



ESTUDIO DE BASE (XXIX)

Aeropuertos: Zonas de servicio y servidumbres establecidas en razón de la navegación aérea

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Situación actual y objeto del Estudio de Base

1. ZONAS DE SERVICIO AEROPORTUARIA

- 1.1.- Definición y cuestiones generales
- 1.2.- Criterios a considerar por el planeamiento en relación con la zona de servicio de los aeropuertos.

2. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- 2.1.- Definición, objeto de las servidumbres y consideraciones generales
- 2.2.- Criterios a considerar por el planeamiento en relación con las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos insulares.

3. SERVIDUMBRES ACÚSTICAS

- 3.1.- Definición, objeto y consideraciones generales
- 3.2.- Criterios a considerar por el planeamiento en relación con las servidumbres acústicas de los aeropuertos insulares

4. MARCO LEGAL

5. PLANOS

Estudio de base XXIX

Aeropuertos: Zonas de servicio y servidumbres establecidas en razón de la navegación aérea

INTRODUCCIÓN

SITUACIÓN ACTUAL Y OBJETO DEL ESTUDIO DE BASE

Tenerife cuenta en la actualidad con dos aeropuertos de interés general, el aeropuerto de Tenerife Norte, en el término municipal de San Cristóbal de La Laguna y el aeropuerto de Tenerife Sur en Granadilla de Abona.

El aeropuerto de Los Rodeos, posteriormente Tenerife Norte, inicia su actividad como tal en los años 30 del pasado siglo acondicionando el aeródromo militar preexistente, mientras que el aeropuerto Tenerife Sur fue inaugurado a finales de los años 70. Si bien la construcción definitiva del aeropuerto del Sur estuvo íntimamente relacionada con la aparición de la ciudad turística en Los Cristianos y Las Américas y la construcción de la TF-1 que comunicaba ésta con el área metropolitana, ya desde la década de los años 30 en que se iniciaban las actividades en los Rodeos, por las dificultades meteorológicas que frecuentemente presentaba, se barajaron alternativas de localización en el sur de la isla, concretamente en la bahía de Los Cristianos.

Actualmente ambos aeropuertos desarrollan una actividad notable en el contexto de los aeropuertos nacionales, si bien con claras diferencias entre sí en cuanto a la tipología de los tráficos de pasajeros y las restantes actividades aeroportuarias hecho que denota una clara especialización y complementariedad en la actividad insular que, en 2007, presentaba un balance de 12.637.204 pasajeros y 34.337.365 de Kg en actividad de carga.

El aeropuerto de Tenerife Norte enclavado en la conurbación Santa Cruz-La Laguna con un total 4.122.243 pasajeros en 2007 concentra en la actualidad la mayor parte del tráfico interior de pasajeros, 3.939.889 que representan más del 70% del total insular; además se ha de señalar que con 25.169.292 de Kg es el quinto aeropuerto nacional y el segundo en Canarias en actividades de carga. Entre el año 2000 y 2007 ha pasado de desplazar a 2.411.100 pasajeros a 4.125.131, consolidando Madrid-Tenerife Norte como la sexta ruta con mayor tráfico de pasajeros -superando el millón anual- y albergando la mayor parte de la actividad de la compañía Binter Canarias en Tenerife que es la quinta compañía en cuota de mercado a nivel nacional según datos de AENA.

El aeropuerto de Tenerife Sur vincula su actividad aeroportuaria a la turística, acumulando más del 97% del tráfico exterior de la isla; de los 8.514.961 pasajeros que desplazó en el año 2007 y que lo colocan como el sexto aeropuerto nacional y segundo de Canarias en cuanto al movimiento de pasajeros, 6.663.512 provenían de tráficos exteriores. En cuanto al desplazamiento de carga, con 9.168.073 kg, su actividad supone poco más de un tercio de la carga que se mueve a través del aeropuerto de Tenerife Norte, si bien aún así, es el noveno aeropuerto nacional en operaciones de carga.

El desarrollo futuro de ambos aeropuertos, al menos hasta 2015, está previsto en sus respectivos **Planes Directores**, aprobados por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 de septiembre) en el caso del aeropuerto de Tenerife Norte y por Orden del Ministerio de Fomento de 14 de 2002 (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo) y por ORDEN FOM/550/2004, de 27 de febrero en el caso del Aeropuerto de Tenerife Sur.

Los Planes Directores, que constituyen los instrumentos de ordenación sectorial (no urbanística) de los aeropuertos de interés general tienen por objeto, entre otros, delimitar la denominada **zona de servicio del aeropuerto**, que constituye el ámbito territorial del mismo y que alberga las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreo y las complementarias a éstas, así como los espacios de reserva que garantizan las posibilidades de expansión previstas en el Plan.

Desde la óptica de la ordenación territorial, y sobre todo en territorio archipelágico, es indudable que los aeropuertos constituyen infraestructuras de transporte de primer orden que adquieren el papel de elementos estructurantes en la ordenación. En consecuencia, el Plan Insular pretende consolidar en Tenerife un sistema aeroportuario integrado en que los dos aeropuertos existentes se complementen entre sí y con el resto de las infraestructuras, especialmente las viarias y de transporte.

Sin embargo, la consolidación de este papel en la estructura básica de comunicaciones de la isla –y de la propia Comunidad Autónoma- así como el desarrollo de las actuaciones previstas en los Planes Directores para garantizar el incremento de las actividades aeroportuarias, sólo puede ser garantizado a través de la conciliación entre los usos que se desarrollen en el entorno de los aeropuertos y la propia actividad aeroportuaria, garantizando la operatividad y la seguridad de la misma. Con tal objeto la legislación sectorial establece una serie de limitaciones o servidumbres en el entorno de los aeropuertos que deberán ser observadas por el planeamiento y por las administraciones a la hora de autorizar usos y construcciones en su entorno: las **afecciones o servidumbres acústicas** y las **servidumbres aeronáuticas**, referidas a los **aeródromos**, a las **instalaciones radioeléctricas** de ayuda a la navegación y a las **operaciones de las aeronaves**.

Reconociendo el papel estratégico de los aeropuertos, no sólo como elementos estructurantes del modelo territorial insular, sino también como infraestructuras soporte de uno de los sectores económicos más relevantes de la isla como es el turismo y, considerando las dificultades que para la ordenación presenta un territorio de escasa superficie donde casi la mitad está declarada por Ley Espacio Natural Protegido (48%), con una orografía accidentada que minorra su “superficie útil” y sometido, sin embargo, al alto nivel de requerimientos funcionales que impone una población de 886.033 habitantes y 5.292.327 de turistas anuales, es **objeto** de este **Estudio de Base**:

- Exponer las **limitaciones y servidumbres a que están sometidos los aeropuertos de Tenerife** de acuerdo a la legislación sectorial aeroportuaria y a las previsiones de sus respectivos Planes Directores.
- Establecer una serie de **criterios de actuación** dirigidos al planeamiento o a las autorizaciones o licencias a través de las que se legitiman las construcciones o actividades en el territorio que, de conformidad con lo dispuesto en la legislación sectorial y con los criterios de la Administración Estatal competente, en este caso la Dirección General de Aviación Civil, puedan ser conciliadas las garantías de operatividad y seguridad que demandan las infraestructuras aeroportuarias y las previsiones del planeamiento territorial y urbanístico en el entorno de los mismos.

1. ZONAS DE SERVICIO AEROPORTUARIA

1.1. DEFINICIÓN Y CUESTIONES GENERALES

Desde la óptica territorial la **zona de servicio aeroportuaria** constituye el ámbito de territorio ocupado por un aeropuerto y su entorno próximo en el que se realizan las actividades complementarias a la actividad aeroportuaria y que comprende los terrenos necesarios para garantizar el desarrollo futuro del mismo.

La **zona de servicio** y su finalidad, así como la administración y el instrumento competente para su delimitación, se definen en el artículo 166 de la **Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social**. En el apartado primero de dicho artículo se establece:

“El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de ésta y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 30 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.”

Esta definición se reitera en el artículo primero del **Real Decreto 2591/1998, de 4 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, que en su artículo segundo establece como objeto de los Planes Directores, además del establecimiento de las previsiones de desarrollo de los aeropuertos, la delimitación de sus **zonas de servicio**:

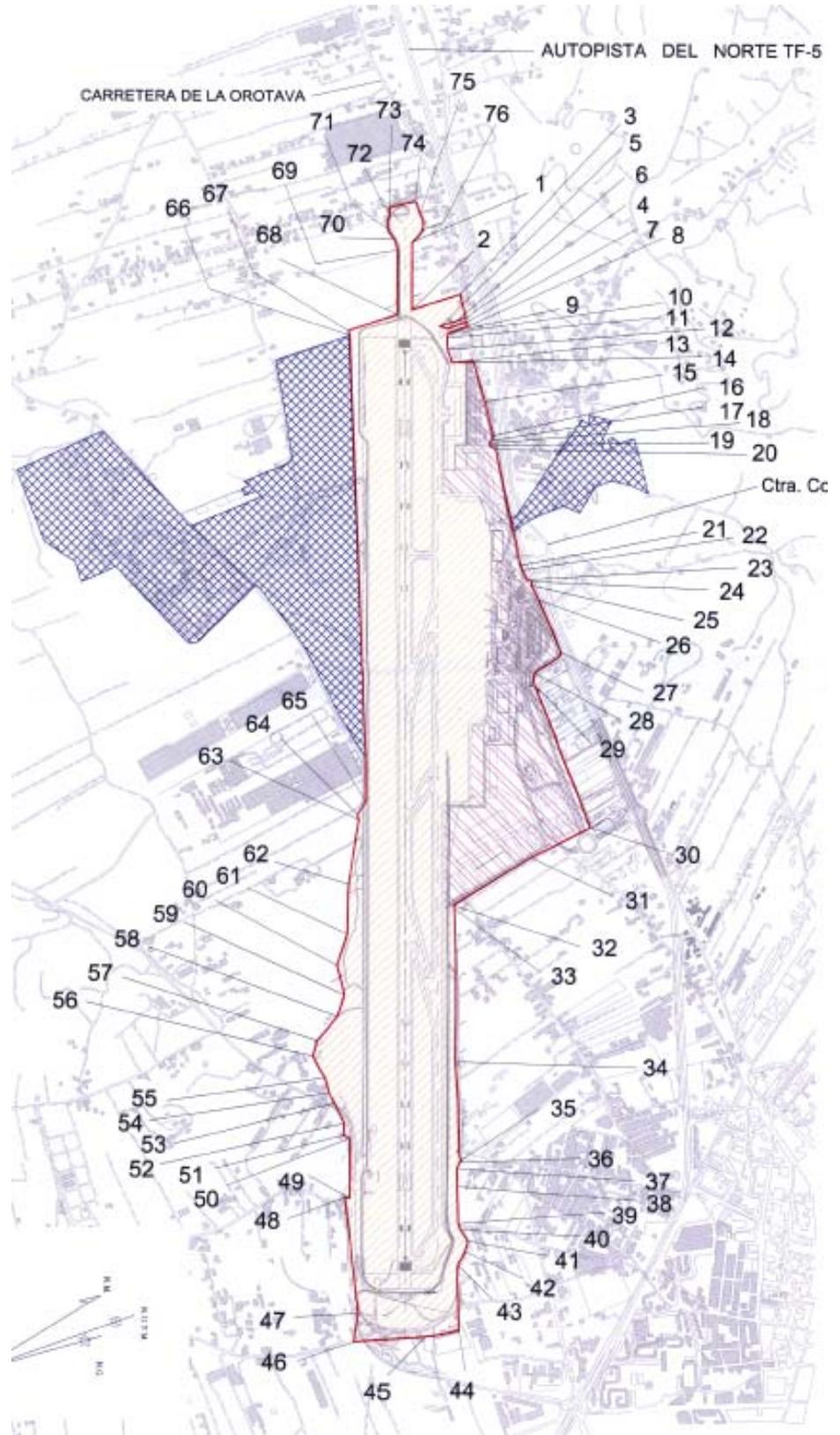
“En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán:

Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.

Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, además de las actividades aeroportuarias señaladas en el apartado anterior, el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos (...)

Los dos aeropuertos tinerfeños cuentan con sus correspondientes Planes Directores en vigor, en los que se delimitan las zonas de servicio reproducidas a continuación con sus respectivas coordenadas UTM y en los planos que forman parte de este Estudio de Base.



DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 de septiembre)

Coordenadas UTM de la zona de servicio del aeropuerto Tenerife Norte

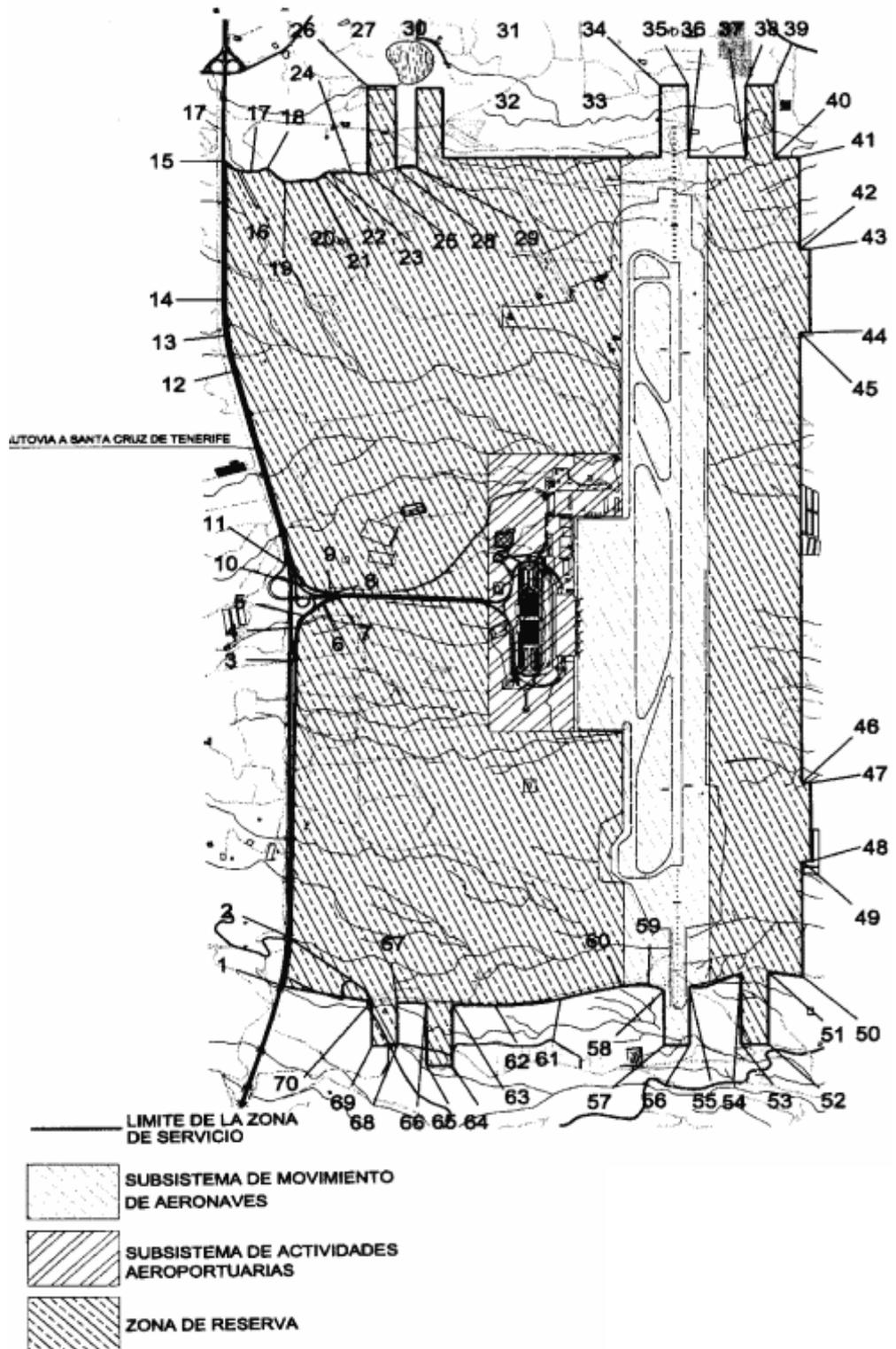
1	X	366944	25	X	368265	49	X	370103	73	X	366718
	Y	3152054		Y	3152003		Y	3150584		Y	3152019
2	X	367173	26	X	368237	50	X	369902	74	X	366811
	Y	3151962		Y	3152011		Y	3150661		Y	3152118
3	X	367185	27	X	368531	51	X	369884	75	X	366589
	Y	3152147		Y	3152015		Y	3150648		Y	3152117
4	X	367273	28	X	368566	52	X	369844	76	X	366916
	Y	3152134		Y	3151902		Y	3150663		Y	3152103
5	X	367267	29	X	368605	53	X	369763			
	Y	3152037		Y	3151883		Y	3150659			
6	X	367185	30	X	369166	54	X	369722			
	Y	3152060		Y	3151884		Y	3150652			
7	X	367273	31	X	369188	55	X	369665			
	Y	3152134		Y	3151644		Y	3150659			
8	X	367304	32	X	369247	56	X	369576			
	Y	3152130		Y	3151319		Y	3150648			
9	X	367301	33	X	369257	57	X	369529			
	Y	3152063		Y	3151318		Y	3150682			
10	X	367303	34	X	369781	58	X	369472			
	Y	3152054		Y	3151119		Y	3150782			
11	X	367316	35	X	370123	59	X	369407			
	Y	3152045		Y	3151008		Y	3150833			
12	X	367357	36	X	370128	60	X	369298			
	Y	3152031		Y	3151003		Y	3150848			
13	X	367406	37	X	370145	61	X	369204			
	Y	3152030		Y	3150985		Y	3150923			
14	X	367433	38	X	370206	62	X	369037			
	Y	3152102		Y	3150961		Y	3150994			
15	X	367582	39	X	370334	63	X	368835			
	Y	3152090		Y	3150915		Y	3151114			
16	X	367709	40	X	370358	64	X	368817			
	Y	3152071		Y	3150915		Y	3151116			
17	X	367724	41	X	370405	65	X	368782			
	Y	3152060		Y	3150923		Y	3151162			
18	X	367729	42	X	370436	66	X	367180			
	Y	3152050		Y	3150902		Y	3151721			
19	X	367736	43	X	370475	67	X	367162			
	Y	3152047		Y	3150861		Y	3151722			
20	X	367758	44	X	370694	68	X	367170			
	Y	3152062		Y	3150779		Y	3151905			
21	X	368184	45	X	370674	69	X	366952			
	Y	3151996		Y	3150656		Y	3151993			
22	X	368202	46	X	370597	70	X	366908			
	Y	3151995		Y	3150409		Y	3151997			
23	X	368241	47	X	370508	71	X	366866			
	Y	3152000		Y	3150462		Y	3151988			
24	X	368253	48	X	370097	72	X	366823			
	Y	3152008		Y	3150567		Y	3152012			

Área de cautela aeroportuaria del aeropuerto Tenerife Norte (Plan Director)



En el **Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte** vigente se delimita fuera de la zona de servicio un área denominada “**área de cautela aeroportuaria**”,-en trama oscura- que tiene por objeto preservar los terrenos que, más allá del horizonte previsto en el Plan, puedan ser necesarios para un futuro desarrollo del aeropuerto de acuerdo a los condicionantes derivados de las limitaciones de uso del suelo por afecciones acústicas y de preservación de las servidumbres, así como por la propia necesidad de terrenos.

Esta área constituye según el Plan Director una defensa recíproca de las agresiones entorno-aeropuerto que pretende controlar la expansión urbana de las inmediaciones del aeropuerto y hacerla compatible con el desarrollo futuro de la actividad aeroportuaria. (7.2 Área de cautela aeroportuaria de la Memoria del Plan Director)



DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Sur aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 14 de 2002 (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo).

ORDEN FOM/550/2004, de 27 de febrero, por la que se complementan las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en cuanto a la ampliación del campo de vuelos.

