

Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante

1	Información territorial y urbanística. Estado, comunidad autónoma y municipio	III.1
1.1	Legislación sectorial	III.1
1.2	Normativa estatal. Ley del Suelo	III.4
1.3	Normativa Autonómica	III.4
1.4	Planeamiento vigente	III.6
2	Planes de infraestructuras de la UE, Estado, Comunidades Autónomas y municipios	III.12
2.1	Introducción	III.12

2.2	Planes de infraestructuras de transporte de la Unión Europea	III.12
2.3	Planes de infraestructuras de transporte estatales	III.16
2.4	Planes de infraestructuras de transporte de la Comunidad Autónoma y de la Administración Local	III.21
2.5	Actuaciones propuestas	III.21
2.6	Red de accesos al aeropuerto	III.26
2.7	Intermodalidad	III.26
2.8	Intermodalidad en el Aeropuerto de Fuerteventura	III.27
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.31
3.1	Introducción	III.31
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.32
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.33
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.34
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.36
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 1839/2009	III.37
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.37
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.39
4.1	Introducción	III.39
4.2	Datos generales del aeropuerto	III.39
4.3	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.40
4.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.40
4.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.41
4.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.42
4.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.43

5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.44
6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.45
6.1	Preámbulo	III.45
6.2	Metodología y criterios de cálculo	III.45
6.3	Resultados	III.47
6.4	Zona de afección acústica	III.50
7	Compatibilidad del aeropuerto con su entorno	III.51
7.1	Preámbulo	III.51
7.2	Disposiciones legales en relación con el uso de los predios	III.52
7.3	Criterios en relación con las condiciones de uso de los predios	III.54
8	Áreas de coordinación	III.54

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE

El aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de comunicaciones del territorio donde se instala. Es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio, que se integra como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

La Zona de Servicio del Aeropuerto, cuya competencia reside en la Administración General del Estado, puede verse afectada por las actuaciones de otros niveles de la Administración: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración Autonómica y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

El sector de la navegación y transporte aéreo tiene una normativa específica, la cual permite la coordinación e integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante.

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexiones de redes, sistemas de información a pasajeros, etc.), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

1 Información territorial y urbanística. Estado, comunidad autónoma y municipio

1.1 Legislación sectorial

La normativa básica de aplicación relativa a la Navegación Aérea y transporte aéreo está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, del transporte aéreo, las competencias del espacio aéreo, su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas, y la Ley 5/2010, de 17 de marzo (BOE nº 67, de 18 de marzo), que modificó la anterior ley con el objeto de incorporar la más reciente normativa internacional y comunitaria.

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar hasta la reorganización de la Administración del Estado mediante el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, por el que, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.

El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "interés general". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, modificado por el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, fija los criterios para calificar los aeropuertos de interés general.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y

Navegación Aérea, Aena, mediante el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio; asimismo, el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, definió el régimen estatutario por el que se regiría la Entidad Pública Empresarial. Posteriormente, el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, definió la adaptación de dicha sociedad a la Ley 6/1997, de 14 de abril.

Mediante el Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, modificado por Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, se establece un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos de interés general, que pasa por la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., a la que atribuye el conjunto de funciones y obligaciones que ejerce la Entidad Pública Empresarial (Aena) en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualquier otro que la normativa nacional o internacional atribuya al gestor aeroportuario, en relación a la red de aeropuertos y helipuertos gestionada por Aena.

Según el citado Real Decreto-ley, el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 acordó la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., y el 3 de junio de 2011 aprobó que Aena Aeropuertos, S.A. empezara a funcionar de manera efectiva a partir del 8 de junio de 2011.

A su vez, la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio (BOE nº 136, de 8 de junio de 2011), acordó el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por parte de Aena Aeropuertos, S.A.

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, aprueba el cambio de denominación de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), que pasa a denominarse ENAIRE, así como de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., que pasa a denominarse Aena, S.A.

Dicha ley precisa el régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones, de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

La planificación de los aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social -modificado posteriormente por el artículo 52 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia-, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 1189/2011 y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos de interés general.

La normativa distingue entre la figura del Plan Director del Aeropuerto, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias; y el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece, entre otras disposiciones, que *“Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*, por lo que una vez aprobado y delimitado el ámbito de

la Zona de Servicio del Aeropuerto por el Plan Director, dichos instrumentos generales de ordenación urbana deberán recogerla en su ordenación.

Asimismo, se recogen los aspectos de tramitación de ambos planes. También determina que las obras realizadas por Aena en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Con independencia de la normativa referida a la planificación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, y para la coordinación con el entorno, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva limitaciones al desarrollo urbanístico, tanto del entorno del aeropuerto como del entorno de las instalaciones de ayudas a la navegación aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 55/1999, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre, y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo), así como el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, establecen tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil.

En cuanto a las servidumbres acústicas, han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE nº 312, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una disposición adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que *“El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.”*

Por otro lado, la Ley 37/2003 de 17 de noviembre de 2003, de Ruido, establece en su artículo 10 la delimitación de las zonas de servidumbres acústicas mediante mapas de ruido, y en sus Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera, la competencia de la Administración General del Estado en la determinación de estas servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, y de la calidad de vida en el entorno del aeropuerto.

En su normativa de desarrollo (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas), se recoge la delimitación de las áreas acústicas atendiendo al uso predominante del suelo, y la regulación de las servidumbres acústicas. Además, se prevé

que los instrumentos de planificación territorial y urbanística incluyan la zonificación acústica, requiriendo informe preceptivo del órgano sustantivo de la infraestructura.

1.2 Normativa estatal. Ley del Suelo

Mediante el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que regula para todo el territorio estatal, las condiciones básicas que garantizan:

- 1) La igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo.
- 2) Un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conducen a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

Asimismo, establece las bases económicas y medioambientales del régimen jurídico del suelo, su valoración y la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas en la materia.

El objetivo final se centra en evitar el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.

1.3 Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas han mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril otorgó a los municipios la competencia en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

En Canarias, en materia de ordenación territorial se encuentra vigente el Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (TRLOTC), que tiene como objeto:

- 1) Establecer el régimen jurídico general de los Espacios Naturales de Canarias.
- 2) Regular la actividad administrativa en materia de ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística.
- 3) Definir el régimen jurídico urbanístico de la propiedad del suelo y vuelo, de acuerdo con su función social.

Recoge el deber de las Administraciones Públicas Canarias con competencia en la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística de prestar, en el ámbito propio, la cooperación y asistencia activa que otra Administración pudiera recabar para el eficaz ejercicio de sus competencias. A estos efectos deberán coordinarse con la Administración General del Estado y de la Unión Europea, e incluso, cuando proceda, concertar las actuaciones para garantizar la eficacia de los instrumentos en que se formalicen las normas de ordenación.

Esto comporta facilitar a las otras Administraciones la información que precisen sobre la actividad que desarrollen en el ejercicio de sus propias competencias y que puedan afectar las de aquéllas, y armonizar la actuación propia con las de las demás Administraciones.

Asimismo, establece los instrumentos de ordenación de los recursos naturales y el territorio:

- 1) Las directrices de ordenación, fijan los objetivos y estándares generales de las actuaciones y actividades con relevancia territorial de acuerdo con la legislación sectorial que corresponda.
- 2) Los planes insulares de ordenación, son los instrumentos de ordenación urbanística y de los recursos naturales y territoriales de la isla en estudio. Definen el modelo de organización y utilización del territorio para garantizar su desarrollo sostenible, tienen carácter vinculante para los instrumentos de ordenación territorial y de espacios naturales de ámbito inferior al insular y para los planes de ordenación urbanística.
- 3) Los planes de los espacios naturales, que ordenarán los recursos naturales de los espacios naturales de forma directa o en desarrollo y complemento de lo establecido en el plan insular. Podrán ser planes rectores de uso y gestión de parques nacionales, naturales y rurales, planes directores de reservas naturales integrales y especiales, planes especiales de los paisajes protegidos, y normas de conservación de monumentos naturales y sitios de interés científico.

Establece que el planeamiento insular estará conformado por los siguientes instrumentos de planificación:

- 1) Plan insular de ordenación de la isla, que establecerá la ordenación de los recursos naturales y la ordenación estructural del territorio.
- 2) Planes y normas de espacios naturales, que establecerán en estas áreas la ordenación estructural y pormenorizada de carácter territorial y los recursos naturales y, con carácter excepcional y, en su caso, la urbanística.
- 3) Planes territoriales, que podrán desarrollar el plan insular en determinados aspectos, tales como la estructura y localización de las infraestructuras, los equipamientos y las dotaciones e instalaciones de servicios públicos de relevancia e interés social para la isla. Se dividen en Planes Territoriales Parciales y Planes Territoriales Especiales.
- 4) Proyectos de actuación territorial de gran trascendencia territorial o estratégica.

Por último, señala que la aprobación definitiva de los instrumentos de ordenación producirá, entre otros efectos:

- 1) La obligatoriedad del cumplimiento de sus disposiciones por las Administraciones y los particulares, siendo nulas cualesquiera reservas de dispensación.
- 2) La declaración de la utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos.

El Decreto 127/2001, de 5 de junio, por el que se regulan las Directrices de Ordenación. Dicho decreto tiene como fin la regulación del objeto, determinaciones y contenido documental de las Directrices de Ordenación previstas en la legislación canaria de ordenación del territorio, así como del procedimiento común para su elaboración.

La Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, que tienen como fin adoptar las medidas necesarias y precisas que garanticen el desarrollo sostenible y equilibrado de las diferentes islas del archipiélago, prestando especial atención al desarrollo turístico, en el marco de una perspectiva general de diversificación de la actividad económica.

El Decreto 183/2004, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión y Ejecución del sistema de planeamiento de Canarias. La actividad de gestión y ejecución de la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística comprende los procesos, actuaciones, operaciones y acciones que sean precisos para organizar, aplicar y materializar las determinaciones contenidas en los distintos instrumentos de ordenación que conforman el sistema de planeamiento, de acuerdo a lo dispuesto en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias y en el presente Reglamento.

El Decreto 55/2006, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, tiene por objeto la regulación de los procedimientos por los que se aprueben los instrumentos de ordenación de los recursos naturales, territorial o urbanística en la Comunidad Autónoma Canaria, así como sus revisiones o modificaciones.

La Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, donde se abordan las modificaciones puntuales y novaciones más urgentes, sobre los siguientes aspectos: “Ordenación del Territorio y Desarrollo Sostenible”, “Turismo y Sostenibilidad Territorial” y “Otras Medidas de dinamización Territorial”.

La Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, que busca eliminar rigideces innecesarias y clarificar las competencias que corresponden a los tres niveles administrativos -el del Gobierno de Canarias, el de los cabildos y el de los ayuntamientos-, además de agilizar al máximo los procedimientos de formulación y aprobación de los instrumentos de planeamiento territorial, ambiental y urbanístico, y también en materia medioambiental.

1.4 Planeamiento vigente

1.4.1 Escala estatal. Planeamiento sectorial

Mediante Orden Ministerial de 3 de agosto de 2001 (BOE nº 219, de 12 de septiembre), se aprueba el primer Plan Director del Aeropuerto de Fuerteventura, que delimita la zona de servicio del citado aeropuerto, y proponía un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2015.

Asimismo perseguía la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, previendo los espacios para las actividades y servicios que garantizaran una oferta que potenciara el aeropuerto como única puerta de entrada del turismo interinsular, nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, la máxima reducción del impacto medioambiental que generara sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El artículo 7. Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que se deberán revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

1.4.2 Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

El Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF) fue aprobado definitivamente mediante Decreto 100/2001, de 2 de abril (BOC nº 48, de 18 de abril), subsanándose las deficiencias no sustanciales mediante Decreto 159/2001, de 23 de julio (BOC nº 111, de 22 de agosto).

Posteriormente, el PIOF ha tenido sucesivas modificaciones, mediante Decreto 55/2003, de 30 de abril (BOC nº 108, de 9 de junio), Resolución de 22 de febrero de 2007 (BOC nº 45, de 2 de marzo), Decreto 244/2008,

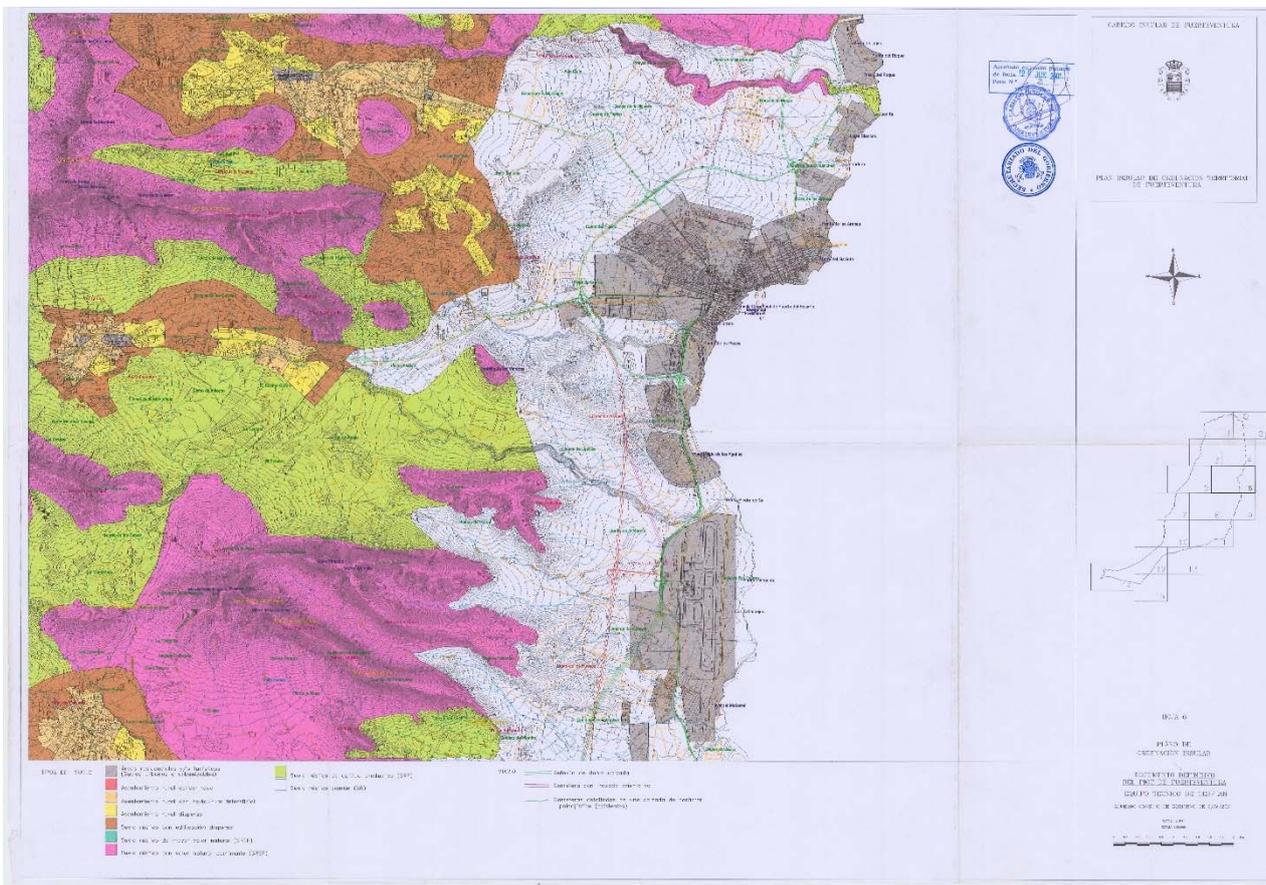
de 23 de diciembre (BOC nº 001, de 2 de enero de 2009) y Resolución de 20 de febrero de 2009 (BOC nº 103, de 1 de junio).

