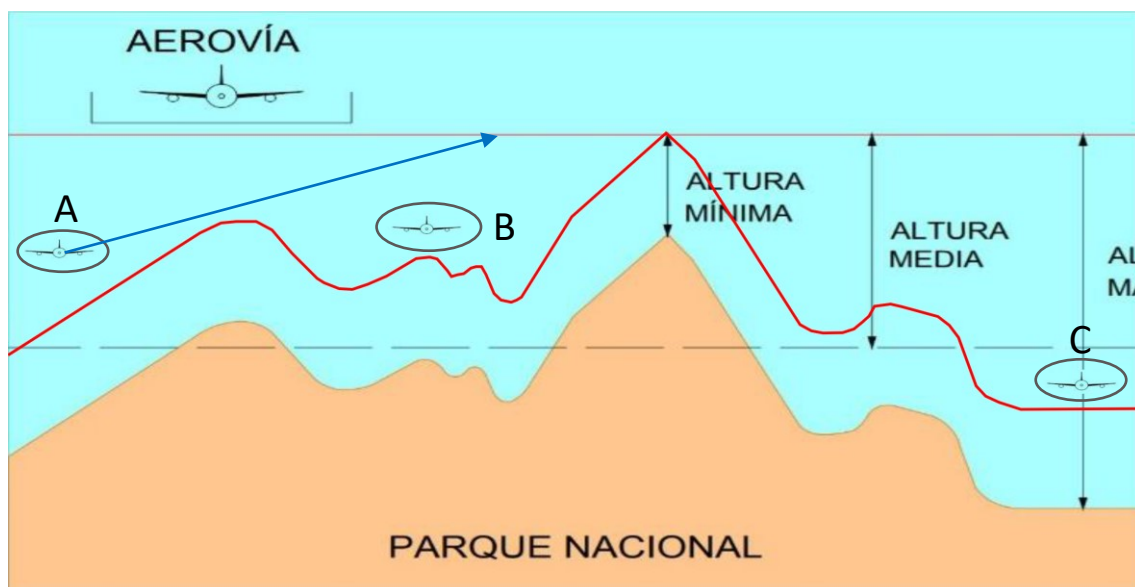
No es cierto que el establecimiento de una altitud sobre el terreno implique “subidas o descensos bruscos”. Las aeronaves que vuelen en IFR lo realizarán a través de las aerovías y, serán estas, las que determinen las altitudes mínimas teniendo en cuenta la totalidad de condicionantes (obstáculos, limitaciones de parques nacionales, otras limitaciones, coberturas, ...). Esas aerovías, junto con las SID y STAR, así como la decisión del operador y el piloto, serán las que determinen las tasas de ascenso y descenso (evitando acciones bruscas). Es más, el establecimiento de limitaciones en relación al terreno permite ascensos y descensos menos bruscos y, por ende, más confortables, económicos y más beneficiosos para el medio ambiente (reducción de ruido y de emisiones). Así, un perfil conforme al terreno permite un ascenso más ligero y constante, ya que lo propuesto en el Real Decreto supone una “pared vertical” (a veces

infranqueable) que exige un ascenso/descenso brusco y, por ende, contrario al fin perseguido por el proyecto.

En cambio, no todas las aeronaves vuelan con dichas reglas ni a través de aerovías. Tampoco todas las aeronaves, y menos las de aviación general, pretenden atravesar una zona montañosa, sino que únicamente pretenden volar paralelamente a ella. La limitación que se pretende implica que estas aeronaves:

- Tengan que realizar un mayor ascenso, a altitudes a las que no necesitan ni pretenden volar, con la única misión de cumplir la limitación para una vez superada tener que descender. Ello implica, un mayor ruido (necesidad de mayor potencia); un mayor consumo de combustible y, en consecuencia, mayores emisiones a la atmosfera.
- Tengan que alcanzar la altitud impuesta por la limitación (determinada por la cota más alta) en un menor espacio físico y temporal, lo que exige un ascenso más brusco y, por tanto, con mayor riesgo para la seguridad aérea así como para el medio ambiente (mayor consumo de combustibles, mayores emisiones a la atmosfera, ...).
- Cuando la limitación supera los 10.000, o 13.000 pies<sup>3</sup>, es necesario equipar a las aeronaves con oxígeno. Ello implica la aparición de nuevos riesgos a nivel de seguridad aérea, como la posible aparición de hipoxia.

Para ser más gráficos, a continuación, lo representamos en el gráfico contenido en la MAIN:



<sup>3</sup> Conforme se establece en NCO.OP.190 del Reglamento (UE) 965/2012, de 5 de octubre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas.