Coordenadas UTM de la zona de servicio del aeropuerto Tenerife Sur

1	X	342855	25	X	347038	49	X	344318
	Y	3103915		Y	3105064		Y	3101908
2	X	343110	26	X	347472	50	X	343745
	Y	3103977		Y	3105230		Y	3101692
3	X	344496	27	X	347518	51	X	343711
	Y	3104471		Y	3105109		Y	3101850
4	X	344665	28	X	347108	52	X	343354
	Y	3104521		Y	3104953		Y	3101715
5	X	344735	29	X	347146	53	X	343309
	Y	3104510		Y	3104864		Y	3101832
6	X	344821	30	X	347541	54	X	343656
	Y	3104461		Y	3105013		Y	3101963
7	X	344874	31	X	347584	55	X	343512
	Y	3104403		Y	3104901		Y	3102163
8	X	344901	32	X	347237	56	X	343222
	Y	3104420		Y	3104770		Y	3102053
9	X	344889	33	X	347592	57	X	343180
	Y	3104446		Y	3103832		Y	3102162
10	X	344882	34	X	347949	58	X	343450
	Y	3104553		Y	3103967		Y	3102265
11	X	344943	35	X	347995	59	X	343450
	Y	3104641		Y	3103846		Y	3102342
12	X	345843	36	X	347638	60	X	343401
	Y	3105268		Y	3103711		Y	3102458
13	X	346005	37	X	347731	61	X	343242
	Y	3105367		Y	3103463		Y	3102696
14	X	346179	38	X	348089	62	X	343104
	Y	3105445		Y	3103598		Y	3102969
15	X	346868	39	X	348135	63	X	343036
	Y	3105700		Y	3103476		Y	3103153
16	X	346841	40	X	347777	64	X	342734
	Y	3105639		Y	3103341		Y	3103040
17	X	346855	41	X	347819	65	X	342692
	Y	3105574		Y	3103232		Y	3103150
18	X	346896	42	X	347362	66	X	343002
	Y	3105509		Y	3103059		Y	3103269
19	X	346864	43	X	347378	67	X	342959
	Y	3105409		Y	3103017		Y	3103396
20	X	346889	44	X	346961	68	X	342744
	Y	3105350		Y	3102860		Y	3103316
21	X	346922	45	X	346946	69	X	342703
	Y	3105284		Y	3102902		Y	3103425
22	X	346961	46	X	344707	70	X	342922
	Y	3105256		Y	3102055		Y	3103508
23	X	346984	47	X	344721			
	Y	3105233		Y	3102018			
24	X	347018	48	X	344333			
	Y	3105140		Y	3101871			

La aprobación de los Planes Directores con la correspondiente delimitación de las **zonas de servicio** de los aeropuertos, según consta en el artículo 6 Real Decreto 2591/1998, lleva implícita la **declaración de utilidad pública**, a efectos expropiatorios, de los terrenos de titularidad privada que se localicen en la misma.

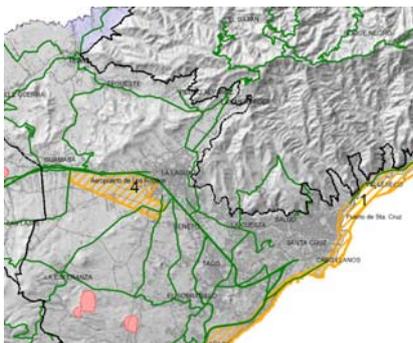
Zonas de servicio aeroportuarias y planificación urbanística

La incorporación de las determinaciones de la planificación estratégica o sectorial de los aeropuertos establecida en los Planes Directores al planeamiento urbanístico fue resuelta en el apartado segundo del citado artículo 166 de la **Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social**, y más tarde recogido en el artículo 8 del **Real Decreto 2591/1998, de 4 diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio**: Según se establece en dichos artículos los planes generales de ordenación calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como **sistema general aeroportuario**, no pudiendo incorporar determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

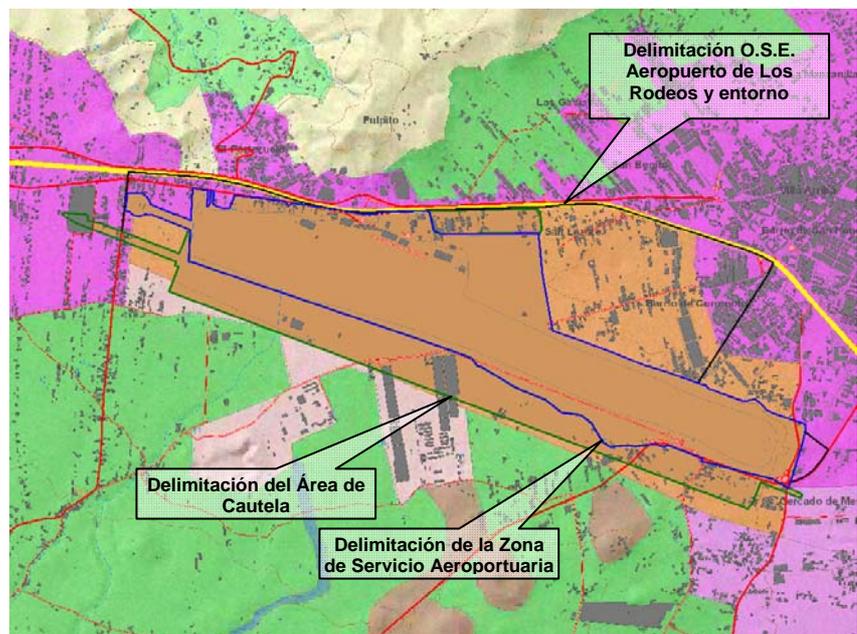
La ordenación de dichos sistemas generales aeroportuarios se realizará a través de un **plan especial urbanístico** que se formulará por la administración estatal competente. El procedimiento de tramitación y aprobación de dicho plan especial se regula en el artículo 9 del **Real Decreto 2591/1998, de 4 diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio**, además de las disposiciones que se deriven de la aplicación de la legislación urbanística de la Comunidad Autónoma de Canarias que no contradigan al citado Real Decreto. Corresponde la aprobación definitiva de los Planes Especiales Aeroportuarios al Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna y al Il. Ayuntamiento de Granadilla de Abona.

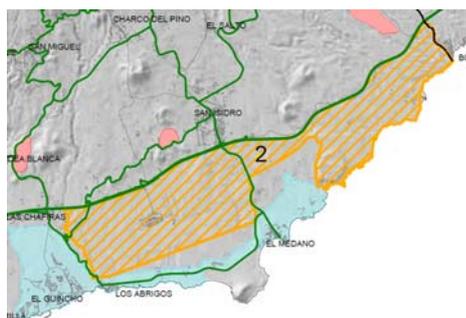
Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sectorial en relación con la ordenación de los aeropuertos a través de los **Planes Directores** y los **Planes Especiales de Ordenación formulados por AENA**, el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, en reconocimiento del papel estratégico de las infraestructuras aeroportuarias en la isla y, con objeto de aprovechar la renta de situación de los aeropuertos ha previsto en el entorno de los mismos sendas Operaciones Singulares Estructurantes (OSE), denominadas:

- OSE del Aeropuerto de Los Rodeos y entorno
- OSE de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife

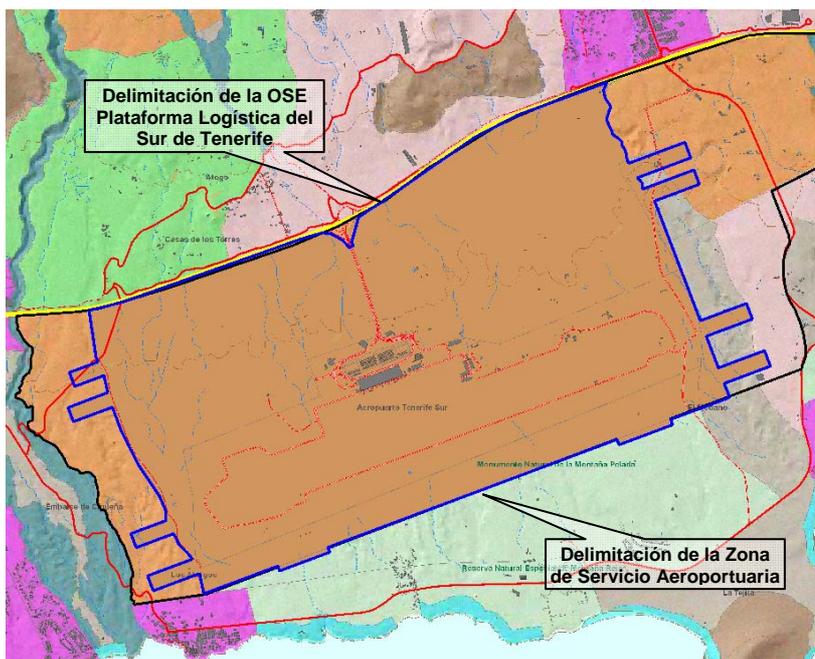


OSE del Aeropuerto de Los Rodeos y entorno





OSE de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife



En el PIOT, las OSE se definen como un conjunto coherente de actuaciones de transformación del territorio cuya finalidad es configurar un **elemento fundamental en la articulación del modelo de ordenación insular**.

El objetivo principal de la **OSE el Aeropuerto de los Rodeos** es la reserva de su entorno para garantizar la funcionalidad de las instalaciones actuales y posibilitar sus eventuales ampliaciones, así como para la posible implantación de actividades logísticas ligadas a la infraestructura aeroportuaria mientras que, con la OSE de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife, donde queda integrado el Aeropuerto Tenerife Sur, se pretende constituir un **gran área logística** que abarque las dos principales infraestructuras de transporte de la isla, el puerto de Granadilla y el aeropuerto, y sus entornos inmediatos. La amplia reserva de terrenos existente entre las mismas se destina a la implantación y/o ampliación de dichas infraestructuras, y a la localización de actividades logísticas ligadas al abastecimiento, almacenamiento y distribución de mercancías, servicios básicos de infraestructura, y de aquellos usos industriales que, por sus específicas características, deban ubicarse en estrecha conexión con el futuro puerto y el aeropuerto.

Según está previsto en el PIOT ambas Operaciones Singulares Estructurantes serán ordenadas a través de **Planes Territoriales Parciales de Ordenación** que incorporarán en su ámbito el de la **zona de servicio de los aeropuertos**. En el caso de la OSE del aeropuerto de Los Rodeos el PTPO,

*“...deberá **coordinar y armonizar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación**: las disposiciones de los planes urbanísticos que lo ordenan, y, de los planes territoriales de infraestructuras viarias y del Plan Director del aeropuerto, cuyas disposiciones en materia sectorial prevalecerán en sus ámbitos específicos”*

Mientras que el PTPO de la OSE de la Plataforma Logística del Sur de Tenerife,

*“...deberá **coordinar las actuaciones previstas y en desarrollo en el ámbito de actuación**: las disposiciones de los planes urbanísticos que lo ordenan, y del Plan de Usos y Plan Especial del Puerto y del Plan Director del aeropuerto, cuyas disposiciones en materia sectorial prevalecerán en sus ámbitos específicos de ordenación”.*

El cumplimiento de los objetivos del PIOT en relación con dichas OSEs es perfectamente compatible con la ordenación aeroportuaria establecida en los Planes Directores dado que los planes territoriales previstos ordenarán el ámbito de las OSEs de forma integral estableciendo determinaciones que coordinen y armonicen lo dispuesto en los planes directores y planes especiales aeroportuarios (o portuarios el caso de la Plataforma Logística) con el resto del ámbito. De conformidad con lo dispuesto en la legislación sectorial aeroportuaria los PTPO atribuirán al ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos el uso de infraestructuras remitiendo al **planeamiento general** la calificación del mismo como **sistema general aeroportuario** y su ordenación al **Plan Especial** previsto en el **Real Decreto 2591/1998**, antes citado.