El PIOF, en el ámbito que le es propio, establece el modelo territorial de la isla de Fuerteventura al que deben ajustarse los Planes y Normas del planeamiento municipal y todos los otros planes sectoriales y de rango inferior. Asimismo, establece los criterios de prioridad y la estimación de del coste de las inversiones precisas para alcanzar los objetivos que se fija.

En el plano de Ordenación Insular, los suelos del aeropuerto están clasificados como Área residencial y/o turística (Suelo urbano o urbanizable), excepto la zona norte, que es Suelo Rústico común (SR).

No obstante, en su normativa, califica al Aeropuerto como Sistema General Insular con rango de Primer Nivel, indicando en el artículo 22 que *“Los Sistemas generales Insulares, se consideran vinculantes en cuanto a sus características básicas, si bien a través de planes especiales y/o proyectos específicos podrán modificarse y ajustarse tales características.”*

Ilustración III.1.- Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura. Plano de Ordenación Insular



Dentro del capítulo 3, de Infraestructuras y Equipamientos, dedica el apartado de Comunicaciones Aéreas (artículos 39 al 42 como Determinaciones vinculantes, y el 43) al Aeropuerto de Fuerteventura, al que califica como Sistema General Insular de Accesibilidad.

En el mismo capítulo, el apartado de Comunicaciones Terrestres, (artículo 28, como Determinación vinculante) incluye que las propuestas en infraestructura vial deberán seguir, entre otras, la siguiente directriz: Mejorar la accesibilidad a los grandes centros y terminales de transporte, tales como aeropuertos, etc.

1.4.3 Escala local. Planeamiento municipal

La Zona de Servicio del Aeropuerto de Fuerteventura, se encuentra ubicada en terrenos pertenecientes al término municipal de Puerto del Rosario.

1.4.3.1 Término municipal de Puerto del Rosario

El planeamiento urbanístico del municipio de Puerto del Rosario es el Plan General de Ordenación de Puerto del Rosario de adaptación al Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril, aprobado definitivamente por Acuerdos de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 28 de diciembre de 2016, de 20 de mayo de 2015 y de 6 de octubre de 2016 (BOC nº 4, de 5 de enero de 2017).

La Zona de Servicio definida por el anterior Plan Director está calificada como Sistema General SG-SP-2.6, AOU-2.6 y clasificada como Suelo Urbano Consolidado, excepto el recinto norte, Suelo Rústico de Valores económicos, con Uso Equipamientos e Infraestructura comunitario. Indicándose en su ficha correspondiente que el instrumento de ordenación será el Plan Especial, y que las determinaciones de ordenación vendrán definidas según normativa sectorial. Las zonas incorporadas a la nueva Zona de Servicio propuesta, en su gran mayoría, se consideran por el PGOU como Área de Seguridad del Aeropuerto, clasificados como Suelo Rústico de Protección de Infraestructura y Equipamientos, de Protección Costera y de Protección Agraria.

Ilustración III.2.- PGOU de Puerto del Rosario. Plano US 01 de Estructura General del Territorio y Usos del Suelo

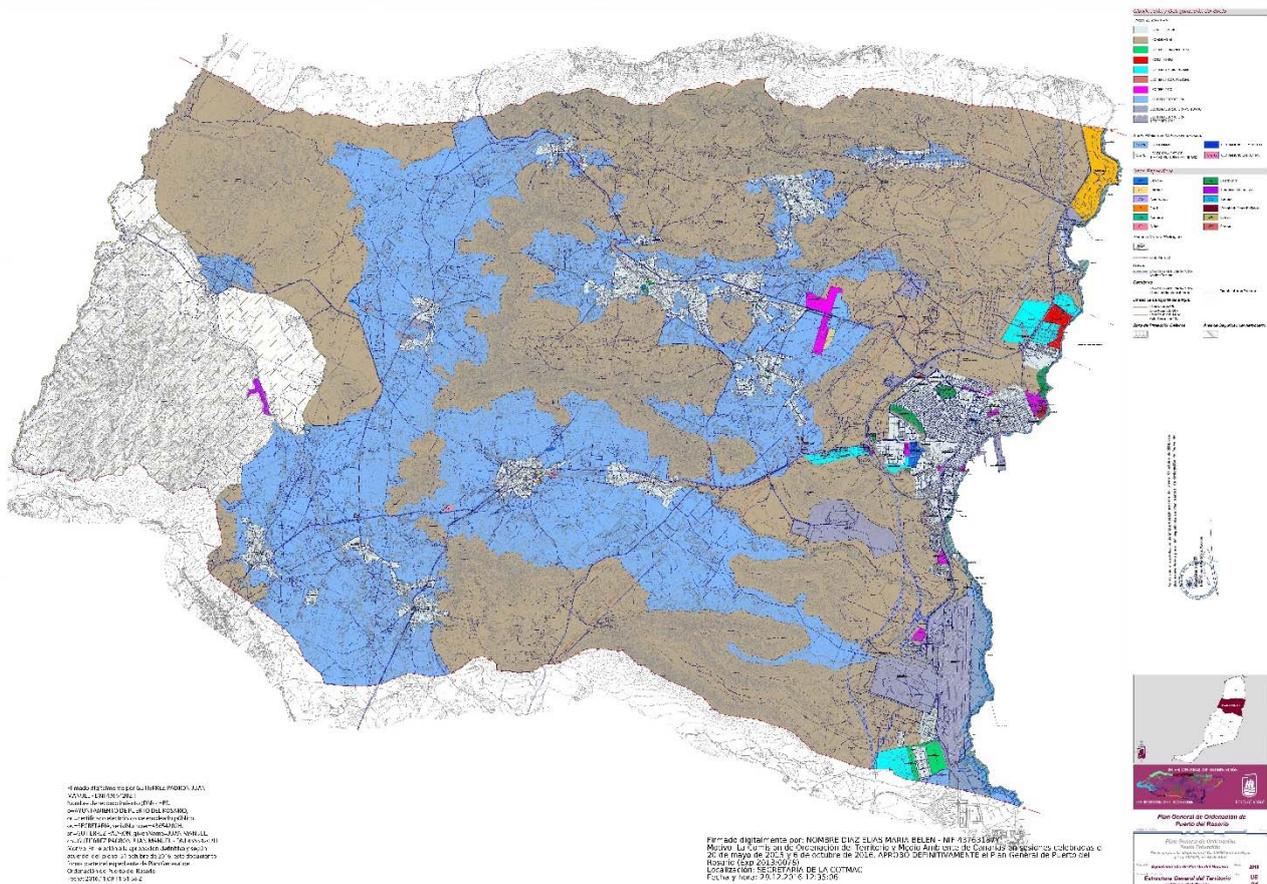
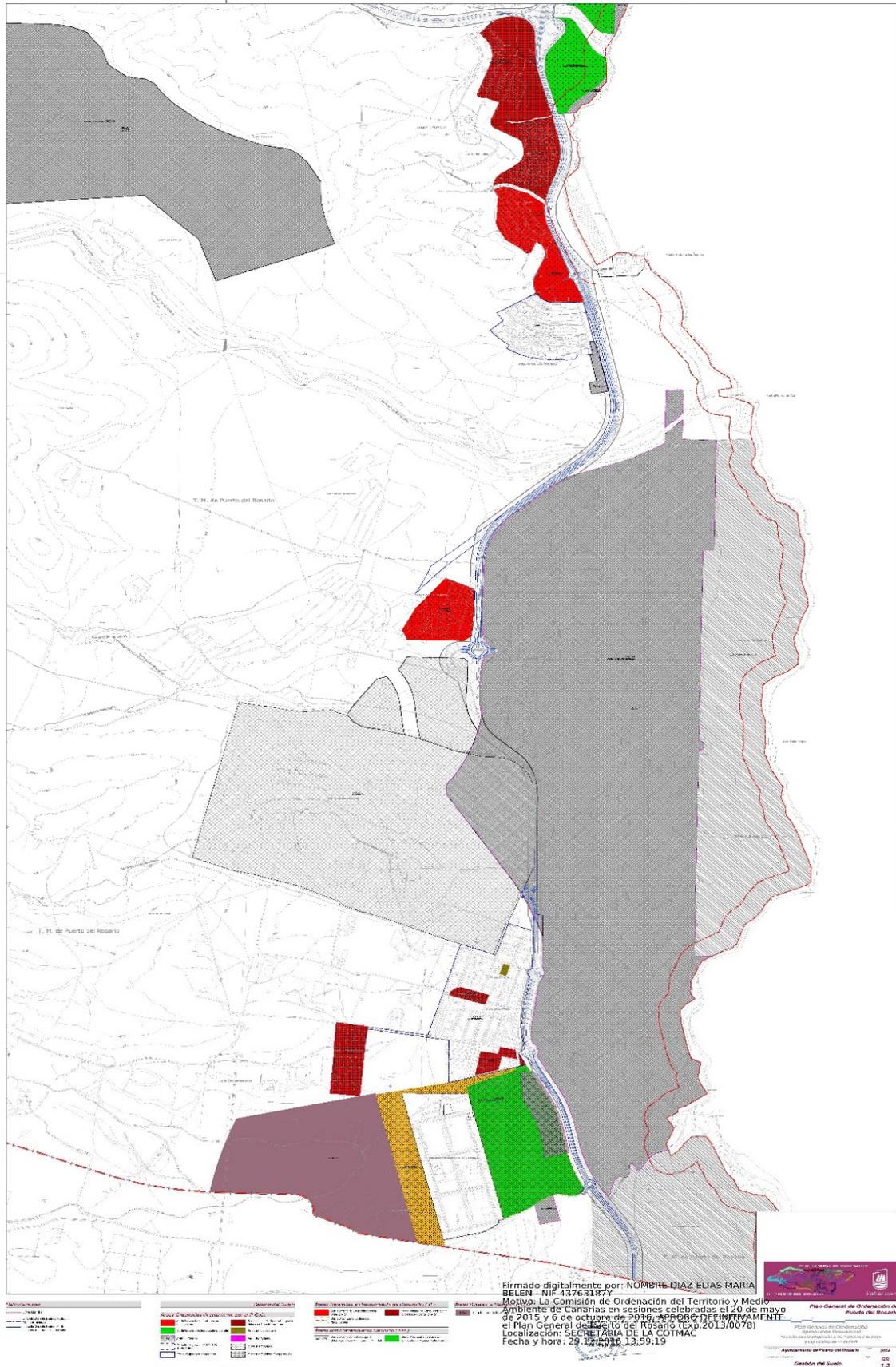


Ilustración III.3.- PGOU de Puerto del Rosario. Plano GS-1.3 de Gestión del Suelo



Respecto al Sistema General Aeroportuario se recoge en el artículo 93. Sistema General Aeroportuario de las Normas de Ordenación Estructural, lo siguiente:

“1. El Plan General de Puerto del Rosario recoge, con carácter de determinación estructural el Sistema General Aeroportuario con la delimitación contenida en el Plan Director de Fuerteventura aprobado mediante Orden FOM 3 agosto 2001 como zona de servicio aeroportuaria.

2. La totalidad de los terrenos incluidos en el perímetro antes mencionado vienen sometidos a las limitaciones de uso y derechos de propiedad señalados en el Plan Director. En dicho ámbito, el uso admisible será exclusivamente el uso público aeroportuario. A tal efecto, el trazado de nuevo viario propuesto dentro del Sistema General Aeroportuario se recoge con carácter indicativo siendo necesaria la realización de los correspondientes estudios por parte de la Administración competente que determinen el trazado final de dicho vial, así como la realización de un acuerdo entre los organismos competentes en los que se superpongan diferentes competencias.

3. El Plan Director establece un área de cautela aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas cuyas determinaciones de ordenación vienen condicionadas, a nivel de recomendación, a fin de evitar la consolidación de aquellas zonas no transformadas comprendidas en ellas, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del Aeropuerto. A tal fin antes de proceder a nuevos desarrollos urbanísticos dentro de esta área de cautela, deberá consensuarse con AENA, al objeto de compatibilizarlo con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.”

Asimismo, señala en su disposición final, la vigencia del actual Plan Especial del Sistema General Aeroportuario.

1.4.3.2 Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Fuerteventura

Una vez aprobado el Plan Director, Aena formuló el correspondiente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Fuerteventura (PESGA-2004), presentándose a tramitación ante el Cabildo Insular con fecha 18 de febrero de 2002, quien posteriormente, con fecha 8 de marzo de 2002, lo remitió al Ayuntamiento de Puerto del Rosario como organismo competente, siendo aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Puerto del Rosario en el Pleno de 28 de Julio de 2003 y publicado en el BOC el 22 de abril de 2004.

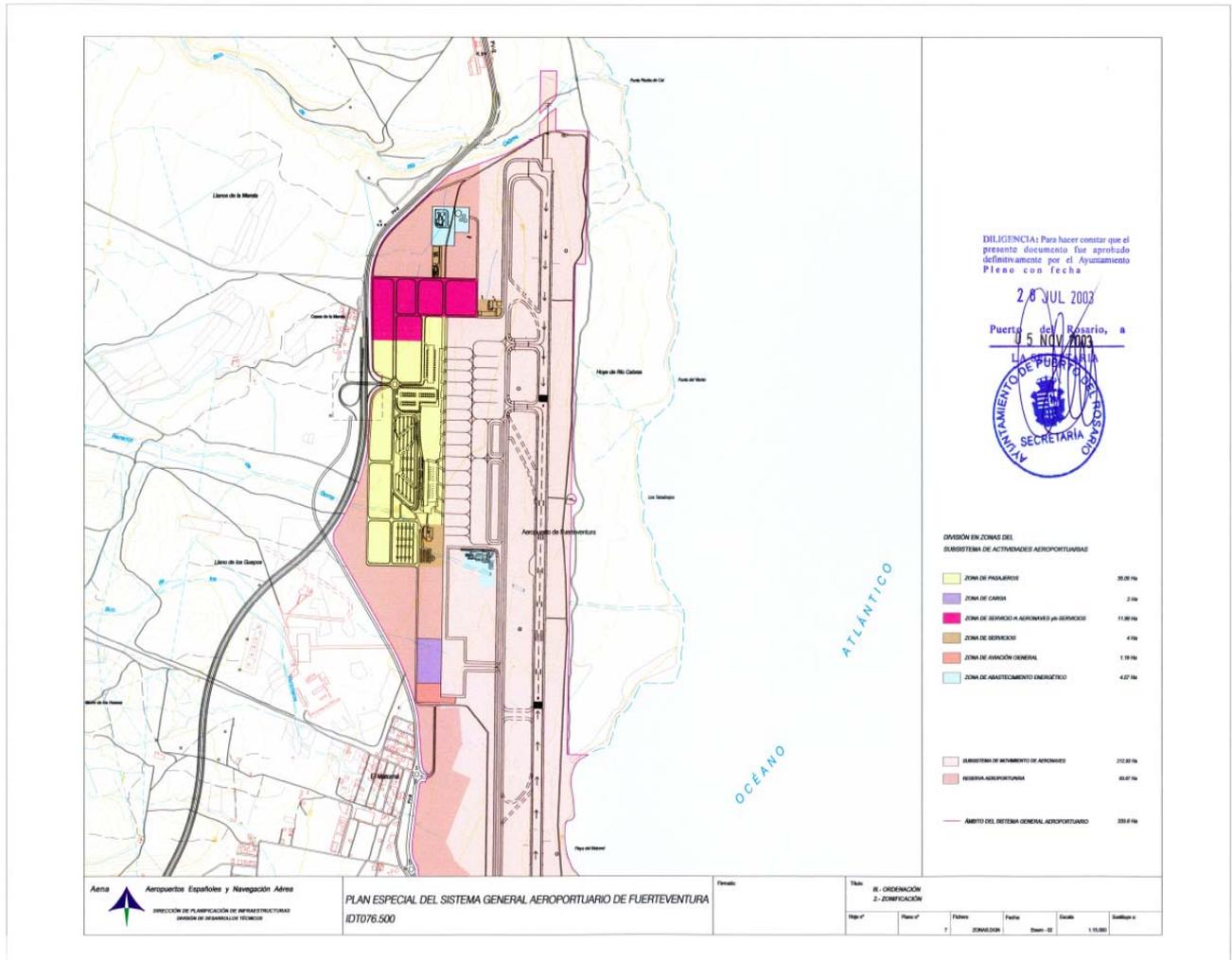
El Plan Especial tiene por objeto la ordenación urbanística y territorial del Sistema General Aeroportuario de Fuerteventura, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, y como pieza esencial del sistema general de comunicaciones.