En el caso de la aeronave “A” podemos observar como la determinación de la altura en relación al terreno permite realizar ascensos (o descensos) más suaves, económicos y sostenibles a nivel ambiental, protegiendo siempre el parque nacional con una misma altura de protección. En el caso B se puede observar que una aeronave puede volar paralelamente a una cordillera sin necesidad de hacer ascensos o descensos bruscos respetando las limitaciones del parque (por ende, una medida menos restrictiva pero que es útil, idónea y proporcional). Y en el caso C, se observa como una aeronave puede volar en la parte de la llanura con estricto respeto a los intereses ambientales (la misma protección que en la cima), mientras que si se establece una altitud horizontal genérica se prohibiría su vuelo por las performances del avión, necesidad de oxígeno, ... y se generarían riesgos adicionales a la seguridad operacional (hipoxia, vuelos por encima del techo de servicio, ascensos y descensos bruscos, ...)

Por ello solicitamos que en el Real Decreto que se apruebe definitivamente no se sobrepase, en ningún punto de los parques nacionales, la altura de 3.000 metros sobre la vertical del terreno, bien determinando la limitación como AGL, añadiéndola como excepción<sup>4</sup> o reduciendo las limitaciones, ya que en caso contrario nos encontraríamos con un Real Decreto nulo al infringir lo dispuesto en la Ley. Asimismo, exigimos que las altitudes (razonables, p.ej. 1000 pies AGL - 300 metros aproximadamente-) que se establezcan se refieran a valores sobre el terreno, permitiendo que las limitaciones sean más suaves evitando ascensos y descensos bruscos al inicio y fin de la limitación.

**TERCERA.- NECESIDAD DE EXCEPCIONAR, EN TODO CASO, AL VUELO CON PLANEADOR. ACTIVIDAD INOCUA PARA EL MEDIO EXISTENTE EN LOS PARQUES NACIONALES**

Por ser la actividad de vuelo más inocua, sostenible, sin generación de ruido, ni emisiones de ningún tipo, además de con capacidades de planeo siempre muchísimo más allá de las extensiones geográficas de los Parques Nacionales, pero que necesariamente deben cruzar estas zonas en ocasiones para precisamente poder culminar sus vuelos realizados sin motor, resulta imprescindible excepcionar y proteger a los usuarios del vuelo sin motor en planeadores de este tipo de restricciones tan severas.

---

<sup>4</sup> No es extraño encontrar limitaciones dobles referidas a una altitud y a otra limitación sobre el terreno, la que resulte inferior. Por ejemplo, es posible determinar 6000 pies o 2000 pies AGL, la que resulte inferior.

Las actividades de sobrevuelo<sup>5</sup> realizadas por aeronaves sin motor no ocasionan ningún riesgo, ni perjuicio, para la conservación y mantenimiento del Parque, por lo que adecuado y proporcional establecer una excepción para este tipo de actividades inocuas. Se tratan de aeronaves que no generan ruido (no vuelan con motor) y que no generan emisiones a la atmosfera (no consume ningún tipo de combustible).

Su impacto es muy inferior a la de cualquier visitante del parque.

La memoria de análisis de impacto normativo no ha realizado los oportunos análisis para determinar qué impacto provoca las limitaciones en relación al vuelo a vela. En ese sentido, señalar que la imposición de limitaciones al sobrevuelo provoca un efecto negativo sobre la competencia en el ámbito del vuelo sin motor. Así, otros parques nacionales europeos (algunos de ellos con mucho más valor ambiental), algunos colindantes o cercanos a los españoles, permiten el sobrevuelo de vuelo a vela (los exceptúan de las limitaciones). Ello provoca un impacto sobre la competencia, ya que otros lugares disponen de condiciones óptimas para la práctica de la actividad deportiva sobre Parques Nacionales, mientras que las limitaciones establecidas en España limitan su práctica de manera evidente o, incluso, la llega a impedir, mermando la competencia con los referidos centros de vuelo. Tampoco se ha tenido en cuenta el impacto económico y turístico que dicha actividad tiene.

Por otro lado, también genera un impacto negativo sobre las personas con discapacidad, al impedirles la práctica del vuelo a vela en el único centro en España donde se practica la modalidad adaptada, en Santa Cilia de Jaca, y que para volar a lo largo del Pirineo hasta Gerona precisan sobrevolar el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido.

Además, también tiene un efecto negativo sobre la seguridad aérea, que no han sido evaluado en la redacción del Proyecto, y ello por cuanto que, si un piloto se ve obligado a bordear un Parque Nacional, puede verse seriamente perjudicado. Y ello por cuanto este tipo de aeronaves no vuelan gracias a un motor, sino solamente gracias a corrientes atmosféricas. Estas corrientes de aire suelen estar asociadas a zonas montañosas por lo que, si las limitaciones alejan el planeador de dichas corrientes, incrementa de manera muy sustancia el riesgo.