El papel de instrumentos de coordinación que el PIOT atribuye a los PTPO que ordenen las OSEs queda refrendado al prever que una vez aprobados dichos planes para la gestión y ejecución de los mismos se pondrá en marcha una organización consorcial en la que participen todas la Administraciones con competencias en los ámbitos de las Operaciones Singulares Estructurantes.

1.2.- CRITERIOS A CONSIDERAR POR EL PLANEAMIENTO EN RELACIÓN CON LA ZONA DE SERVICIO DE LOS AEROPUERTOS.

1. Los planes territoriales y urbanísticos que ordenen ámbitos territoriales que comprendan el aeropuerto Tenerife Norte y el aeropuerto Tenerife Sur tendrán en consideración la delimitación de las **zonas de servicio** de dichos aeropuertos contenidas en sus respectivos **Planes Directores**, no pudiendo incorporar determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.¹

2. De conformidad con lo dispuesto en la legislación sectorial, los Planes Generales de Ordenación calificarán la **zona de servicio** de los aeropuertos como **sistema general de infraestructuras**², remitiendo la ordenación de estos ámbitos a un **Plan Especial de Ordenación** que deberá formular la administración estatal competente, según el procedimiento descrito en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998.

3. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística atenderán las recomendaciones que se establezcan en los Planes Directores en relación con la **incidencia de la actividad aeroportuaria en su entorno territorial**.

En particular, en caso de que se prevean desarrollos urbanísticos en el ámbito del "Área de Cautela" definida en el Plan Director del Aeropuerto Tenerife Norte, es recomendable el consenso de dichas previsiones con la administración estatal competente a efectos de compatibilizar las actuaciones de transformación del territorio con el desarrollo futuro del aeropuerto.

¹ Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Art. 166

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 en por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Art. 1 y 2

Artículo 166.

1. El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de ésta y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 30 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.
(...)

Artículo 1. Zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma, en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 39 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto.

Artículo 2. Plan Director del aeropuerto y de su zona de servicio.

1. En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán:

Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos; y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.

Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. (...)

² Ibidem. Art. 166.2

Ibidem Art. 8

Artículo 166.2

1. (...)

2. 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.

Dicho sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se formulará por AENA, de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director y se tramitará y aprobará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable. (...)

Artículo 8. Sistema general aeroportuario.

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.

El sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

4. De acuerdo con lo previsto en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, previa a su aprobación inicial, los **instrumentos de ordenación territorial o urbanística**, y sus revisiones o modificaciones, 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 en virtud de la Ley de Navegación Aérea, deberán ser remitidos a la administración estatal competente al objeto de que emita informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general, sobre el ámbito territorial afectado por las servidumbres y sobre los usos que se pretenden asignar a este espacio.

Este informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, será emitido en el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más sin que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los instrumentos de ordenación territorial o urbanística. En el supuesto de que la Administración pública competente para la formulación o tramitación del plan no aceptara las observaciones formuladas por la Administración del Estado, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de sus competencias.

5. La **ejecución de obras en el recinto aeroportuario**, promovidas por la Administración Pública o por promotores privados en virtud de autorizaciones o concesiones, estará a lo dispuesto para las mismas en el artículo 10 del Real Decreto 2591/1998³, cuestión que deberá ser advertida en el Plan Especial que legitime las mismas.

³ **Ibidem. Art.10**

Artículo 10. Ejecución de obras en el recinto aeroportuario.

1. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Dichas obras deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente, a cuyo efecto los proyectos deberán someterse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial o instrumento equivalente a que se refiere el artículo 8, las obras que realice Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del aeropuerto, o, en defecto de éste, realizarse dentro de la zona de servicio determinada y delimitada conforme a lo establecido por la disposición transitoria única de este Real Decreto.

2. Las obras realizadas en el dominio público aeroportuario en virtud de autorización o concesión no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. El proyecto de construcción deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea sobre la compatibilidad con el plan especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto.

2. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

2.1.- DEFINICIÓN, OBJETO Y CONSIDERACIONES GENERALES.

La Ley 48/60, de 21 de julio, sobre **Navegación Aérea** estableció las **Servidumbres Aeronáuticas** en el entorno de los Aeropuertos y de las instalaciones de ayuda a la navegación. En el artículo 51 de la misma se dispone:

“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 en disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación”.

Según lo dispuesto en la citada Ley la **naturaleza** y **extensión** de dichas servidumbres tienen que ser determinadas mediante Decreto acordado por el Consejo de Ministros conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre las mismas.

Con posterioridad, en el año 1972 a través de la aprobación del **Decreto 584/72, de 24 de Febrero, de servidumbres aeronáuticas**, se unificaron en una sola norma y se actualizaron todas las disposiciones hasta entonces vigentes en materia de servidumbres aeronáuticas. En este Decreto se diferenciaron **tres tipos de servidumbres**:

1. Las **servidumbres de los aeródromos**, que son las necesarias en los aeródromos y sus alrededores para garantizar la seguridad en el movimiento de las aeronaves. Para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo se establecen las áreas y superficies que se definen a continuación⁴:

-Área de subida en el despegue. Parte especificada del terreno o extensión de agua más allá del extremo de la pista o de la zona libre de obstáculos en el sentido de despegue.

-Superficie de subida de despegue. Plano inclinado u otra superficie especificada, limitado en planta por la proyección vertical del área de subida en el despegue.

-Área de aproximación. Parte especificada del terreno o extensión de agua, anterior al umbral de pista a la que afecten las maniobras en la fase de aproximación.

-Superficie de aproximación. Superficie plana inclinada o una combinación de planos, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación.

-Superficie de transición. Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde dos líneas paralelas al eje de pista, una a cada lado, y desde los bordes de la superficie de aproximación.

-Superficie horizontal interna. Superficie plana horizontal, especificada sobre un aeródromo y sus cercanías inmediatas.

-Superficie cónica. Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde la periferia de la superficie horizontal interna.

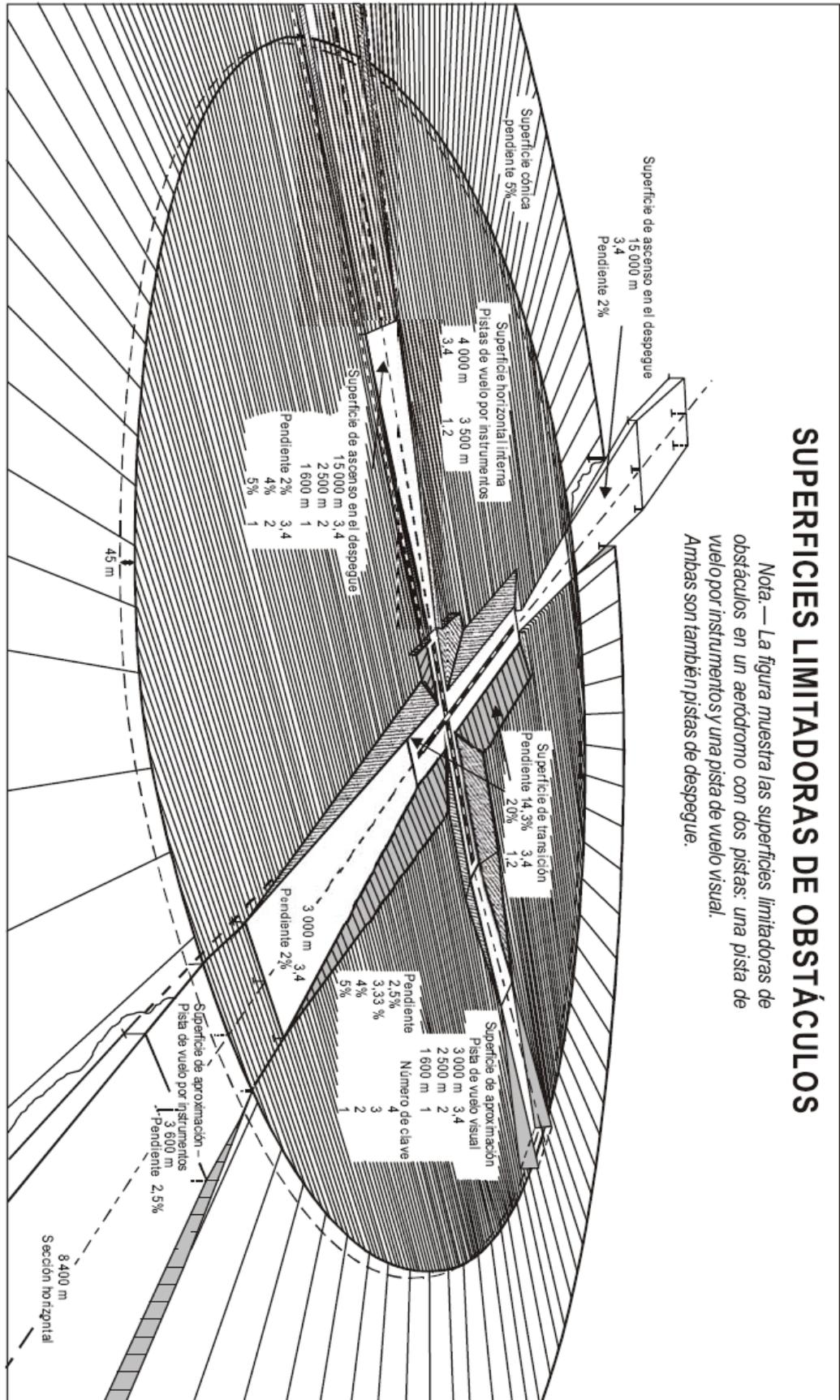
-Superficie horizontal externa. Plano horizontal, que contiene al límite superior de la superficie cónica y se extiende más allá de dicha superficie. Esta superficie se establecerá cuando sea necesario.