Afecta al ámbito comprendido por las infraestructuras, instalaciones y actividades aeroportuarias; tanto en lo que se refiere a las actualmente existentes como a las que se prevén para su ampliación según el Plan Director vigente.

Incluye, además, la previsión de “Áreas de Cautela Aeroportuarias”, necesarias para garantizar una posible expansión del aeropuerto, que pueda ser requerida, dentro de la visión estratégica, en un horizonte de tiempo aún no definido; así como las instrucciones o recomendaciones para armonizar la implantación y operación del Sistema General Aeroportuario con el planeamiento urbanístico y territorial de su entorno.

Una vez aprobado el nuevo Plan Director, el PESGA-2004 continúa vigente en aquellas áreas y determinaciones no modificadas por el nuevo Plan Director, hasta la aprobación de un nuevo Plan Especial.

Ilustración III.4.- Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Fuerteventura. Plano II.2. Zonificación



2 Planes de infraestructuras de la UE, Estado, Comunidades Autónomas y municipios

2.1 Introducción

El aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de transportes del territorio donde se instala, considerándose su conexión con la red de transporte circundante fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

La complejidad del transporte se visualiza en la dispersa organización a nivel político-administrativo en todos los estamentos de la actual Administración, entorno institucional en el que se desarrolla la política de transporte que condiciona su planificación. La organización competencial del país cuenta, pues, con un sistema de transporte en el que intervienen como gestores distintas administraciones, con una descentralización total, como se ha visto en el apartado anterior, de las competencias sobre ordenación del territorio: a la competencia del Ministerio de Fomento sobre las infraestructuras propias de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos del Estado, etc., se debe añadir la competencia autonómica y la comunitaria que dicta las políticas comunes del transporte.

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexión de redes, sistemas de información a pasajeros, etc.), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

2.2 Planes de infraestructuras de transporte de la Unión Europea

Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante el Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

Según lo recogido en el citado documento, la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

- Cohesión, a través de:
 - i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como a las zonas escasamente pobladas;
 - ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;
 - iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;
 - iv) unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;
- Eficiencia, a través de:
 - i) la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;

- ii) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;
- iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;
- iv) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayor;
- v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;
- vi) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;
- Sostenibilidad, a través de:
 - i) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;
 - ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;
 - iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO₂ de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO₂.
- Aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:
 - i) la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;
 - ii) la garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;
 - iii) el apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate;
 - iv) el establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;
 - v) la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

En el caso de los aeropuertos, se han incluido 10 aeropuertos en la **red Básica**: Alicante, Barcelona, Bilbao, Las Palmas, Madrid, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Sur y Valencia.

Los puertos de la Red Básica los constituyen los de Huelva, Tenerife, La Coruña, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Gijón, Las Palmas, Palma de Mallorca, Sevilla, Tarragona y Valencia.

En la misma línea, la Comisión Europea presentó el 22 de agosto de 2012 el **“LIBRO BLANCO: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”**, fijándose en el horizonte temporal de 2050, en el que adopta una estrategia global para un sistema competitivo de transporte que aumente la movilidad, elimine los principales obstáculos en zonas

clave y potencie el crecimiento y el empleo. Al mismo tiempo, las propuestas pretenden reducir drásticamente la dependencia de Europa del petróleo importado y reducir las emisiones de carbono en el transporte en un 60% de aquí a 2050.

Desde el anterior Libro Blanco sobre el Transporte, de 2001, se han logrado muchos avances:

- El mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril. Se ha lanzado con éxito la iniciativa del Cielo Único Europeo.
- Ha aumentado la seguridad y la protección en todos los modos de transporte.
- Se han adoptado nuevas normas sobre condiciones de trabajo y derechos de los pasajeros.
- Las redes transeuropeas de transporte (financiadas a través de las RTE-T, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) han contribuido a la cohesión territorial y a la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad.
- Se han reforzado los lazos internacionales y la cooperación.
- Se han dado grandes pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

Y, sin embargo, el sistema de transporte no es sostenible. Si se piensa en los próximos 40 años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía. Con el planteamiento "business as usual" (BaU), la dependencia del petróleo en el transporte podría seguir siendo algo inferior al 90%, con fuentes de energía renovables que superasen sólo de forma marginal el objetivo del 10% establecido para 2020. Para el año 2050, las emisiones de CO₂ procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarían en cerca del 50% para 2050. El desequilibrio de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas se haría más marcado. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

Partiendo de la experiencia adquirida, la nueva Hoja de Ruta correspondiente al nuevo Libro Blanco pasa revista a la evolución del sector de los transportes, sus desafíos futuros y las iniciativas políticas que es preciso considerar, presentando su visión del transporte del futuro y esbozando las medidas clave para lograrlo.

En lo que respecta al transporte aéreo, se indica en el Libro Blanco: los sectores del transporte marítimo y de la aviación tienen por su propia naturaleza una dimensión mundial. En el sector de la aviación, es preciso seguir mejorando la eficiencia de las aeronaves y las operaciones de gestión del tráfico aéreo. Además de reducir las emisiones, constituirá una ventaja competitiva; pero es preciso prestar atención a no imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como «hub global de la aviación». Es preciso optimizar la capacidad aeroportuaria y, cuando sea necesario, incrementarla para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte, lo cual puede dar lugar a que en 2050 la actividad del transporte aéreo de la UE sea más del doble de la actual. En otros casos, el ferrocarril (de alta velocidad) deberá absorber gran parte del tráfico de media distancia. La industria de la aviación de la UE debe ir en cabeza en el uso de combustibles hipocarbónicos para alcanzar el objetivo de 2050.

Ilustración III.5.- Red Transeuropea de Transporte. Red Global de puertos, aeropuertos y vías navegables interiores.



Fuente: Ministerio de Fomento

La hoja de ruta Transporte 2050 hacia un espacio único europeo del transporte persigue pues la creación de un espacio único europeo de transporte, más competitivo y con una red transeuropea de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías (Red Transeuropea de transporte), fijando diferentes metas para distintos tipos de viaje, siendo los objetivos para los viajes intercontinentales los que más atañen al transporte aéreo:

- Llegar a la cuota del 40% de combustibles con pocas emisiones de carbono para 2050.
- Llevar a cabo la modernización completa del sistema de control del tráfico aéreo europeo de aquí a 2020, logrando un Cielo Único europeo.
- No imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como “hub global de la aviación”.
- Optimizar la capacidad aeroportuaria para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte.
- Promover el diálogo social con el fin de evitar conflictos sociales.
- Mejorar los métodos de detección selectiva con el fin de garantizar elevados niveles de seguridad con mínimas molestias.
- Elaborar planes de continuidad de la movilidad para salvaguardar la movilidad de los pasajeros y mercancías en situación de crisis.
- Promover la innovación tecnológica.

- De aquí a 2050 conectar todos los aeropuertos de la red básica de RET-T a la red ferroviaria, preferiblemente a la alta velocidad.
- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa.

Tanto los puertos como los aeropuertos situados en el norte y sur de la isla forman parte de la RTE-T europea.

2.3 Planes de infraestructuras de transporte estatales

A nivel estatal, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 5 de mayo de 2015, formula el documento final del **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024**.

Dicho Plan muestra un diagnóstico global del sistema español de transporte caracterizado por una serie enumerada de circunstancias en materia de transporte aéreo.

Así mismo contempla los siguientes cinco grandes objetivos estratégicos como nuevo marco de planificación de las infraestructuras y transportes en España:

- a) Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes
- b) Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- c) Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- d) Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes. En particular, y con arreglo a este objetivo, se tendrán presentes de forma especial las necesidades de acceso entre la Península y los archipiélagos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las conexiones interinsulares.
- e) Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal,

En base a los objetivos estratégicos anteriores, la Alternativa PITVI se articula a corto y medio plazo sobre tres principios básicos:

- Profundizar la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.
- Potenciar una creciente participación del sector privado en el desarrollo y gestión del sistema de transporte.
- Adecuar el sistema de provisión de infraestructuras y prestación de servicios a la demanda real de la sociedad.

Estos grandes objetivos definidos para la planificación a largo plazo del sistema de transporte estarán centrados en el ajuste dinámico de la capacidad en función de la evolución efectiva de la demanda, con objeto de avanzar, conforme a criterios de rigor económico y con un modelo de gestión eficiente y de calidad, hacia la consecución de un modelo de transporte integrado, intermodal, eficaz y sostenible, puesto al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo que, además, sea garantía de equidad y cohesión territorial.

En particular, y por lo que respecta al modo de transporte aéreo, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones:

- *Se desarrollará un esfuerzo especial orientado a la consecución de un sector aéreo más seguro y sostenible, reforzando el enfoque preventivo de la seguridad aérea, con el fin de dar una respuesta de calidad y eficiencia para las necesidades demandadas por pasajeros, compañías aéreas, y el resto de agentes involucrados.*
- *Se reforzará la competitividad de las empresas españolas en todos los ámbitos de la aviación civil (transporte comercial de pasajeros, carga aérea, aviación general, corporativa, deportiva, trabajos aéreos), mediante la revisión y actualización de los marcos normativos y la adopción de actuaciones de mejora y desarrollo. ...*
- *Se reforzará la contribución del transporte aéreo a la cohesión y vertebración de todos los territorios del estado, en particular a los no peninsulares, a través de políticas que fomenten la conectividad e Intermodalidad, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.*
- *Se reordenarán y modernizarán los órganos públicos estatales con responsabilidad en el ámbito aeronáutico, reforzando su papel en la regulación y supervisión, al objeto de optimizar su contribución al desarrollo del sector.*
- *Se racionalizará la dedicación y gestión de recursos estatales en materia aeroportuaria y de navegación aérea, de forma consistente con la demanda efectiva, optimizando y rentabilizando la capacidad disponible, y analizando el potencial de nuevos proyectos mediante criterios estrictos de rentabilidad económica y social.*
- *Se revisará el modelo español de gestión estatal aeroportuaria, reforzando los criterios de productividad, eficiencia, perfiles de negocio y rentabilidad económica de cada aeropuerto de la red nacional, y promoviendo la liberalización y el cambio en la estructura de propiedad de Aena Aeropuertos a través de la entrada de capital privado en dicha sociedad mercantil.*
- *Se desarrollarán planes de negocio adaptados al perfil de tráfico y características de cada aeropuerto de la red nacional de Aena. Los aeropuertos se desarrollarán a través de estrategias de marketing aeroportuario, promoción de rutas, innovación de gestión, y cooperación estratégica con las compañías aéreas.*

La filosofía de los programas de actuación del PITVI se basa en una visión global de la política de transporte centrada en la mejora de los servicios desde la óptica de la sostenibilidad y eficiencia económica.

Con respecto a cada uno de los modos de transporte, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones sectoriales:

a) Transporte aéreo

En concreto, el Plan del Sector Aéreo (PSA), actualmente en tramitación, tiene por objeto definir la estrategia y actuaciones para el desarrollo del Sector Aéreo en España en el período 2012-2024, de acuerdo con los objetivos generales y directrices del PITVI, proporcionando los parámetros generales que deben guiar las actividades de desarrollo del Sector Aéreo, partiendo de una visión integral y armonizada.

Dicho plan, enmarcado en la planificación estratégica que se articula en el PITVI, y teniendo en cuenta la relevancia estratégica del sector aéreo en la economía española, se desarrolla para la consecución de los siguientes objetivos:

- Objetivo 1: Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo
- Objetivo 2: Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros
- Objetivo 3: Potenciar la competitividad del sector aéreo español
- Objetivo 4: Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones

- Objetivo 5: Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental
- Objetivo 6: Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España
- Objetivo 7: Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica
- Objetivo 8: Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del Ministerio de Fomento.

Para lograr el máximo cumplimiento de estos objetivos se plantean un conjunto de actuaciones según las cuatro grandes áreas previstas en el PITVI:

1º. Regulación, Control y Supervisión:

- Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)
- Mejorar la seguridad en el sector de las compañías aéreas
- Mejorar la seguridad en el sector de los trabajos aéreos
- Mejorar la seguridad en los aeropuertos
- Mejorar la seguridad en los aeródromos y helipuertos
- Mejorar los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo a los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo
- Desarrollar e implantar el Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea
- Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros
- Adoptar medidas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil
- Aumentar la competitividad de las compañías aéreas españolas
- Potenciar el sector de los helicópteros y de los trabajos aéreos
- Facilitar el desarrollo de la aviación general y deportiva como elemento de dinamización económica y atracción de turismo deportivo
- Facilitar el desarrollo y competitividad de la aviación ejecutiva y corporativa
- Elaborar un plan de impulso integral al transporte aéreo de mercancías
- Regular e impulsar el desarrollo de las actividades con UAV/RPA (Unmanned Aerial Vehicle / Remotely Piloted Aircraft)
- Revisar el régimen de matriculación de las aeronaves con el objeto de simplificar y agilizar los trámites de matriculación
- Mejorar la independencia de la coordinación y la eficiencia en el uso de las Franjas Horarias (Slots)
- Mejorar la eficiencia de los servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos (Handling)
- Mejorar la integración de los aeropuertos en su entorno fomentando su rentabilidad social y como motor económico de la zona
- Fomentar el uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de reducir la dependencia energética del sector aéreo, así como apoyar a la industria nacional de biocombustibles y la creación de empleo
- Revisar y mejorar el sistema actual de subvenciones, obligaciones de servicio público (OSP), bonificaciones y ayudas al transporte aéreo en España
- Reforzar la posición española en las instituciones internacionales de aviación civil
- Reforzar el papel de la DGAC como cerebro estratégico del sector, mediante sus capacidades reguladoras, de planificación y de concertación
- Adaptar la estructura de AESA como entidad supervisora técnica e independiente

2º. Gestión y Prestación de Servicios:

- Mejorar la calidad y atención de los pasajeros en los filtros de seguridad de los aeropuertos
- Mejorar la accesibilidad de los pasajeros en el transporte aéreo, incluyendo la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida
- Mejorar la puntualidad en el transporte aéreo
- Mejorar la calidad percibida por los usuarios de los aeropuertos
- Analizar e implantar mejoras operacionales para la reducción del ruido en la operación de los aeropuertos españoles, dentro del ámbito de fomento de desarrollo sostenible del transporte aéreo
- Aplicar criterios de consideración a la insularidad en la fijación de las tasas aeroportuarias para los aeropuertos de las Islas Baleares y de Canarias
- Revisar y aprobar los planes directores y planes especiales de los aeropuertos
- Contribuir a la competitividad de España fomentando la conectividad con las principales ciudades del mundo
- Impulsar la apertura de los mercados aéreos internacionales a las compañías aéreas españolas al objeto de facilitar el desarrollo de flujos de tráfico con origen o destino en nuestro país
- Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional
- Elaborar un Plan estratégico de Aena Aeropuertos
- Mejorar la eficiencia del sistema de navegación aérea: Cielo Único Europeo
- Impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea
- Elaborar un nuevo modelo de gestión aeroportuaria y cambios en Aena Aeropuertos

3º. Actuación inversora:

- Elaborar y ejecutar el plan de inversiones de Aena Aeropuertos ajustándose al presupuesto autorizado, y priorizando las actuaciones para satisfacer las demandas de capacidad, calidad, seguridad operativa y de personas y bienes y con la mayor eficiencia económica y respeto al medio ambiente
- Realizar una priorización de las inversiones con criterios de rentabilidad económico-social, considerando la cohesión territorial con las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla
- Ejecutar las inversiones en instalaciones de navegación aérea en consonancia con los objetivos de Cielo Único Europeo

b) Transporte por carretera

En resumen, los subprogramas contenidos dentro de los programas de regulación, control y supervisión sobre el transporte por carretera son:

- Desarrollo normativo
- Calidad de los servicios y derechos de los viajeros
- Seguridad: regulación y protección de usuarios
- Eficiencia y competitividad: redimensionamiento del sector del transporte de mercancías.