---

<sup>5</sup> Estas aeronaves en ningún momento hacen uso de la superficie del Parque Nacional, sino que los despegues y aterrizajes se realizan desde aeródromos ubicados en el exterior del Parque. No se puede confundir el VUELO A VELA con el vuelo libre, son modalidades muy diferentes.

Por ello, proponemos que en el Proyecto de Real Decreto **se incluya expresamente una excepción por la que se excluya al vuelo a vela de las limitaciones de sobrevuelo a todos los Parques Nacionales.**

#### **CUARTA.- PARQUE NACIONAL DE ORDESA Y MONTE PERDIDO**

Sin perjuicio de lo manifestado con carácter general para la totalidad de Parques Nacionales, si queremos hacer especial énfasis en el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, por cuanto que la limitación impuesta, claramente desproporcionada, es la que mayor perjuicio provoca a la aviación no comercial al encontrarse en una zona de paso NECESARIA para la actividad de vuelo a vela que existe en el pirineo. Ello provoca graves e irreparables perjuicios que deben evitarse en el Proyecto de Real Decreto que finalmente se apruebe.

En el Proyecto sometido a consulta no se ha tenido en cuenta el efecto negativo que provoca disponer una limitación tan elevada en el Parque de Ordesa y Monte Perdido, especialmente en relación a la seguridad aérea, por impedir el sobrevuelo e imponer un rodeo excesivo por zonas no aptas para el vuelo a vela y que entrañan serios riesgos para sus usuarios.

Además, es necesario tener en cuenta que en dicha zona se están realizando vuelos con planeadores desde los años 30 y se ha convertido en un referente europeo para esta modalidad de vuelo por la facilidad para realizar vuelos a lo largo de todo el pirineo (desde Gerona a Navarra). Dicha actividad está provocando un efecto económico positivo en la zona del Alto Aragón con la asistencia de pilotos de todas las nacionalidades europeas, lo que puede estar en peligro de extinción en el caso de aprobarse el Proyecto con la redacción actual. Además, hay que tener en cuenta que es una de las pocas zonas de vuelo a nivel europeo en el que se practica vuelo por personas con discapacidad medular, por lo que el Real Decreto también tiene efectos perjudiciales para este tipo de personas.

Por ello, en relación a este concreto Parque Nacional, venimos a proponer con carácter principal la reducción de las limitaciones a 13.500 pies para la zona norte y 10.500 pies para la zona sur, considerando que dichas limitaciones respetan tanto los valores ambientales existentes en el Parque como la actividad aérea que se desarrolla sobre el mismo, a unas altitudes que mitigan la totalidad -como se ha demostrado históricamente- de las posibles afecciones al Parque.

Subsidiariamente, si tras un estudio particularizado se observan mayores afecciones (que realmente no existen, ya que el gestor del Parque ha manifestado que con las anteriores

limitaciones se respetaba adecuadamente el desarrollo y conservación del Parque), proponemos las siguientes medidas alternativas:

1. Excluir de la limitación de altitud de sobrevuelo al VUELO A VELA, o imponer para este tipo de aeronaves inocuas para el medio una limitación de altitud menor a la general.
2. Establecer un pasillo aéreo definido que permita cruzar el Parque de Este a Oeste, con el fin de permitir el tráfico aéreo que vuela por la ladera sur de los pirineos, desde Gerona hasta Navarra.
3. Limitar el tiempo de sobrevuelo a un máximo de 20 minutos, tiempo suficiente para cruzar el parque, con la pretensión de permitir el cruce del Parque, pero impedir que las aeronaves permanezcan más tiempo del debido sobre él.
4. Agravar algunas de las medidas de sobrevuelo propuestas a los periodos concretos de nidificación que puedan existir en el Parque.

---

Desde el Real Aero Club de España consideramos que es necesario mantener las anteriores restricciones, sin que el nuevo Real Decreto las incremente. Asimismo, consideramos necesario que las restricciones que puedan existir respondan de manera justificada y proporcional a verdaderos motivos ambientales, lo que NO ha quedado acreditado en la tramitación de la disposición normativa. Por último, consideramos imprescindible excepcionar de dichas limitaciones al vuelo a vela, como actividad inocua para el medio, con especial énfasis en el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido.

En Madrid, a 29 de diciembre de 2020

D. Jesús Muela Moratilla  
*Presidente*  
Real Aero Club de España