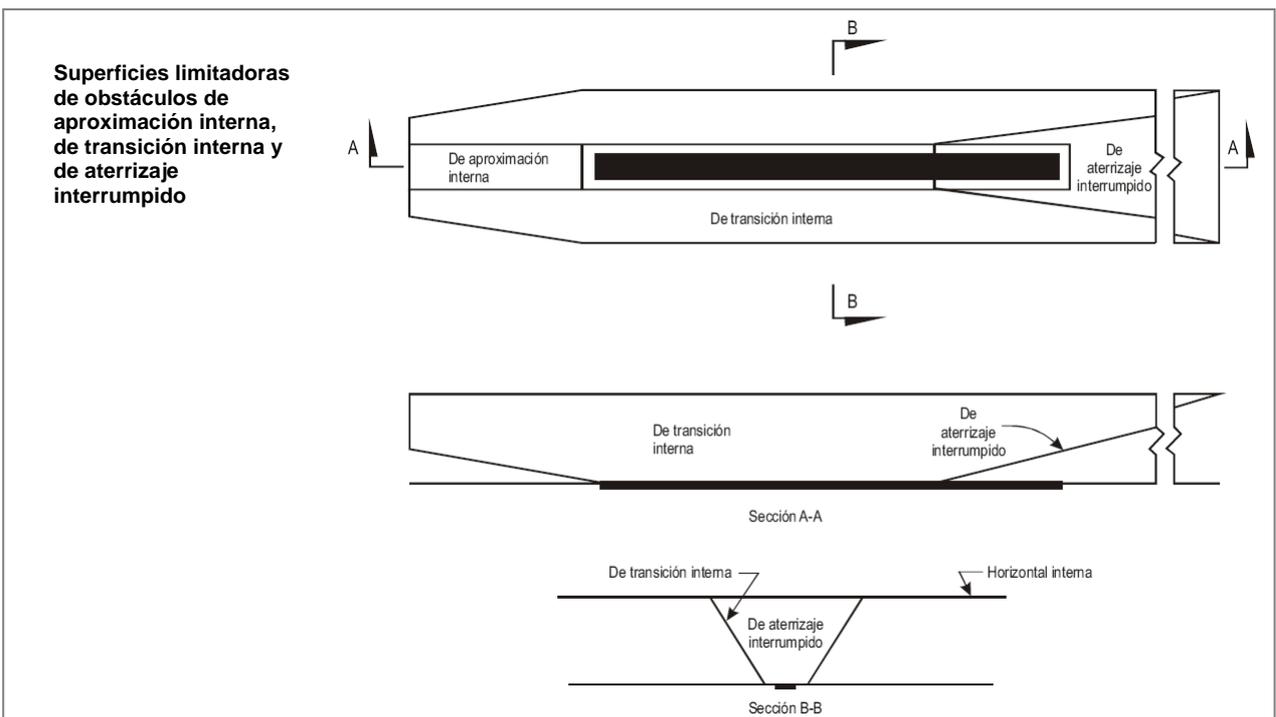
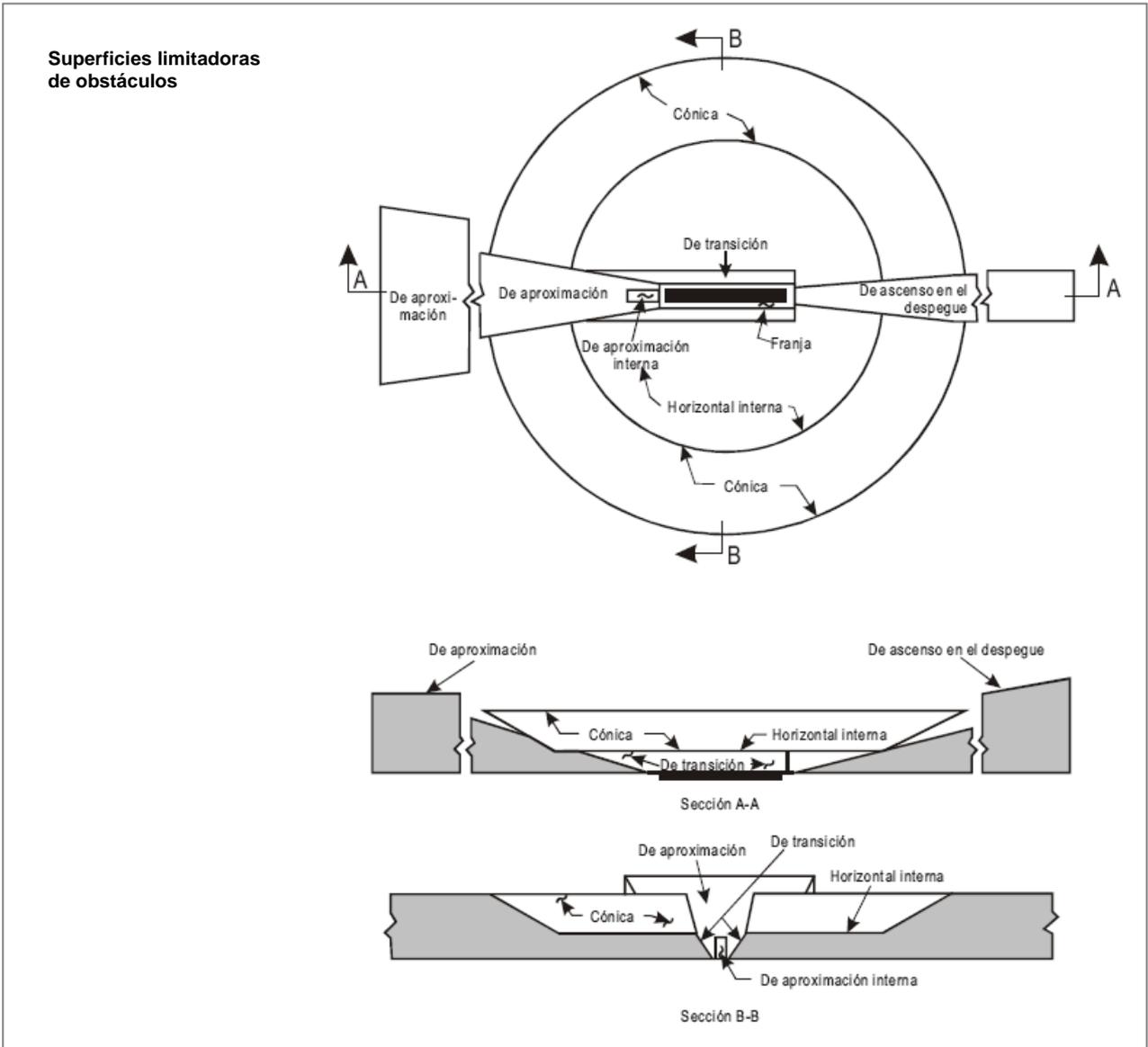
-Zona libre de obstáculos. Área rectangular, definida en el terreno o en el agua, situada a continuación del extremo de una pista, en el sentido del despegue, y designada y preparada como zona adecuada sobre la cual pueden efectuar las aeronaves una parte de la subida inicial hasta una altura especificada.

-Punto de referencia. El Ministerio competente determinará, por su coordenadas geográficas y altitud, el punto de referencia, cuya situación identificará el aeródromo.

⁴ Decreto 584/72, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas. Artículo 5

En el artículo sexto del Decreto 584/72 se describen las características de las áreas y superficies anteriores.





2. Las **Servidumbres de las Instalaciones Radioeléctricas Aeronáuticas** son las destinadas a garantizar el correcto funcionamiento de estas instalaciones de las que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo. Se diferencian **dos grupos de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas**⁵, las de **comunicaciones** (centros de emisores o receptores) y las de **ayuda a la navegación aérea** (radiobaliza marcadora tipo Z, radiobaliza marcadora en abanico "FanMarker", radiofaros no direccionales, radiofaros omnidireccionales VHF(VOR), equipos medidores de distancia (DME) y TACAN, localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOC/ILS), equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ILS) y radar de precisión para la aproximación (PAR), etc).

A efectos de la aplicación de las limitaciones derivadas de este tipo de servidumbres, en el artículo decimotercero del Decreto 584/72 se definen los siguientes términos, cuya configuración variará según los tipos de instalaciones radioeléctricas según se indica en las tablas III y IV del mismo.

-Instalaciones radioeléctricas aeronáuticas. Conjunto de equipos radioeléctricos (transmisores, receptores, reflectores activos o pasivos), sus antenas, líneas de transmisión, sistemas de tierra y las construcciones que pudieran contenerlos, sustentarlos o protegerlos, dependientes del Ministerio competente e instalados para establecer una transferencia de información, por medios radioeléctricos, entre puntos específicos, fijos o móviles.

-Zona de instalación. Superficie de terreno o de agua, en el que están situados los elementos de una instalación radioeléctrica aeronáutica, cuyo perímetro será delimitado en cada caso por el Ministerio competente.

-Punto de referencia de la instalación. En función de la situación de los elementos de una instalación y de sus características, el Ministerio competente definirá, por sus coordenadas geográficas y altitud, un punto que se llamará punto de referencia de la instalación.

-Plano de referencia de la instalación. Plano horizontal que contiene el punto de referencia de la misma.

-Zona de seguridad. Superficie de terreno o de agua que rodea la zona de instalación. La distancia entre las proyecciones ortogonales de los perímetros de la zona de seguridad e instalación, sobre el plano de referencia, será la magnitud especificada en las tablas III y IV del Decreto 584/72 de 24 de febrero.

-Zona de limitación de alturas. Superficie engendrada por un segmento que, partiendo de la proyección ortogonal del perímetro de la zona de instalación sobre el plano de referencia, mantiene con éste la pendiente dada en las tablas III y IV del Decreto 584/72 de 24 de febrero. Dicho segmento está contenido en el plano vertical, que pasa por la normal a la citada proyección, en cada uno de sus puntos. Su proyección ortogonal coincidirá con la de la zona de limitación de alturas.