El PITVI prevé la modificación de la Ley de Carreteras para diseñar un nuevo modelo de red, eliminando distinción entre autopista y autovía e incluyendo el concepto de red transferible.

También prevé la modificación del régimen de concesión de autopistas.

c) Transporte ferroviario

Los subprogramas contenidos en el programa de regulación, control y supervisión del transporte ferroviario son:

- Ordenación de la regulación del sector ferroviario.
- Eficiencia y competitividad: desarrollo del modelo ferroviario
- Posicionamiento internacional
- Mejora de la seguridad ferroviaria y protección de los viajeros.

d) Transporte intermodal

El contenido de este apartado del PITVI se desarrolla en el apartado de Intermodalidad.

e) Transporte marítimo

La oferta del transporte marítimo-portuario es decisiva para el comercio exterior español. El 50% de las exportaciones y más del 80 % de las importaciones españolas se canalizan por vía marítima a través del sistema portuario de interés general.

El PITVI, dentro de sus programas de regulación, control y supervisión, contempla en el ámbito del transporte portuario los siguientes subprogramas:

- Desarrollo y actualización de la normativa.
- Refuerzo de las medidas preventivas de la seguridad marítima.
- Calidad.
- Eficiencia y competitividad.
- Refuerzo de las medidas enfocadas a la sostenibilidad ambiental.
- Internacionalización y posición española en la UE y la OMI.

f) Transporte en el ámbito urbano

En el ámbito urbano coinciden las competencias de los tres niveles de Administración. El Ministerio de Fomento está presente en el ámbito urbano y metropolitano a través de la ordenación global del sistema de transportes y del desarrollo y ejecución de sus competencias propias. Sus competencias más específicas corresponden al transporte ferroviario de Cercanías, y a la ejecución, gestión y explotación de las redes de infraestructuras de carreteras y ferrocarril en el entorno urbano.

En este sentido, la interacción entre los principales nodos de estas redes, lo que es además ampliable dependiendo de su localización, a los nodos portuarios y aeroportuarios, es un factor de radical importancia para el sistema de transporte en su conjunto.

2.4 Planes de infraestructuras de transporte de la Comunidad Autónoma y de la Administración Local

Los Planes Insulares y Territoriales son los planes elaborados por el Gobierno de Canarias y por los departamentos del Cabildo de Fuerteventura con competencias en incidencia territorial y relacionados con los modos de transporte en la isla. Se han promovido los siguientes planes clasificados según su estado de situación administrativa actual.

- Aprobados definitivamente:
 - El **Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF)** es un plan de ordenación territorial que establece y determina la estructura y características de la política territorial previstas por las instituciones competentes y plasmada a través de las técnicas, planes y programas correspondientes para la Isla (ámbito insular), así como su forma de aplicación. A 23 de julio de 2018 el Cabildo Insular de Fuerteventura ha dictado resolución de dicho Plan, por la que toma en consideración de las determinaciones urbanísticas derogadas del mismo, en aplicación de la Disposición derogatoria única.3 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, acordando la publicación del **Texto consolidado de la normativa vigente del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura y Plan de Ordenación de los recursos Naturales (PIOF-PORN)**, la cual tuvo lugar el pasado 21 de septiembre de 2018.
 - El **Plan Director de la Bicicleta de Canarias 2018-2025**, una apuesta por el transporte sostenible en el archipiélago que especialmente propicie un mayor uso de la bicicleta y aporte el marco estratégico que contribuya a la obtención de los objetivos en materia medioambiental que tiene planteados la Comunidad Autónoma de Canarias.
 - **Estudio Municipal de Movilidad sostenible del municipio de Puerto del Rosario**, publicado el 29 de diciembre de 2016. En el Estudio se plantea un cambio de modelo en la movilidad de la ciudad de Puerto del Rosario, en el que se destaca una reestructuración del servicio público y racionalización del uso del vehículo privado, entre otros.
 - El **Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Fuerteventura** fue aprobado definitivamente mediante Anuncio de 9 de febrero de 2009 (BOC nº 039, de 26 de febrero de 2009).
 - Así mismo el **Plan Territorial Especial de Residuos de Fuerteventura** fue aprobado definitivamente mediante Anuncio de 16 de febrero de 2006 (BOC nº 068, de 6 de abril de 2006)
- En trámite de aprobación:
 - El **Avance del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras Energéticas** de Fuerteventura se encuentra en fase de avance.

2.5 Actuaciones propuestas

En el entorno del Aeropuerto de Fuerteventura hay previstas una serie de **actuaciones en infraestructuras de transporte por carretera**, las cuales se detallan en el Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura (PIOF).

Las actuaciones programadas en dicho marco de ordenación están dirigidas a potenciar la movilidad regional dotando de accesibilidad a todos los núcleos de la isla, mejorando la conectividad con el puerto y el

aeropuerto, así como las conexiones entre los espacios productivos y los principales corredores viarios, eliminando estrangulamientos en la red actual, potenciando las conexiones con los principales núcleos urbanos y contribuyendo a la estructuración de las áreas metropolitanas y las aglomeraciones urbanas, mejorando de esta forma la accesibilidad global.

Con arreglo a lo contemplado en el Plan Insular de Ordenación, el 31 de enero de 2006 se suscribió un nuevo Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y el Gobierno de Canarias en materia de carreteras (BOE nº 54 de 4 de marzo de 2006 y B.O.C. nº 61 de 28 de Marzo de 2006), para la financiación y ejecución de las obras de carreteras, de interés regional, en la Comunidad Canaria, donde se incluye el **Eje Norte - Sur**, el cual une los principales núcleos de población y/o turísticos, configurándose a través de las propuestas de ordenación como gran eje de largo recorrido. El PIOF propone mantener la previsión de desdoblamiento a lo largo de todo su recorrido, sumando así a los tramos ejecutados o en ejecución, aquellos necesarios para construir un único eje.

Se proponen un total de **4 alternativas de ejecución del Eje Norte - Sur**, las cuales mantienen el actual carácter viario. El completo de alternativas contempla el mismo trazado general en cuanto a que discurre paralelo a la costa este si bien salvando el Parque Natural de Corralejo, y sobre el actual trazado entre Pozo Negro y El Cuchillete. Las únicas variaciones apreciables entre las diferentes alternativas se revelan en el tramo comprendido entre cruce de La Caldereta y la circunvalación, el tramo comprendido entre el Barranco de Río Cabras y El Matorral, y el trazado orientativo previsto en el PIOF en vigor entre El Cuchillete y La Lajita. El único tramo que presenta variaciones significativas es este último, ya que en la alternativa 0 se proponen dos trazados, uno discurre por la actual carretera que pasa por Tarajalejo y el otro desplaza el eje hacia el valle de La Lajita. La alternativa 1 respeta en este tramo el eje actual que pasa por Tarajalejo, y las alternativas 2 y 3 señalan el trazado que discurre más al norte de la actual carretera.

La **redacción del proyecto** del tramo Aeropuerto-Pozo Negro ha sido **bloqueada por la Consejería de Medioambiente** al atravesar el trazado una Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA), siendo necesario la adopción de medidas compensatorias.

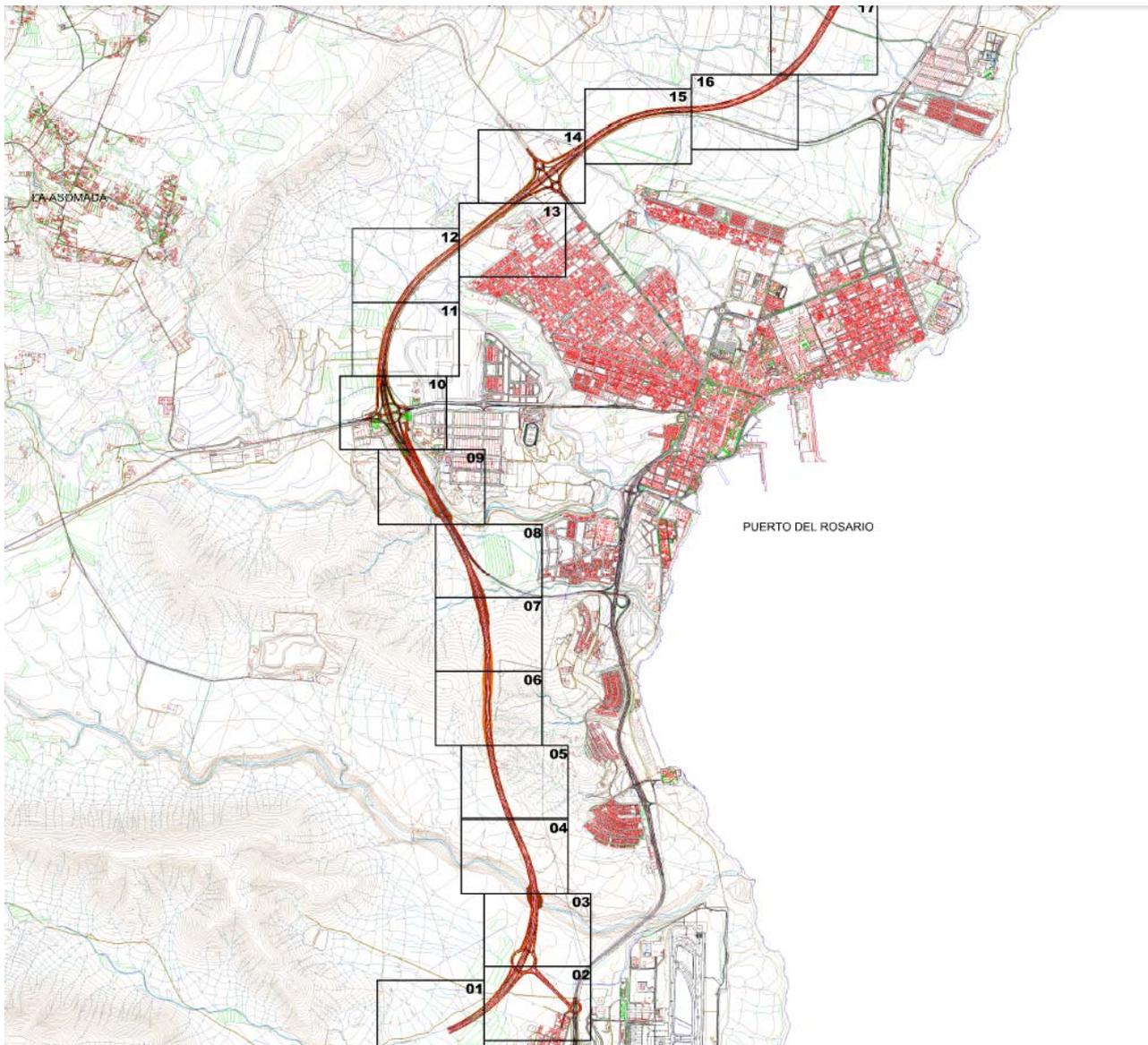
Por otro lado, se hace preciso significar que el trazado hasta ahora previsto para dicho tramo se ha visto afectado por la Orden DEF/609/2013, de 4 de abril (B.O.E. núm. 91, de 16 de abril de 2013), al disponer para la instalación militar denominada Acuartelamiento "Teniente Coronel Valenzuela", que "(...) se hace aconsejable preservarla de cualquier obra o actividad que pudiera afectarla". En consecuencia, con ocasión del presente documento se propone un trazado meramente orientativo para dicho tramo, cuya definición habrá de ser efectuada o concretada por el órgano competente del Gobierno de Canarias, a quien corresponde determinar la alternativa técnico-económicamente más viable a través del pertinente proyecto de ejecución.

A lo anterior se añade que, el 17 de mayo de 2016, el Boletín Oficial de Canarias hace público el desistimiento de los Acuerdos de Aprobación Inicial (Pleno 12 de noviembre de 2014) y de Aprobación Provisional (Pleno 29 de abril de 2015) del Plan Insular de Ordenación de Fuerteventura, conservando todos los demás trámites realizados hasta el 29 de abril de 2015, y continuación del procedimiento conforme a la normativa en vigor al tiempo de inicio del correspondiente expediente.

De acuerdo a todo lo anterior, lo aprobado en el *Proyecto de Trazado de la "Carretera Puerto del Rosario-La Caldereta"* junto con lo descrito en el PIOF del 2001 son las actuaciones vigentes actualmente.

En la ilustración siguiente se muestra el ámbito de actuación de dicho proyecto.