3. Las **Servidumbres de las Operaciones de Aeronaves o Servidumbres Operacionales**, que son las necesarias para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo. Estas servidumbres son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación, por lo que las áreas y superficies variarán de acuerdo con las características técnicas de dicha ayuda y de los mínimos de aterrizaje que correspondan. Se diferencian los siguientes tipos:

-Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS⁶

-Servidumbres correspondientes a la maniobra NDB⁷

-Servidumbres correspondientes a la maniobra basada en dos NDB o VOR y NDB⁸

-Servidumbres correspondientes a la maniobra VOR⁹

-Servidumbres correspondientes a la maniobra efectuada con radar de precisión (PAR)¹⁰

⁵ Decreto 584/72, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas. Art. 5

⁶ Ibidem art. 18

⁷ Ibidem art. 19

⁸ Ibidem art. 20

⁹ Ibidem art. 21

¹⁰ Ibidem art. 22

-Servidumbres correspondientes a la maniobra efectuada con radar de vigilancia¹¹

-Servidumbres correspondientes a los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (VASIS)¹²

Las servidumbres correspondientes a cada una de las maniobras de aproximación según el tipo de instrumento de ayuda utilizado y citadas anteriormente se describen con detalle en el capítulo III del Decreto 584/72

En las áreas y superficies correspondientes las **servidumbres de operaciones de aeronaves** servidumbre se pueden tomar una o más de las siguientes medidas¹³:

- Restringir la creación de nuevos obstáculos.
- Eliminar los ya existentes.
- Señalarlos.

Además en el **Decreto 584/72** se establecieron una serie de **disposiciones generales** (capítulo IV) sobre la competencia de la Administración del Estado para el establecimiento de las servidumbres, sobre las labores de inspección y vigilancia en las mismas, sobre las limitaciones a los usos del suelo en los ámbitos afectados y sobre la necesidad de autorización por parte de la Administración Estatal para legitimar las intervenciones en dichos ámbitos, así como sobre el deber de las administraciones autonómica y local de informar de la existencia de dichas servidumbres y de cumplir con las limitaciones legales impuestas por las mismas, etc...

Es evidente que, en favor de la operatividad y seguridad de la actividad aeroportuaria, **las Servidumbres Aeronáuticas imponen fuertes restricciones al uso de los terrenos afectados**, cuestión que ha de ser resuelta, en el ámbito que le compete, por el planeamiento territorial y urbanístico. En la redacción inicial del artículo séptimo del **Decreto 584/72**, de 24 de Febrero, de servidumbres aeronáuticas, acerca de las servidumbres de los aeródromos, se establecía que ningún nuevo obstáculo podría sobrepasar los límites establecidos por las superficies definidas de acuerdo a las previsiones del Decreto, cuestión que se traduce, entre otras, en una limitación de altura para las nuevas edificaciones o instalaciones. Además en el artículo trigésimo primero se atribuye a la Administración del Estado la potestad para la demolición de lo edificado, instalado o plantado, que contravenga las servidumbres.

Las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas adquieren en Tenerife además una relevancia especial si tenemos en cuenta que, por las propias condiciones orográficas de la isla, según puede observarse en los planos que forman parte del presente estudio de base, existen ámbitos en el entorno de los dos aeropuertos insulares en que el propio territorio ya vulnera las servidumbres.

Con objeto **regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos** alrededor de aeropuertos y helipuertos, a través del **Real Decreto 1541/2003**, de 5 de diciembre, se modificó el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas al que nos venimos refiriendo. Como se citó anteriormente, en el artículo séptimo de este Decreto se establecía que ningún nuevo obstáculo podría sobrepasar en altura los límites establecidos, restricción que sólo podría ser exceptuada en los supuestos de apantallamiento que se regulaban en artículo 9.

A este supuesto excepcional se sumó otro hasta entonces no contemplado en la legislación española a través de la modificación del artículo séptimo del Decreto 584/1972. En su nueva redacción se añade, de acuerdo con el anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que la **Administración Estatal competente podrá autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que aún superando los límites impuestos por las servidumbres (de aeródromo) se acredite con los estudios aeronáuticos requeridos por la propia Administración que no se compromete la seguridad ni se afecta de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves.**

¹¹ Ibidem art. 23

¹² Ibidem art. 24

¹³ Ibidem art. 17

Esta necesidad de aportar flexibilidad a la norma está patente en la exposición de motivos del Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre:

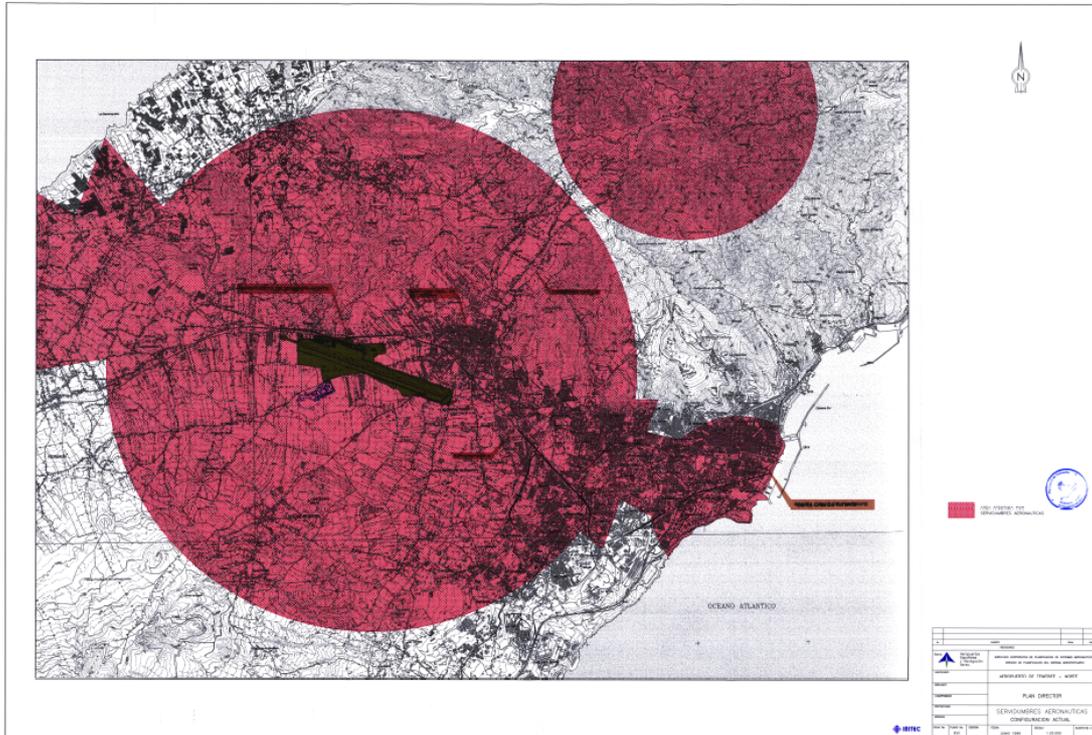
(...) La incorporación a las normas vigentes de esta nueva excepción dará solución a aquellos casos, relativamente frecuentes, en que la realización de actuaciones urbanísticas, o constructivas en general, se encuentra imposibilitada por la taxativa prohibición establecida en los artículos séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y octavo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, a pesar de que técnicamente se puede demostrar que tales actuaciones no entrañan degradación alguna de los niveles de seguridad en las operaciones de las aeronaves, ni imponen restricciones apreciables en la regularidad de aquéllas.

Por todo lo expuesto, para perfeccionar la adecuación de nuestro ordenamiento jurídico al contenido del anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y a fin de evitar innecesarias e injustificadas limitaciones a determinadas actuaciones que objetivamente sean compatibles con el uso de los aeropuertos y helipuertos, sin menoscabo de la seguridad y regularidad de las operaciones aeronáuticas que en ellos se desarrollan, mediante este real decreto se modifica el contenido del artículo séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y del artículo octavo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio.(...)

Se incorporan en este **Estudio de Base los planos de las servidumbres aeronáuticas de los Aeropuertos de Tenerife**, con objeto de que los planes territoriales y urbanísticos establezcan, en los ámbitos territoriales afectados por las mismas, las limitaciones que se deriven del cumplimiento de la legislación sectorial antes citada así como de las consideraciones del apartado siguiente.

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 de septiembre)



Configuración actual



Desarrollo previsible

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Sur aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 14 de 2002 (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo).



Configuración actual



Desarrollo previsible

2.2.- CRITERIOS A CONSIDERAR POR EL PLANEAMIENTO EN RELACIÓN CON LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DE LOS AEROPUERTOS INSULARES.

1. El planeamiento territorial y urbanístico que ordene los ámbitos territoriales afectados por las **Servidumbres Aeronáuticas** de los aeropuertos insulares establecerá, conforme al ámbito de sus competencias, las limitaciones que se deriven de las mismas de conformidad con lo dispuesto en la legislación sectorial de aplicación y en los Planes Directores correspondientes¹⁴.
2. Con este objeto se tendrán en consideración las servidumbres de los aeropuertos insulares representadas en los planos¹⁵ de este Estudio de Base que corresponden con las contempladas en los Planes Directores vigentes de los aeropuertos de Tenerife Norte y de Tenerife Sur o con las establecidas por el Ministerio competente en el momento en que se formula este Estudio de Base, de acuerdo al escenario Actual y de Desarrollo Previsible de dichos aeropuertos. Durante la vigencia del PIOT dichas servidumbres podrían verse alteradas por la Administración Estatal competente, sustituyendo a las incorporadas el presente estudio.
3. En los términos establecidos en la legislación sectorial de aplicación en materia de **Servidumbres Aeronáuticas** (artículos 29 y 30 del Decreto 584/72¹⁶) en los ámbitos territoriales sujetos a dichas **servidumbres** las administraciones **no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones** sin previa resolución favorable de la administración estatal competente, cuestión que deberá ser advertida en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a dichas áreas.

¹⁴ Disposición Adicional Única de la Ley 48/60 sobre Navegación Aérea, modificada a través de la Ley 55/99:

1. Las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, regulando las condiciones que exigieren la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.
2. Mediante disposición reglamentaria ha de establecerse el régimen jurídico de las servidumbres citadas y las condiciones de uso de los predios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea.
3. La disposición de desarrollo ha de delimitar las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia de uso, instalaciones, actividades y edificaciones.
4. 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.
5. Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

¹⁵ Los planos de servidumbres aeronáuticas que se incorporan a este Estudio de Base corresponden con los facilitados como Anexo III al informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil en febrero de 2009, en el trámite de aprobación de la Adaptación del Plan Insular de Ordenación de Tenerife a las Directrices de Ordenación General. Estos planos son:

- Aeropuerto Tenerife Norte. Servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas. Real Decreto 2025/1976
- Aeropuerto Tenerife Norte. Servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas propuestas.
- Aeropuerto Tenerife Sur. Servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas. Real Decreto 2061/2004
- Aeropuerto Tenerife Sur. Servidumbres de operación de las aeronaves. Real Decreto 2061/2004

*No se facilitan las servidumbres de operación de las aeronaves del aeropuerto Tenerife Norte.

¹⁶ Decreto 584/1972, de 24 de septiembre, de Servidumbres Aeronáuticas. Art. 29

Artículo 29

Se encomienda al Ministerio del Aire la ejecución de lo establecido en el presente Decreto. Por su parte, los demás Organismos del Estado, así como los provinciales y municipales, no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas señaladas en los artículos anteriores, sin previa resolución favorable de dicho Ministerio, el cual tendrá, además, las facultades de inspección y vigilancia en relación exclusiva al cumplimiento de las resoluciones que en cada caso específico se hayan adoptado en virtud de la aplicación de este Decreto.

Artículo 30 Decreto 584/1972

Las instancias, en que se solicitan permisos en zonas sujetas a las Servidumbres Aeronáuticas, reguladas por el presente Decreto, se tramitarán de la forma siguiente:

- a) Las personas naturales o jurídicas las cursarán a través del Ayuntamiento a cuya jurisdicción pertenezcan los terrenos, sujetos a las servidumbres aeronáuticas, en los que se pretenda levantar la obra, instalación o plantación objeto de la solicitud, (...)
- b) Los Organismos estatales y las Empresas o Entidades paraestatales podrán cursar las instancias antes mencionadas directamente a la Subsecretaría de Aviación Civil.

La Subsecretaría de Aviación Civil, previos los informes y trámites oportunos, dictará resolución sobre las peticiones formuladas, que será comunicada a los interesados por el mismo conducto que se tramitó la solicitud.

(Artículo redactado de conformidad con el R.D. 2490/74)

4. Salvo determinaciones fundamentadas en **estudios aeronáuticos específicos**¹⁷ incorporados en los instrumentos de planeamiento, que cuenten con informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, o salvo autorización expresa de este órgano, en los ámbitos territoriales afectados por las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos tinerfeños **el planeamiento**, a la hora de establecer las determinaciones propias de su alcance y competencias, tendrá en consideración los siguientes criterios:

a) Ninguna **nueva construcción** (incluidos sus elementos de cubierta, casetones de escalera, ascensores, chimeneas, etc...) **instalación o infraestructura** (antenas, pararrayos, equipos de climatización, soportes, rótulos, elementos decorativos, instalaciones de energía, etc...) gálibo de vehículo, grúa y **movimiento de tierras** podrá sobrepasar la altura de las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas representadas en los planos. A efectos de considerar la altura de las construcciones, instalaciones, infraestructuras, etc se tomará siempre la del elemento más alto que forme parte de éstas.

Esta limitación es aplicable no sólo a las construcciones o instalaciones que tengan carácter permanente, sino también a cualquier elemento provisional que deba instalarse durante la fase de ejecución de las obras, así como a las construcciones provisionales.

b) En general, en los ámbitos representados en los planos en que la cota del terreno* o de las construcciones existentes vulneran o se encuentran próximos a vulnerar las **Servidumbres Aeronáuticas** citadas a continuación no se podrán prever **nuevas reclasificaciones o recalificaciones de suelo** que supongan un aumento de las alturas existentes:

b.1.- Vulneración de la superficie horizontal interna o superficie cónica (TFN y TFS)

b.2.- Vulneración de la superficie de transición (TFN y TFS)

b.3.- Vulneración de las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas (TFN y TFS)

b.4.- Vulneración de las superficies de operación de aeronaves (TFS)

*En trama azul se representan los **ámbitos territoriales en que el terreno ya vulnera las servidumbres aeronáuticas** antes citadas según la documentación que facilita la Dirección General de Aviación Civil para la elaboración del presente Estudio de Base, cuestión que puede variar en el tiempo en función de que se vayan instalando nuevos dispositivos de ayuda a la navegación y/o queden fuera de servicio alguno de los actuales.

¹⁷ La **finalidad** de los **estudios aeronáuticos** mencionados es garantizar que las intervenciones de edificación o alteraciones del terreno legitimadas por el planeamiento, a pesar de vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas, no comprometen la seguridad ni la regularidad de la operación de las aeronaves. Según las exigencias de la Dirección General de Aviación Civil, el estudio aeronáutico deberá estar firmado por un facultativo aeronáutico y visado por el Colegio Oficial correspondiente, debiendo ser remitido por la administración competente en materia urbanística y/o de ordenación del territorio a dicha Dirección General.

En general, **procede la formulación del citado estudio aeronáutico**, en aquellos casos en que las determinaciones del planeamiento en formulación, aunque supongan la vulneración de las servidumbres aeronáuticas, **no afecten a las superficies de aproximación, de subida en el despegue y de transición**.

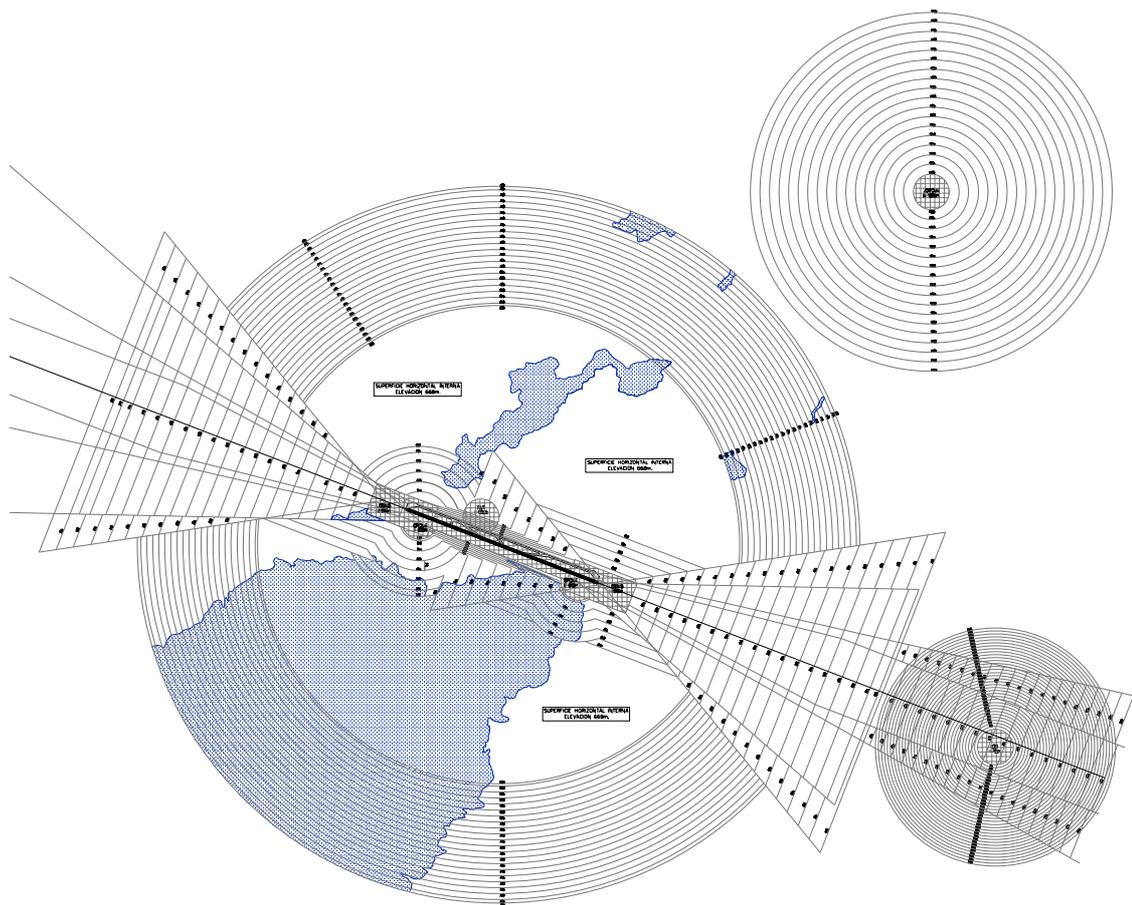
Ibidem. Art. 7

Artículo 7

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

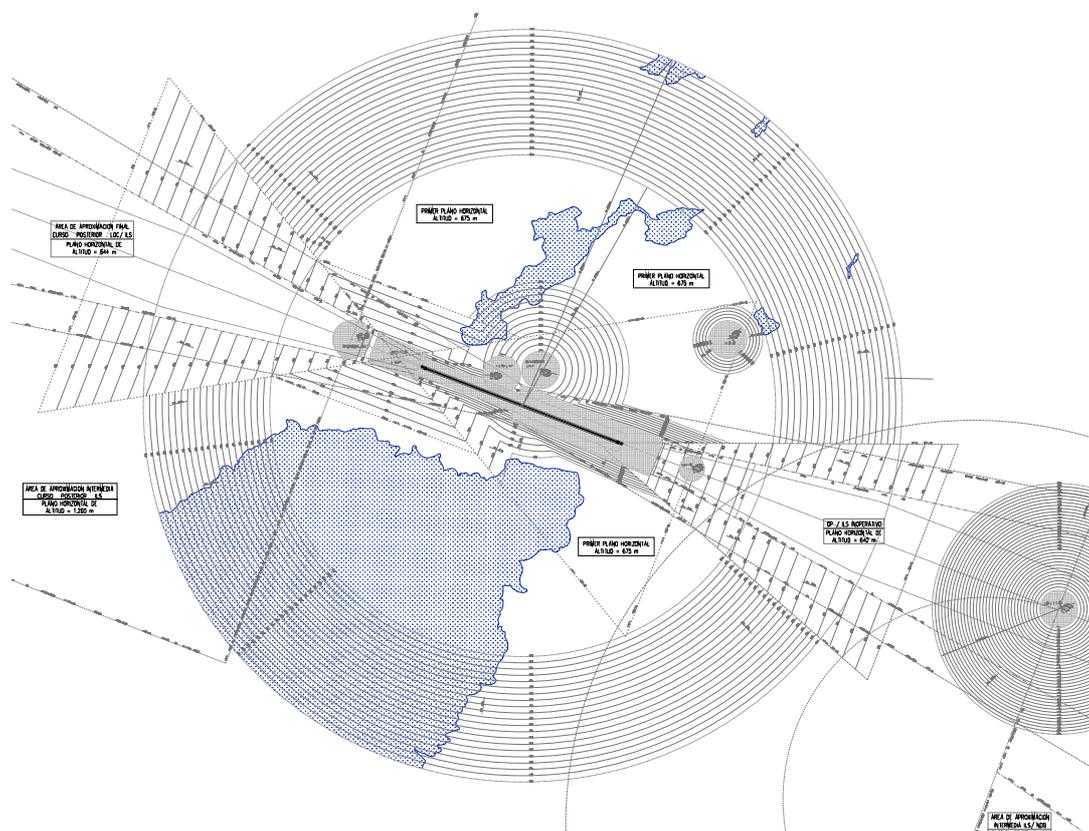
2. No obstante, el Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según corresponda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose dichos límites, los estudios aeronáuticos requeridos por la autoridad aeronáutica civil o militar competente acrediten que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves. Asimismo, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en los supuestos de apantallamiento, tal como se determina en el artículo noveno.