Ilustración III.6.-Tramo del Eje Norte-Sur comprendido entre Puerto del Rosario y el Aeropuerto

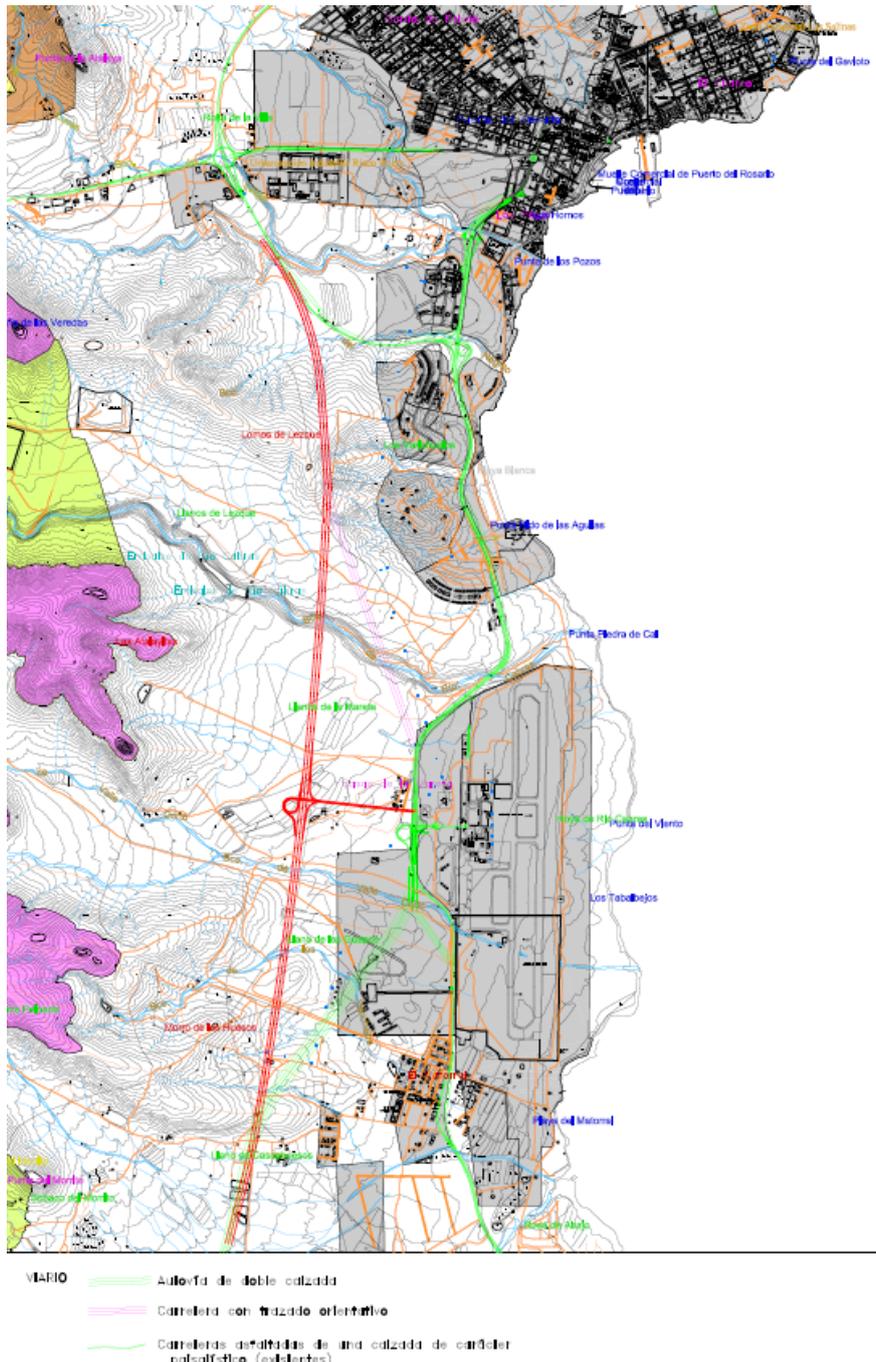


Fuente: Revisión del Plan Insular de Ordenación Territorial de Fuerteventura (PIOF)

Por otro lado, el futuro **enlace del Aeropuerto** planteado en el *Proyecto de Trazado de la "Carretera Puerto del Rosario-La Caldereta, variante de la FV-1, FV-3 y FV-2. Isla de Fuerteventura. Clave AT-01-FV-306*, del año 2015, se propone un enlace tipo glorieta desnivelada superiormente con respecto al corredor, dando servicio al Aeropuerto y su área de servicio, variando respecto a la propuesta inicial de trazado planteada en el PIOF.

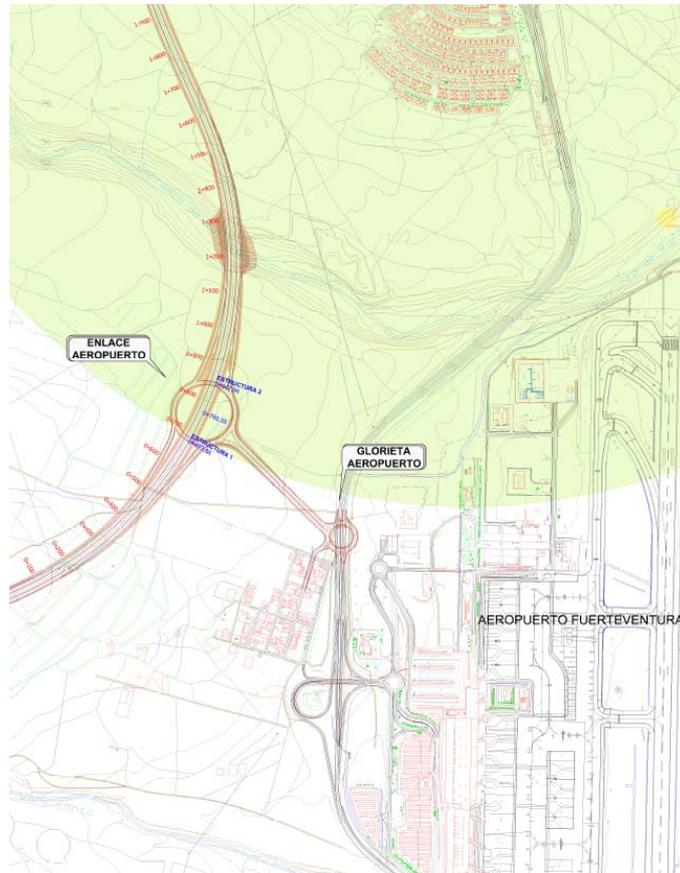
En la ilustración siguiente se muestra el trazado del tramo comprendido entre Puerto del Rosario y el Aeropuerto, propuesto en el PIOF en el 2001, con una de las primeras propuestas de enlace al Aeropuerto.

Ilustración III.7.-Tramo próximo al Aeropuerto con la primera propuesta de enlace al mismo



El enlace elegido es el que se muestra a continuación, detallado en el *Proyecto de Trazado de la “Carretera Puerto del Rosario-La Caldereta, variante de la FV-1, FV-3 y FV-2. Isla de Fuerteventura. Clave AT-01-FV-306”*.

Ilustración III.8.- Nuevo enlace de acceso al Aeropuerto de Fuerteventura



Fuente: Proyecto de Trazado de la "Carretera Puerto del Rosario-La Caldereta, variante de la FV-1, FV-3 y FV-2. Isla de Fuerteventura. Clave AT-01-FV-306"

2.6 Red de accesos al aeropuerto

El aeropuerto de Fuerteventura se encuentra situado en El Matorral, a cinco kilómetros de la capital de la isla, Puerto del Rosario, y dentro de su término municipal. El acceso al aeropuerto se realiza a través de la carretera FV-2, mediante una bifurcación por la que se accede a una rotonda situada en los límites del aeropuerto, siendo el tiempo medio de dicho recorrido unos 9 minutos.

En la Ilustración III.9 se muestran todas las carreteras existentes en el entorno del aeropuerto.

Ilustración III.9.- Carreteras de acceso al Aeropuerto de Fuerteventura



Fuente: Google Maps

2.7 Intermodalidad

Tal y como ya se ha apuntado, los aeropuertos constituyen una pieza esencial en el sistema de transportes de la región donde se instalan. Su conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

Una de las finalidades de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) es conseguir la “interoperabilidad e intermodalidad en y entre los distintos modos de transporte”. El Libro Blanco del Transporte, con un horizonte 2050 hacia un espacio único europeo, persigue la creación de una red de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías.

La hoja de ruta del transporte europeo precisa varios objetivos en este sentido para el transporte aéreo:

- “Definir las medidas necesarias para integrar en mayor medida los distintos modos de transporte de pasajeros para ofrecer viajes multimodales puerta a puerta sin solución de continuidad”
- “Crear las condiciones marco para fomentar el desarrollo y uso de sistemas inteligentes interoperables y multimodales de confección de horarios, información, sistemas de reservas en línea, y expedición de billetes inteligentes”
- “Asegurar la definición de planes de movilidad que garanticen la continuidad del servicio en caso de trastornos...”

En cuanto al recientemente documento presentado del PITVI 2012-2024 apunta las siguientes orientaciones al respecto de la intermodalidad:

- Se buscará una oferta intermodal integrada del transporte de pasajeros, lo cual requerirá la interconexión e integración funcional de las redes modales, con el fin de que para cada trayecto se fomente la elección modal más eficiente.
- Se ajustarán los procedimientos de gestión de los modos involucrados, facilitando el acceso a los servicios intermodales mediante una oferta con visibilidad en una plataforma de información específica (Portal del Transporte) y con fácil acceso a su contratación (billete único).
- Respecto al transporte intermodal de mercancías, se promoverá la integración logística en la cadena de transporte intermodal y la potenciación de los modos más eficientes y menos agresivos con el medio ambiente.
- Se promoverá la eficiencia en el uso de los modos de transporte de mercancías, individualmente y en el marco de una integración de los distintos modos, mediante una red intermodal que permita realizar trayectos puerta a puerta y servicios logísticos completos.
- Se procurará un cambio en el modelo de gestión de las terminales terrestres hacia un modelo que dé cabida a la iniciativa privada. Esto irá acompañado de la mejora y optimización de las infraestructuras en los nodos de conexión, la coordinación interadministrativa de los procedimientos de asignación de capacidad y control de la seguridad y la potenciación de nuevos servicios de calidad (autopistas ferroviarias, TMCD (transporte marítimo de corta distancia)).

2.8 Intermodalidad en el Aeropuerto de Fuerteventura

El acceso al aeropuerto de Fuerteventura se realiza a través de la carretera FV-2, a través una bifurcación por la que se accede la rotonda de acceso al aeropuerto.

Sus rutas predominantes son las que enlazan con diversos aeropuertos de la Unión Europea, más concretamente de Alemania y Reino Unido (Dusseldorf, Frankfurt, Manchester y Londres-Gatwick). Respecto a las rutas nacionales, las conexiones predominantes son con los aeropuertos de Las Palmas de Gran Canaria, Madrid y Tenerife Norte.

La única conexión por carretera existente ofrece una oferta de servicio de vehículo privado, autobuses y taxis, a continuación se detalla cada una de ellas.

2.8.1 Turismos privados y de alquiler

El aeropuerto dispone de **dos aparcamientos para turismos**, los cuales se sitúan en frente del edificio principal.

El aparcamiento principal (P-1), situado frente al Edificio Terminal, es un aparcamiento en superficie cubierto en su totalidad por marquesinas que alberga 945 plazas públicas y 355 plazas para vehículos de alquiler, al cual se accede peatonalmente desde el Terminal con gran comodidad y en dos minutos.

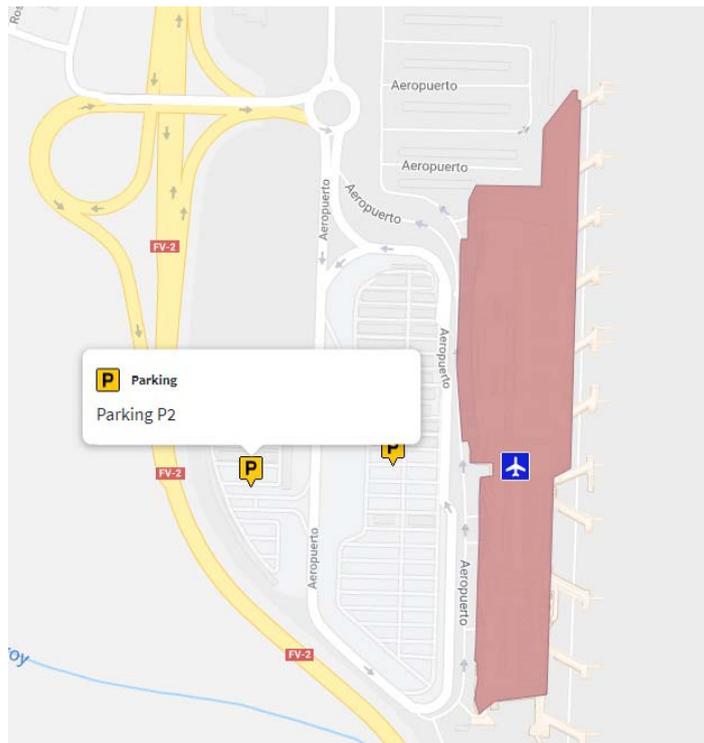
Adyacente al mismo se encuentra el Parking P-2, con 350 plazas disponibles.

Ilustración III.10.- Aparcamiento principal P-1



Fuente: Web AENA

Ilustración III.11.- Aparcamiento P-2



Fuente: Web AENA

Haciendo referencia al **alquiler de vehículos**, en el aeropuerto operan nueve compañías de alquiler de vehículos y todas ellas ubican sus oficinas en la planta 0 de la Terminal. A continuación, se muestra la localización de una de ellas a modo de ejemplo.

Ilustración III.12.- Oficinas de alquiler de coches



Fuente: Web AENA

2.8.2 Taxi

El Aeropuerto cuenta con parada permanente de taxis, disponiendo de una bolsa de taxis con 25 plazas y adicionalmente 10 plazas más en la acera del edificio terminal de pasajeros y frente a las puertas principales de acceso de Llegadas:

Ilustración III.13.- Parada de taxis



Fuente: Web AENA

2.8.3 Transporte público regular y discrecional de autobús

Existen varias líneas regulares de autobús que unen el Aeropuerto con diferentes localidades de la isla.

- Línea 3 “Puerto del Rosario-Caleta de Fuste-Las Salinas”: conecta el aeropuerto con la capital de la isla (Puerto del Rosario) y con las zonas turísticas de Caleta del Fuste y Las Salinas.

- Línea 10 “Puerto del Rosario-Morro Jable”: conecta el aeropuerto con la capital de la isla (Puerto del Rosario) y con la zona turística de Morro Jable.
- Línea 16 “Puerto del Rosario-Gran Tarajal”: conecta el aeropuerto con la capital de la isla (Puerto del Rosario) y con la localidad de Gran Tarajal.

La parada de estos servicios de autobús, llamado popularmente como “guaguas”, se encuentra junto a la acera del edificio terminal y en su posición central:

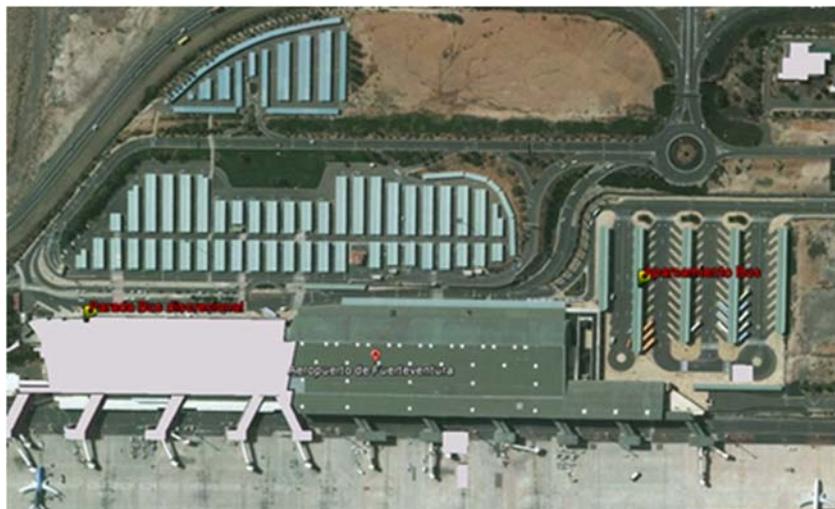
Ilustración III.14.- Parada de autobús



Fuente: Web AENA

Se dispone además de un aparcamiento de autobuses para servicio discrecional situado al norte del Edificio Terminal, delante de la zona de Llegadas, con 88 dárseas, 22 de las cuales están dedicadas a minibuses:

Ilustración III.15.- Aparcamiento de autobuses



Fuente: Web AENA

3 Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

3.1 Introducción

3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Fuerteventura fueron actualizadas por Real Decreto 1839/2009, de 27 de noviembre (B.O.E. núm. 25, de 29 de enero de 2010). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

3.1.2 Base Legal

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. núm. 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas, se expone: «*Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan...*

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres».

En el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. núm. 69, de 21 de marzo de 1972) se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres.

Más recientemente, ha entrado en vigor el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975 de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, el Real Decreto 1541/2003 establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, y en el Decreto 1844/1975 se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento según corresponda.

Posteriormente se aprobó el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. núm. 204, de 25 de agosto de 2011), por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, modificando el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado a su vez por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

Por último, el 17 de mayo de 2013 se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al objeto de revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI, adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente, incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados, e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

Por otra parte, en el Capítulo 4 del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, «Aeródromos», en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), y en el Documento 8168-OPS/611, «Operación de Aeronaves», todos ellos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos. El Anexo 14 fue traspuesto a la legislación española mediante el Real Decreto 862/2009 (actualizado por Orden FOM/2086/2011) y posteriormente, mediante el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

3.2 Datos generales del aeropuerto

3.2.1 Punto de referencia

Según lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 1839/2009, de 27 de noviembre (B.O.E. núm. 25, de 29 de enero de 2010), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 01R-19L. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.1. La cota del PR es de 22 metros.

Tabla III.1.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS (WGS84)		COORD. U.T.M. WGS84 (Huso 28)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	28° 27' 09,8"	013° 51' 49,5"	611.251,352	3.147.879,697	22

3.2.2 Pistas de vuelo

De acuerdo al Real Decreto 1839/2009, de 27 de noviembre, el campo de vuelos del aeropuerto de Fuerteventura dispone de dos pistas de vuelo, denominadas 01R-19L y 01L-19R.

La pista 01R-19L tiene unas dimensiones pavimentadas de 3.400 x 45 metros. Dispone de dos Zonas libres de obstáculos (CWY) y tiene una Zona de Parada (SWY).

La pista 01L-19R tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.200 x 45 metros. Dispone de dos Zonas libres de obstáculos (CWY) y de dos Zonas de Parada (SWY).

Las distancias declaradas de las pistas 01R-19L y 01L-19R, así como las dimensiones de las Zonas libres de obstáculos y Zonas de Parada se especifican en la Tabla III.2.

Tabla III.2.- Distancias declaradas de las pistas 01R-19L y 01L-19R

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY(m)
01R	3.400	3.460	3.400	2.400	60 x 150	No
19L	2.400	2.460	3.400	3.400	60 x 150	1.000 x 45
01L	1.990	2.050	2.150	1.900	60 x 150	160 x 45
19R	2.140	2.200	2.165	1.890	60 x 150	25 x 45

En la Tabla III.3 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales y extremos de las pistas 01R-19L y 01L-19R:

Tabla III.3.- Umbrales y extremos de las pistas 01R-19L y 01L-19R

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS84		COORD. U.T.M. WGS84 (HUSO 28)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral 01R	28° 26' 30,8"	013° 51' 50,8"	611.227,510	3.146.679,757	12
Umbral 19L	28° 27' 33,7"	013° 51' 48,7"	611.265,869	3.148.616,726	25
Extremo 01R	28° 27' 48,7"	013° 51' 48,3"	611.274,803	3.149.079,607	23
Extremo 19L	28° 25' 58,3"	013° 51' 51,9"	611.207,807	3.145.679,951	7
Umbral 01L	28° 26' 08,2"	013° 51' 58,6"	611.023,751	3.145.981,711	10
Umbral 19R	28° 27' 01,8"	013° 51' 56,8"	611.056,379	3.147.630,965	26
Extremo 01L	28° 27' 09,9"	013° 51' 56,5"	611.061,324	3.147.880,916	26
Extremo 19R	28° 25' 58,4"	013° 51' 58,9"	611.017,817	3.145.681,769	8

En la Tabla III.4 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales de las pistas 01R-19L y 01L-19R, según el artículo 3 del Real Decreto 1839/2009, utilizadas para el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.4.- Umbrales y extremos de las pistas 01R-19L y 01L-19R para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS84		COORD. U.T.M. WGS84 (HUSO 28)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral 01R	28° 25' 58,3"	013° 51' 51,9"	611.207,807	3.145.679,951	7
Umbral 19L	28° 27' 48,7"	013° 51' 48,3"	611.274,803	3.149.079,607	23
Umbral 01L	28° 25' 58,4"	013° 51' 58,9"	611.017,817	3.145.681,769	8
Umbral 19R	28° 27' 09,9"	013° 51' 56,5"	611.061,324	3.147.880,916	26

3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de Real Decreto 1839/2009, el aeropuerto de Fuerteventura se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como aeródromo de letra de clave «A».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Fuerteventura aprobadas por el Real Decreto 1839/2009, de 27 de noviembre (B.O.E. núm. 25, de 29 de enero de 2010), de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, según la redacción vigente en el momento de la publicación de las servidumbres, y teniendo en cuenta la normativa internacional mencionada en el Apartado 3.1.

3.3 Servidumbres del aeródromo

3.3.1 Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el artículo 1 del Decreto 584/1972, «constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en sus alrededores y, en su caso, en su interior para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas en adecuadas condiciones de seguridad».

Por otra parte, en base al artículo 5 del Decreto 584/1972, las áreas y superficies que se establecen para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica. Y en el artículo 6, Capítulo I de dicho Decreto, se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies.

3.3.2 Restricción de obstáculos

En el artículo 7 del Decreto 584/1972 se establece que *«ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas»*.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al artículo 8 del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos, *«deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea»*.

3.4 Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

3.4.1 Generalidades

De acuerdo al artículo 11 del Decreto 584/1972, constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

En los artículos 15 y 16, Capítulo II del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

3.4.2 Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, en el artículo 15, Capítulo II del Decreto 584/1972, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas:** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad:** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo 3 del Real Decreto 1839/2009, son las que se relacionan en la Tabla III.5, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.5.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Fuerteventura

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. WGS84 (Huso 28)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
NDB_FV	4	28° 22' 57,3"	013° 51' 58,4"	611.085	3.140.108	
GP/ILS_IFV	12	28° 26' 39,0"	013° 51' 46,7"	611.338	3.146.932	
LOC/ILS_IFV	22	28° 27' 54,7"	013° 51' 48,1"	611.279	3.149.261	
DME/ILS_IFV	11	28° 26' 39,0"	013° 51' 46,7"	611.338	3.146.932	
GP/ILS_IFA	22	28° 27' 24,0"	013° 51' 45,4"	611.360	3.148.318	
LOC/ILS_IFA	2	28° 25' 52,8"	013° 51' 52,1"	611.204	3.145.510	
DME/ILS_IFA	27	28° 27' 24,0"	013° 51' 45,4"	611.360	3.148.318	
VOR_FTV	10	28° 25' 50,8"	013° 51' 52,2"	611.202	3.145.448	
DME_FTV	10	28° 25' 50,8"	013° 51' 52,2"	611.202	3.145.448	
RADAR PROVISIONAL	28	28° 27' 00,7"	013° 51' 42,4"	611.448	3.147.602	
CENTRO EMISORES	39	28° 27' 36,8"	013° 52' 09,0"	610.714	3.148.705	
TWR	60	28° 27' 16,5"	013° 52' 03,3"	610.875	3.148.082	
RADAR FUTURO	12	28° 26' 37,5"	013° 51' 40,0"	611.520	3.146.887	
TWR FUTURA	59	28° 26' 51,3"	013° 52' 09,4"	610.716	3.147.305	
Radioenlace	Corral Bermejo	420	28° 04' 01"	014° 20' 55"	564.007	3.104.789
	Pico de la Gorra	1.940	27° 57' 32"	015° 33' 31"	445.055	3.092.774
Radioenlace	Corral Bermejo	405	28° 04' 01"	014° 20' 55"	564.007	3.104.789
	Morro Janana	686	28° 24' 24"	014° 02' 41"	593.573	3.142.623
Radioenlace	Morro Janana	686	28° 24' 24"	014° 02' 41"	593.573	3.142.623
	Temejereque	526	28° 32' 41"	013° 55' 17"	605.517	3.158.021
Radioenlace	Temejereque	526	28° 32' 41"	013° 55' 17"	605.517	3.158.021
	Fermés	620	28° 55' 08"	013° 47' 03"	618.519	3.199.607
Radioenlace	Temejereque	541	28° 32' 41"	013° 55' 17"	605.517	3.158.021
	Pico de la Gorra	1.945	27° 57' 32"	015° 33' 31"	445.055	3.092.774
Radioenlace	Temejereque	526	28° 32' 41"	013° 55' 17"	605.517	3.158.021
	Aeropuerto Fuerteventura	58	28° 27' 22"	013° 52' 11"	610.664	3.148.250

Fuente: RD 1839/2009

La pendiente utilizada para el cálculo de las servidumbres del radar es del 2%.

Los datos relativos a los radioenlaces se muestran en la siguiente tabla:

Tabla III.6.- Parámetros de los radioenlaces

ENLACE HERCIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)
Corral Bermejo	420	Pico de la Gorra	1.940	119,557	6.460	47
Corral Bermejo	405	Morro Janana	686	48,016	6.004,50	34
Morro Janana	686	Temejereque	526	19,487	6.004,50	25
Temejereque	526	Femés	620	43,571	6.004,50	33
Temejereque	541	Pico de la Gorra	1.945	173,220	6.540	54
Temejereque	526	Aeropuerto Fuerteventura	58	11,044	14.543	17

3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

De acuerdo al artículo 17 del Decreto 584/1972, «constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo».

Además, según dicho artículo 17, las servidumbres a establecer son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

En los artículos 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24, Capítulo III del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres correspondientes a cada tipo de maniobra.

3.5.1 Restricción de obstáculos

En el artículo 17 del Decreto 584/1972 se indica que «Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos».

3.5.2 Procedimientos de aproximación por instrumentos

Las maniobras instrumentales recogidas en los planos descriptivos de las servidumbres establecidas por el Real Decreto 1839/2009, son las que se relacionan a continuación:

- Aproximación VOR RWY 01R, de fecha 07 de junio de 2007.
- Aproximación VOR RWY 19L, de fecha 07 de junio de 2007.
- Aproximación ILS Z RWY 01R, de fecha 07 de junio de 2007.
- Aproximación ILS Y RWY 01R, de fecha 07 de junio de 2007.
- Aproximación VOR RWY 01L, de fecha 07 de junio de 2007.

3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 1839/2009

Las servidumbres vigentes, descritas en los apartados anteriores, se muestran en el plano 5.1 de este Plan Director.

Este plano consta de dos hojas:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.
- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves.

3.7 Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes

3.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas ,incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas la acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

Por otra parte, de acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

3.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el apartado 3 son los siguientes:

Pertenecientes a la Isla de Fuerteventura:

- Antigua
- Betancuria
- La Oliva
- Pájara
- Puerto Del Rosario
- Tuineje

Pertenciente a la Isla de Lanzarote:

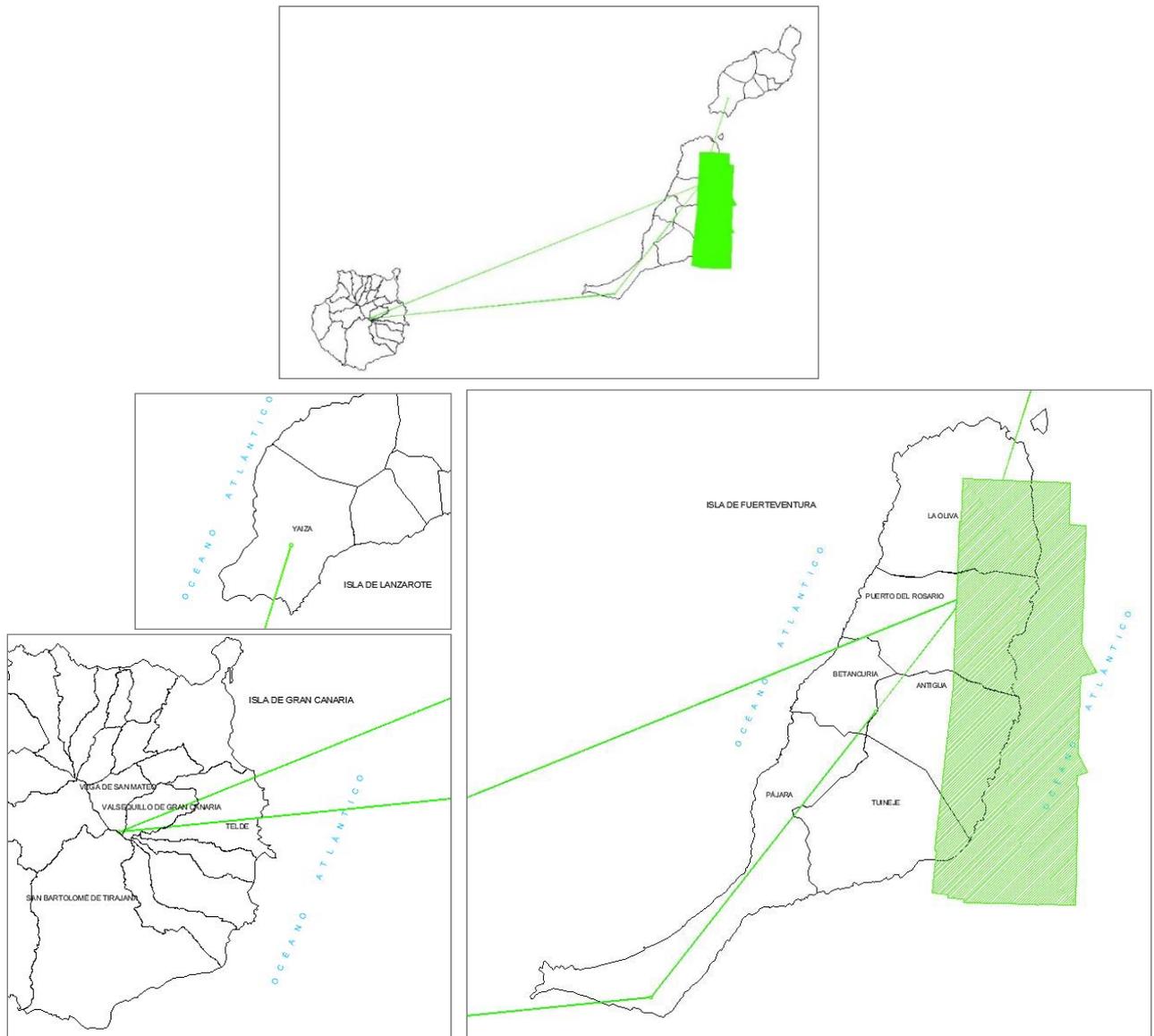
- Yaiza

Pertencientes a la Isla de Gran Canaria:

- San Bartolomé de Tirajana
- Telde
- Valsequillo de Gran Canaria
- Vega de San Mateo

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes en la isla de Fuerteventura, se muestran en la Ilustración III.16.

Ilustración III.16.- Municipios de la isla de Fuerteventura afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes



4 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual

4.1 Introducción

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, se ha procedido a la elaboración de la propuesta de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Fuerteventura correspondientes al estado actual.

4.2 Datos generales del aeropuerto

Actualmente el aeropuerto de Fuerteventura cuenta con una única pista denominada 01-19.

4.2.1 Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.7. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 25 metros.

Tabla III.7.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS REGCAN95		COORD. U.T.M. REGCAN95 (HUSO 28)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	28° 27' 09,800"	013° 51' 49,500"	611.251,4	3.147.879,7	25

4.2.2 Pista de vuelo

Actualmente el campo de vuelos del aeropuerto de Fuerteventura dispone de una única pista, denominada 01-19.

En la Tabla III.8 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema REGCAN95, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales de la pista utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo del estado actual:

Tabla III.8.- Umbrales y extremos de la pista 01-19

	COORD. GEOGRÁFICAS REGCAN95		COORD. UTM REGCAN95 (HUSO 28)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral pista 01	28° 26' 30,740"	013° 51' 50,840"	611.227,5	3.146.677,5	11,3
Umbral pista 19	28° 27' 33,730"	013° 51' 48,760"	611.265,8	3.148.616,7	25,4
Extremo pista 01	28° 27' 48,870"	013° 51' 48,250"	611.275,2	3.149.082,8	23,1
Extremo pista 19	28° 25' 58,270"	013° 51' 51,910"	611.207,8	3.145.678,0	7,3

4.2.3 Clasificación del aeropuerto

Según el «Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.», la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una longitud básica que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la

seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de elevación. A continuación se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1°C en que la temperatura de referencia del aeródromo (28°C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de pendiente de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista de 0,532%.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, la pista del aeropuerto de Fuerteventura se clasifica como de letra de clave «A».

4.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

4.3.1 Generalidades

En base al artículo 5 del Decreto 584/1972, las áreas y superficies que se propone establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En el artículo 6, Capítulo I del Decreto 584/1972 se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies. Para el aeropuerto de Fuerteventura se ha tenido en cuenta la clasificación del aeródromo de letra clave A, aproximaciones instrumentales y pista principal de despegue.

Respecto a las áreas y superficies definidas según este artículo, la superficie horizontal interna definida para el aeropuerto de Fuerteventura está constituida por dos arcos circulares, unidos por rectas tangentes; las proyecciones verticales sobre el terreno de los centros de dichos arcos coinciden con las intersecciones del eje de pista con los bordes interiores de las superficies de aproximación, y el radio de estos arcos es de 4.000 metros. Las superficies de subida en el despegue presentan una anchura final de 1.800 metros, con la trayectoria nominal prevista en curva.

4.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

4.4.1 Generalidades

En base a los artículos 15 y 16, del Capítulo II del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres correspondientes a cada instalación radioeléctrica asociada al estado actual del aeropuerto de Fuerteventura.

4.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al aeropuerto de Fuerteventura son las que se relacionan en la Tabla III.9, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia REGCAN95, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.9.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Fuerteventura

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS REGCAN95		U.T.M. REGCAN95 (Huso 28)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
C. EMISORES Y RECEPTORES VHF/UHF TWR GCFV	62,7	28° 26' 51,473"	013° 52' 09,504"	610.713,8	3.147.310,8
C. EMISORES VHF/UHF eeFTV	55,0	28° 27' 36,768"	013° 52' 09,011"	610.714,1	3.148.705,0
LLZ IFV	22,2	28° 27' 54,663"	013° 51' 48,058"	611.278,8	3.149.261,1
GP IFV	12,5	28° 26' 38,963"	013° 51' 46,700"	611.337,7	3.146.931,7
DME IFV	12,5	28° 26' 38,963"	013° 51' 46,700"	611.337,7	3.146.931,7
LLZ IFA	6,0	28° 25' 52,806"	013° 51' 52,094"	611.204,4	3.145.509,8
GP IFA	22,6	28° 27' 23,999"	013° 51' 45,399"	611.360,0	3.148.318,1
DME IFA	22,6	28° 27' 23,943"	013° 51' 45,953"	611.345,0	3.148.316,2
VOR FTV	10,5	28° 25' 50,796"	013° 51' 52,198"	611.202,2	3.145.447,9
DME FTV	10,5	28° 25' 51,290"	013° 51' 52,187"	611.202,3	3.145.463,1
RADAR SSR RDR RGCFT	7,0	28° 26' 37,469"	013° 51' 40,004"	611.520,3	3.146.887,4
NDB FV	4,7	28° 22' 57,344"	013° 51' 58,370"	611.084,5	3.140.108,1
DME FUE	5,2	28° 22' 56,862"	013° 51' 58,205"	611.089,1	3.140.093,3

La pendiente utilizada para el cálculo de las servidumbres del radar es del 2%.

4.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

4.5.1 Generalidades

En base al Capítulo III del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres de la operación de aeronaves para el estado actual del aeropuerto de Fuerteventura.

Estas servidumbres son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

4.5.2 Procedimientos de aproximación por instrumentos

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al aeropuerto de Fuerteventura para los que se propone el establecimiento de servidumbres:

- Aproximación instrumental de precisión ILS Z a la pista 01 (ILS Z RWY01), de fecha 17 de agosto de 2017.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y a la pista 01 (ILS Y RWY01), de fecha 17 de agosto de 2017.
- Aproximación instrumental de precisión ILS X a la pista 01 (ILS X RWY01), de fecha 17 de agosto de 2017.

- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 01 (VOR RWY 01), de fecha 4 de febrero de 2016.
- Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 01 (NDB RWY 01), de fecha 5 de enero de 2017.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Z a la pista 19 (ILS Z RWY 19), de fecha 1 de febrero de 2018.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y a la pista 19 (ILS Y RWY 19), de fecha 29 de marzo de 2018.
- Aproximación instrumental de precisión ILS X a la pista 19 (ILS X RWY 19), de fecha 29 de marzo de 2018.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 19 (VOR RWY 19), de fecha 29 de marzo de 2018.
- Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 19 (NDB RWY 19), de fecha 8 de noviembre de 2018.

4.5.3 Propuesta de servidumbres correspondientes a los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

Se propone establecer las servidumbres correspondientes a las aproximaciones efectuadas con los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, de acuerdo al artículo 24 del Decreto 584/1972, en su actual redacción.

En el aeropuerto de Fuerteventura se dispone de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación PAPI para la aproximación por cada umbral.

En la Tabla III.10 se indican las coordenadas de referencia del sistema PAPI para cada uno de los umbrales a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas.

Tabla III.10.-Coordenadas de referencia del sistema PAPI

PAPI	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS REGCAN95		U.T.M. REGCAN95 (Huso 28)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
Ala derecha RWY01	15,2	28° 26' 41,420"	013° 51' 48,621"	611.284,8	3.147.006,8
Ala izquierda RWY01	15,2	28° 26' 41,515"	013° 51' 52,348"	611.183,3	3.147.008,8
Ala izquierda RWY19	24,1	28° 27' 20,914"	013° 51' 47,314"	611.308,8	3.148.222,6

4.6 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual

La propuesta de servidumbres del estado actual se muestra en el Plano 5.2 de este Plan Director.

Este plano consta de tres hojas:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.
- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves.
- Hoja 3: Servidumbres de la operación de aeronaves (PAPI).

4.7 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual

4.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas ,incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas la acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

Por otra parte, de acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

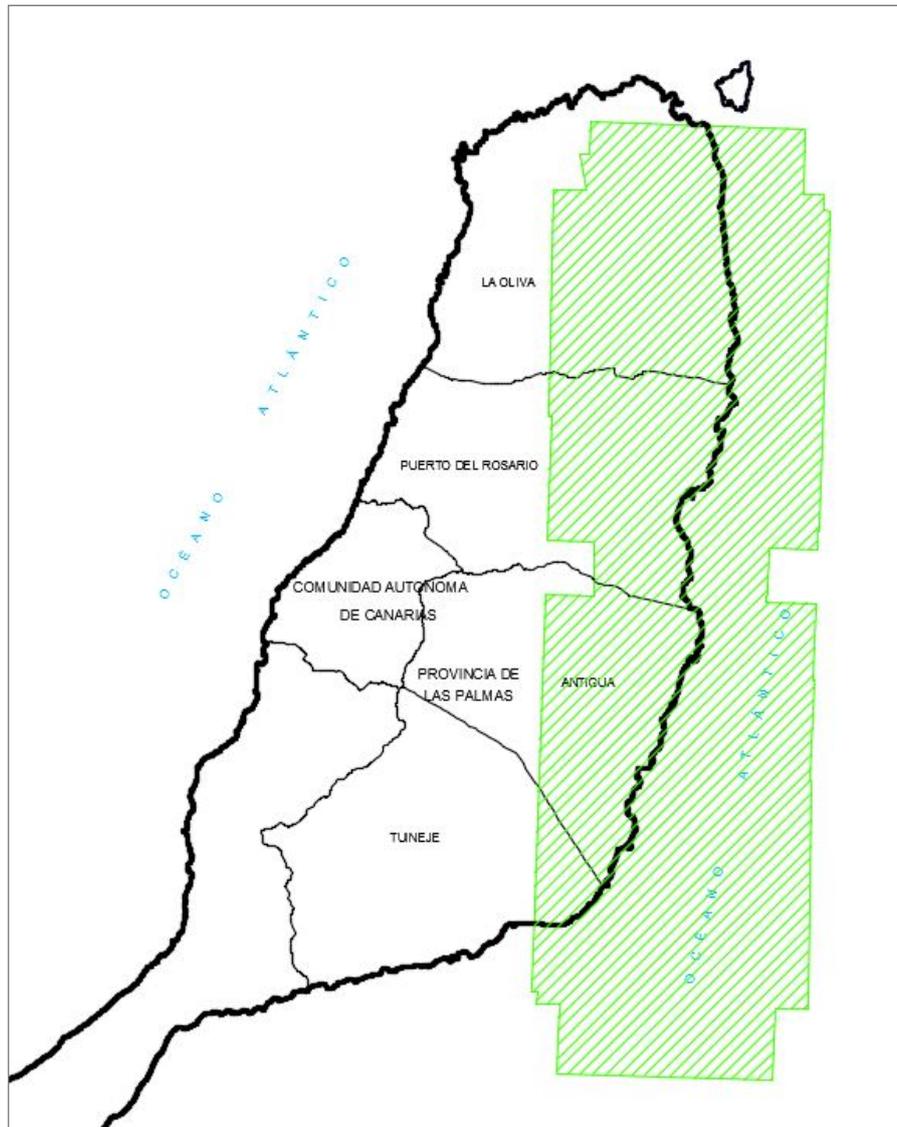
4.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 4, pertenecientes a la provincia de Las Palmas, isla de Fuerteventura, son los siguientes:

- Antigua
- La Oliva
- Puerto del Rosario
- Tuineje

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, se muestran en la Ilustración III.17.

Ilustración III.17.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual



5 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

El desarrollo previsible de las instalaciones aeroportuarias no se espera que cambie con respecto al escenario actual, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible será análoga a la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, descritas en el Apartado 4 y representadas en el plano 5.2, con sus tres respectivas hojas, según se ha descrito en el Apartado 4.6.

6 Áreas de afección acústica en el territorio

6.1 Preámbulo

El análisis de la afección acústica del territorio está destinado a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en el entorno de dichas infraestructuras.

Para evaluar el grado de exposición al ruido, se han calculado los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm. 178, de 26 de julio de 2012). Esta evaluación se ha realizado tanto para el escenario actual como para el desarrollo previsible del Plan Director.

6.2 Metodología y criterios de cálculo

6.2.1 Modelo informático de simulación

En el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 7.0d del modelo matemático INM (“Integrated Noise Model”) de la “Federal Aviation Administration” (FAA).

6.2.2 Configuración física del aeropuerto

El campo de vuelos del Aeropuerto de Fuerteventura dispone de una pista, de orientación 01-19 de 3.406 metros de longitud y 45 metros de anchura. Sus características físicas se indican en la Tabla III.11.

Tabla III.11.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
01	001,67° GEO	3.406	45	Asfalto
19	181,67 ° GEO	3.406	45	Asfalto

6.2.3 Régimen de utilización de pistas

Para el cálculo de las isófonas se han evaluado los datos operativos de los tres últimos años (2015-2017) del aeropuerto de Fuerteventura, para reflejar una situación promedio. Esta distribución se corresponde con el reparto siguiente.

- ✓ Cabecera 01: 91,60 %
- ✓ Cabecera 19: 8,40 %

6.2.4 Trayectorias de aterrizaje y despegue

Se ha considerado la información contenida en el documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del Aeropuerto de Fuerteventura en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas.

6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

Dispersiones laterales

Por motivos operativos, las aeronaves no siguen una única trayectoria de vuelo, sino que se producen dispersiones laterales de las trayectorias reales de vuelo sobre la trayectoria nominal. Para calcular las dispersiones en las operaciones de salida, se ha adoptado el criterio fijado en la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido.

Dispersiones verticales

Para calcular la dispersión vertical de las trayectorias de las aeronaves se ha adoptado un “stage” o “longitud de etapa” máxima por tipo de aeronave.

Esta variable se define como la distancia que la aeronave recorre desde el aeropuerto origen hasta el aeropuerto destino o escala. Este parámetro permite al INM estimar el peso de la aeronave en el despegue y, por consiguiente, el perfil de ascenso que desarrollará en su operación.

6.2.6 Número de operaciones y composición de la flota

El escenario actual considerado corresponde a la situación existente durante el año 2017. Su caracterización, en relación al número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA. Este sistema recoge todas las operaciones que tuvieron lugar en el aeropuerto de Fuerteventura para el escenario actual considerado.

Considerando la definición de los índices de ruido descrita en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se ha utilizado como número de operaciones de despegue/aterrizaje a calcular, el día medio, el cual se corresponde con un promedio del cómputo total del tráfico producido durante un año.

Así mismo, se han diferenciado dos periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00h) y tarde (19:00-23:00h). No se ha tenido en cuenta el periodo nocturno (23:00-07:00h) porque el aeropuerto no opera en este periodo horario. Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003 del Ruido y a los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre y 1367/2007, de 19 de octubre.

Para los escenarios futuros contemplados en el presente documento, se ha simulado el número de operaciones correspondiente a la previsión de demanda para el escenario desarrollo previsible del Plan Director.

Tabla III.12.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y periodo.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)			
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE
AERONAVES ALA FIJA			
Actual	132,10	105,96	26,14
Desarrollo previsible	165,70	132,91	32,79

La tipología de las aeronaves y la contribución (%) de cada modelo al volumen total del tráfico que se ha utilizado en las simulaciones se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA.

Para la caracterización de la flota de aeronaves utilizada para el desarrollo previsible, se han considerado los modelos de aeronaves que se prevé operarán en el ese horizonte conforme a lo especificado en el Plan Director.

6.2.7 Variables climatológicas

Para representar la influencia de las variables climatológicas en el proceso de transmisión del ruido, se han considerado los siguientes valores de temperatura para los periodos anteriormente definidos:

- Periodo día: 22,1 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 7:00 hasta las 19:00 horas.
- Periodo tarde: 21,1 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 19:00 hasta las 23:00 horas.

Con el mismo criterio se ha establecido un valor de presión atmosférica para cada uno de los dos periodos horarios considerados:

- Periodo día: 763,31 mm Hg.
- Periodo tarde: 763,21 mm Hg.

Los datos horarios, tanto de temperatura como de presión atmosférica, a partir de los cuales se han obtenido las variables climatológicas utilizadas en el estudio han sido proporcionados por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).

6.2.7 Modelización del terreno

El programa de simulación INM tiene la posibilidad de incorporar los datos altimétricos disponibles del terreno que se estudia, con el fin de considerar su efecto sobre los demás parámetros de la simulación.

6.3 Resultados

6.3.1 Métrica considerada

De acuerdo con la legislación aplicable, es necesario proceder a la evaluación de los escenarios. en términos de afección acústica, mediante los indicadores Ld y Le.

La base de los indicadores empleados radica en la definición del nivel continuo equivalente a largo plazo, LAeq, distinguiendo entre un periodo día (7:00-19:00 horas) y un periodo tarde (19:00-23:00 horas).

6.3.2 Índices de calidad ambiental

Al tratarse de una infraestructura existente, la valoración de la situación acústica consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en la Tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. (BOE núm. 254, de 23 de octubre de 2007), modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm. 178, de 26 de julio de 2012).

6.3.3 Niveles sonoros

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde (Ld y Le) de los escenarios situación actual y desarrollo previsible.

Ilustración III.18.- Huellas acústicas del aeropuerto de Fuerteventura. Periodo día (7-19h).

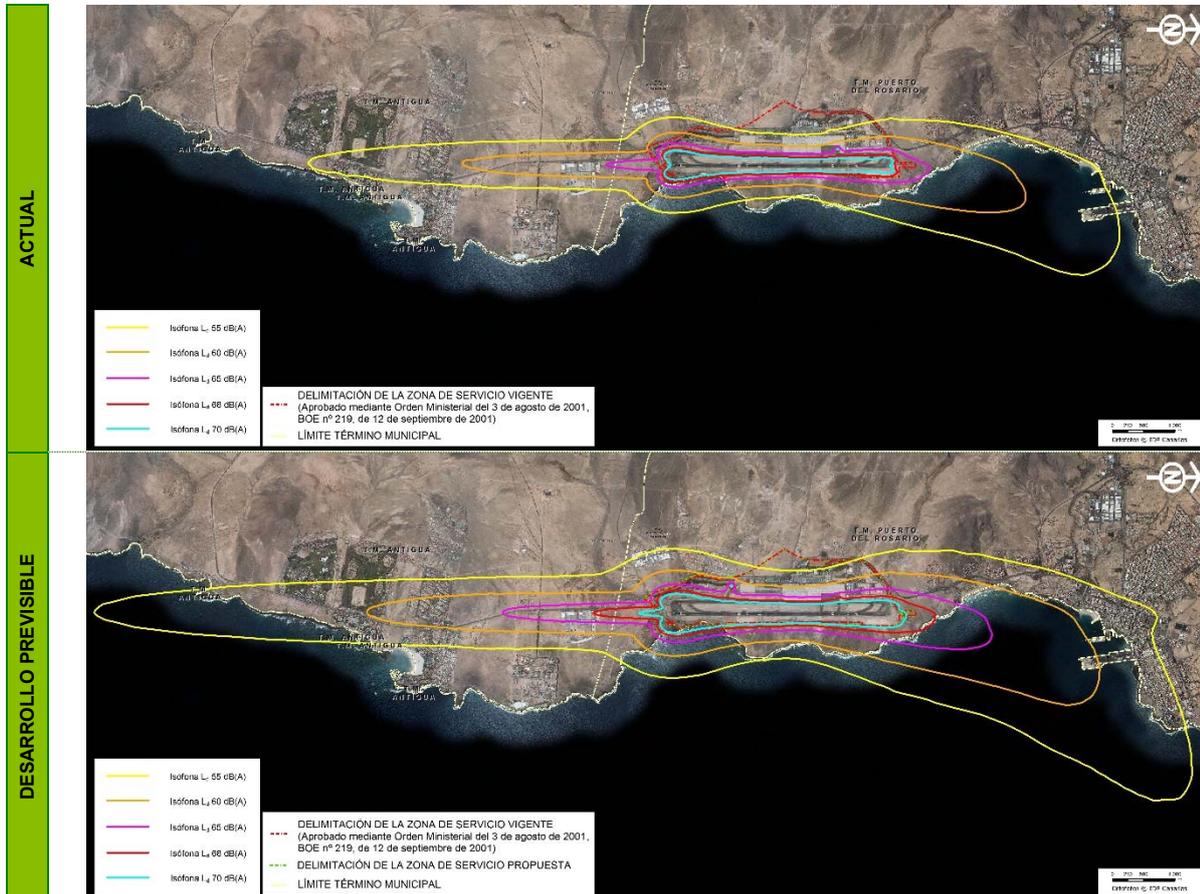
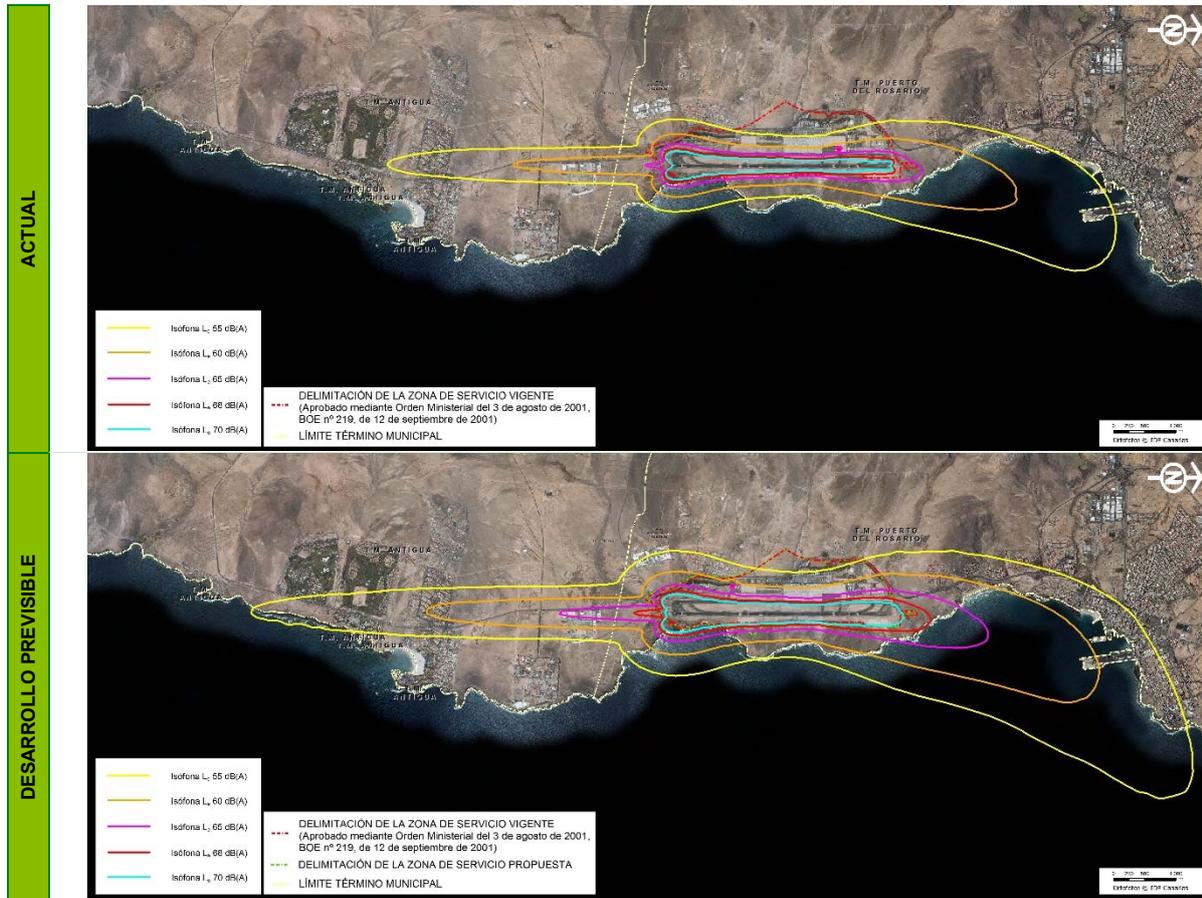


Ilustración III.19.- Huellas acústicas del aeropuerto de Fuerteventura. Periodo tarde (19-23h).



6.4 Zona deafección acústica

Según el Artículo 4 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, los planes directores deben contener documentación que refleje el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de servidumbres aeronáuticas, siendo las de tipo acústico una categoría de estas según el citado artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

De acuerdo con este artículo el Plan Director del aeropuerto de Fuerteventura incorpora el área deafección acústica para el aeropuerto de Fuerteventura, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por $L_d 60 \text{ dB (A)}$ y $L_e 60 \text{ dB (A)}$, elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para los escenarios actual y desarrollo previsible del plan director.

Ilustración III.20.- Área deafección acústica



7 Compatibilidad del aeropuerto con su entorno

7.1 Preámbulo

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el aeropuerto, en este apartado se recogen una serie de criterios que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, *“Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación aérea, estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en las disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación”*.

Asimismo, en la Disposición Adicional Única de la dicha Ley 48/1960, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, *“el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos”*.

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente que: *“los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*.

En la misma línea se refiere el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que dispone en su artículo 8 que: *“a los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*.

Para verificar el cumplimiento de lo anterior, la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por el Real Decreto 1267/2018, establece que:

“Las Administraciones u Organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.”

En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podría procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado.

Asimismo, también queda recogido en el artículo 29.2 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013:

“Los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones aeronáuticas civiles, serán informados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. A tales efectos, previo a la aprobación inicial del instrumento de ordenación, el organismo competente del planeamiento solicitará de la Dirección General de Aviación Civil la emisión de dicho informe. Los informes relativos a las modificaciones o revisiones de planeamiento se ceñirán a los aspectos que hayan sido objeto de alteración.

En el caso de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, se requerirá el informe previo del Ministerio de Defensa.

Estos informes tendrán el carácter de preceptivos y vinculantes en lo que se refiere a la compatibilidad del planeamiento con las servidumbres aeronáuticas. En ellos se identificarán los ámbitos o sectores del planeamiento urbanístico informado que podrán acogerse a lo previsto en el artículo 32, así como las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas a los efectos de lo previsto en los artículos 31, 32 o 33.

El plazo para la emisión de estos informes es de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida, incluido el informe del Ministerio de Defensa, y en su caso, el de la Comunidad Autónoma. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el informe o informes preceptivos y vinculantes, se entenderán evacuados con carácter disconforme.

A falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el instrumento de planificación territorial o urbanística en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.”

Por ello, a continuación se recogen las disposiciones legales y también se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios, en base a la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, que tendrán que tenerse en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la referida disposición adicional.

7.2 Disposiciones legales en relación con el uso de los predios

Los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial, en cumplimiento de la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por el Real Decreto 1267/2018, y del artículo 29.2 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

Por ello, tendrán en cuenta las superficies de limitación de alturas que resulten más restrictivas en cada caso para determinar las alturas (respecto al nivel del mar) que no deberán ser sobrepasadas por ninguna nueva edificación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificación del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

No obstante lo anterior, podrán informarse favorablemente o autorizarse las actuaciones que superen las superficies de limitación de alturas, en aquellos casos en que, mediante estudio aeronáutico se acredite, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, actualmente la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 29.5 y 33.1 del Decreto 584/1972, sobre servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies de limitación de alturas formular y presentar el correspondiente estudio aeronáutico firmado por profesional competente y visado por el colegio profesional correspondiente. No podrán aprobarse documentos de planeamiento territorial o urbanístico o autorizarse actuaciones sin que se haya pronunciado expresamente en sentido favorable la autoridad aeronáutica competente.

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas, serán de aplicación las limitaciones derivadas del artículo 10 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas actividades o instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.

Dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la autoridad aeronáutica competente, de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies de limitación de alturas, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas.

Las construcciones, instalaciones o plantaciones en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas requieren autorización previa de la autoridad aeronáutica competente, conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas en su actual redacción.

Por último, de acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social y, consiguientemente, sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

Asimismo, los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos incluidos en las isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, según lo expuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre.

En este sentido, tanto el citado Real Decreto 1367/2007 como la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, establecen las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos, permitiendo conseguir su integración con los usos urbanísticos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por dichos aeropuertos.

7.3 Criterios en relación con las condiciones de uso de los predios

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente ámbitos incluidos dentro de curvas isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta dichas huellas de ruido, así como las Servidumbres Aeronáuticas Acústicas, tanto las correspondientes a la situación actual como las relativas al desarrollo previsible.

A tales efectos, en los ámbitos incluidos dentro de las curvas isófonas $L_d = 60 \text{ dB(A)}$ - $L_e = 60 \text{ dB(A)}$ - $L_n = 50 \text{ dB(A)}$ se considerarán incompatibles los nuevos usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios, así como las nuevas edificaciones o las modificaciones de las existentes destinadas a dichos usos que incrementen el número de personas afectadas.

Para la legalización de edificaciones previamente existentes no amparadas por licencia, destinadas a usos de vivienda, residenciales o dotacionales educativos o sanitarios en cualquier categoría de suelo, que se encuentren en terrenos afectados por las curvas isófonas $L_d = 60 \text{ dB(A)}$ - $L_e = 60 \text{ dB(A)}$ - $L_n = 50 \text{ dB(A)}$, se deberán dotar del aislamiento suplementario que sea necesario para que en el interior de las mismas se cumplan los objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior habitable que se definen en la tabla B del Anexo 2 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, no corriendo el gestor aeroportuario ni el Ministerio de Fomento con los costes de dicha insonorización.

8 Áreas de coordinación

Con motivo de las actuaciones a llevar a cabo en el horizonte que abarca el contenido de este Plan Director y que se describen en el Capítulo 5 de la Memoria, se establecerán las áreas de coordinación pertinentes entre las distintas instituciones involucradas con el fin de mantener el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias.

De esta forma, Aena, el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Medio Ambiente y el Ayuntamiento de Puerto del Rosario o cualquier otro afectado, deberán cooperar para mantener el grado de seguridad, operatividad y funcionalidad de la infraestructura mientras se lleven a cabo las actuaciones que configuren el desarrollo previsible.

Cabe reseñar que existe un cierto solape entre la Zona de Servicio aeroportuaria y la Zona Próxima de Seguridad de la instalación militar situada al oeste del aeropuerto denominada Acuartelamiento Teniente Coronel Valenzuela. Cualquier nuevo desarrollo que se proponga llevar a cabo en esos terrenos deberá ser previamente coordinado entre el Ministerio de Defensa, Aena S.M.E., S.A. y cualquier otro organismo que se pudiera ver afectado.

De igual modo, la Zona de Servicio aeroportuaria presenta un cierto solape con el Dominio Público Marítimo-Terrestre. Cualquier nuevo desarrollo que se proponga llevar a cabo en esos terrenos deberá ser previamente coordinado entre la Dirección General de Costas, Aena S.M.E., S.A. y cualquier otro organismo que se pudiera ver afectado.