(Artículo redactado de conformidad con el R.D. 1541/03)



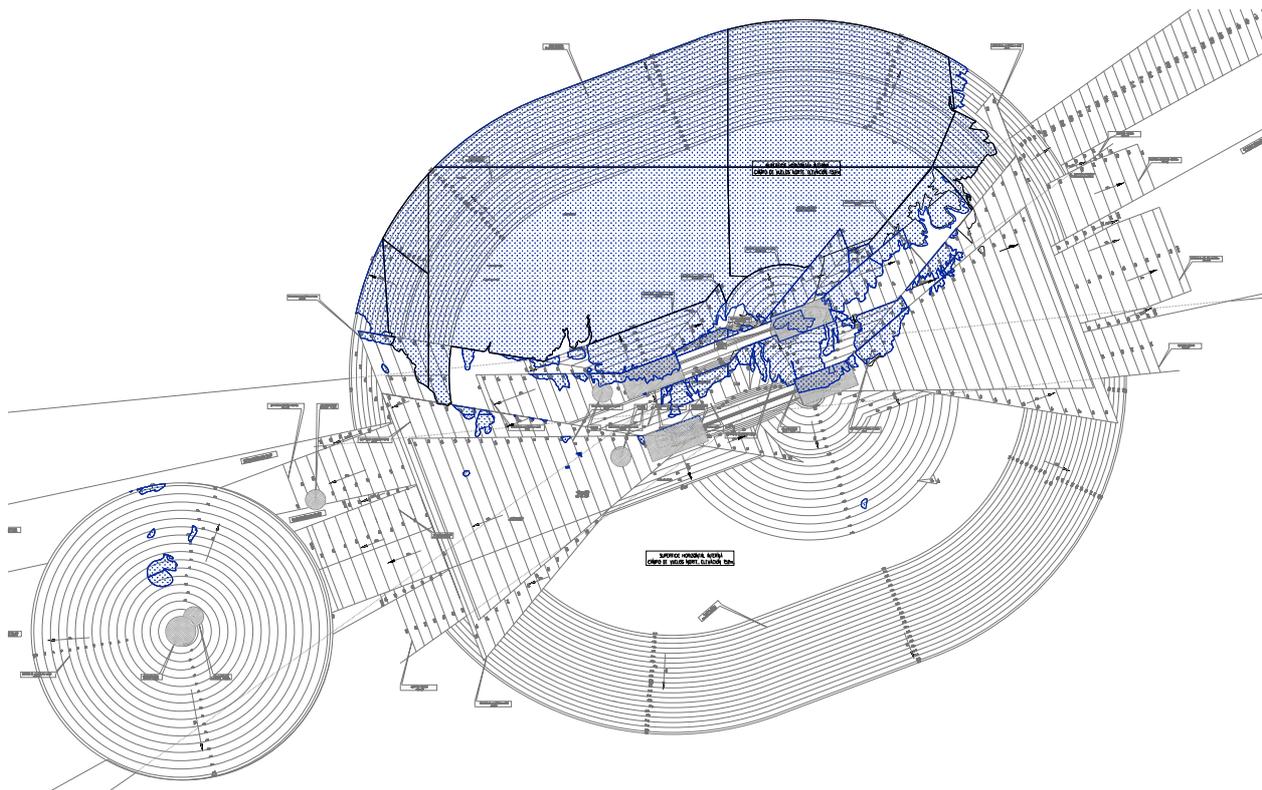
Aeropuerto Tenerife Norte

Servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas. Propuesta



Aeropuerto Tenerife Norte

Servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas. Real Decreto 2025/1973



Aeropuerto Tenerife Sur

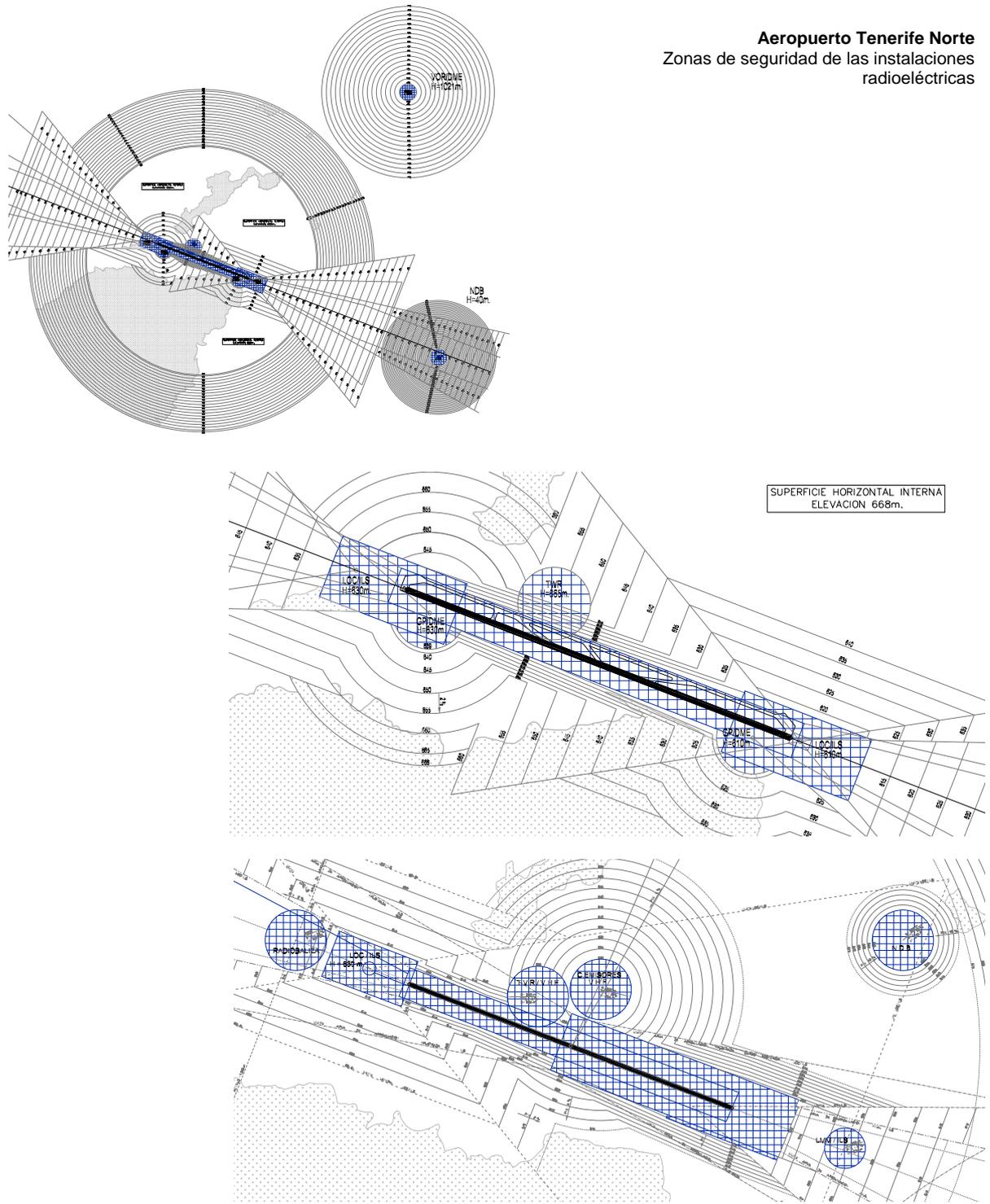
Servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas. Real Decreto 2061/2004

c) En los **ámbitos extractivos** que por su localización vulneran cualquiera de las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas (Montaña de Birmagen, Montaña de Socas y La Estrella-Luceña o los que, en su caso, se determinen), con carácter general, no se podrá instalar maquinaria extractiva (grúas, depósitos cintas transportadoras, etc) ni realizar nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que superen la altura de la orografía del terreno antes de que se iniciaran las actividades mineras.

Con objeto de garantizar la compatibilidad de la actividad extractiva y de las servidumbres aeronáuticas los Planes que ordenen los ámbitos citados deberán incorporar un estudio aeronáutico en que se acredite que las vulneraciones de las servidumbres que se deriven de las actividades, construcciones o instalaciones previstas en el Plan no comprometen la seguridad ni se afecta de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves o, se produzcan supuestos de apantallamiento en los términos descritos en el artículo noveno del Decreto 584/1972.

En cualquier caso, en tanto que se trata de ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, considerando lo dispuesto con carácter general en el apartado 3 de este capítulo, cualquier construcción, instalación, movimiento de tierras, requerirá para su autorización informe previo de la Dirección General de Aviación Civil.

d) En los ámbitos comprendidos en las **Zonas de Seguridad de las Instalaciones Radioeléctricas** representados en los planos, no podrán implantarse construcciones e instalaciones ni realizarse movimientos de tierras -temporales o permanentes-, así como modificar el estado de los existentes, sin previa autorización de la Administración Estatal competente¹⁸.



SUPERFICIE HORIZONTAL INTERNA
ELEVACION 668m.

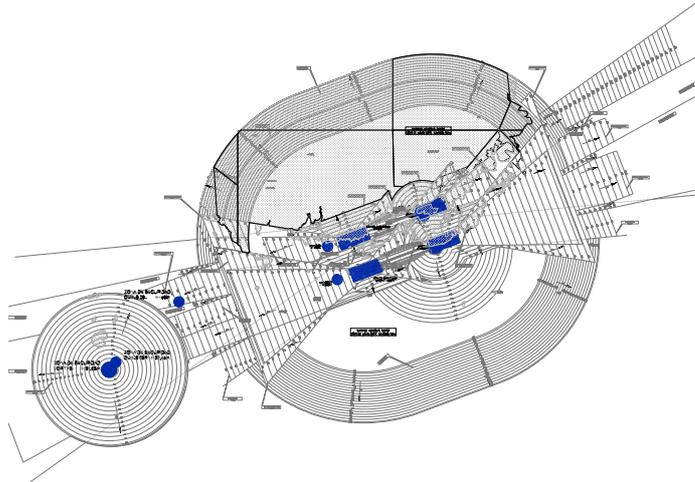
¹⁸ Ibidem Art. 15

Artículo 15

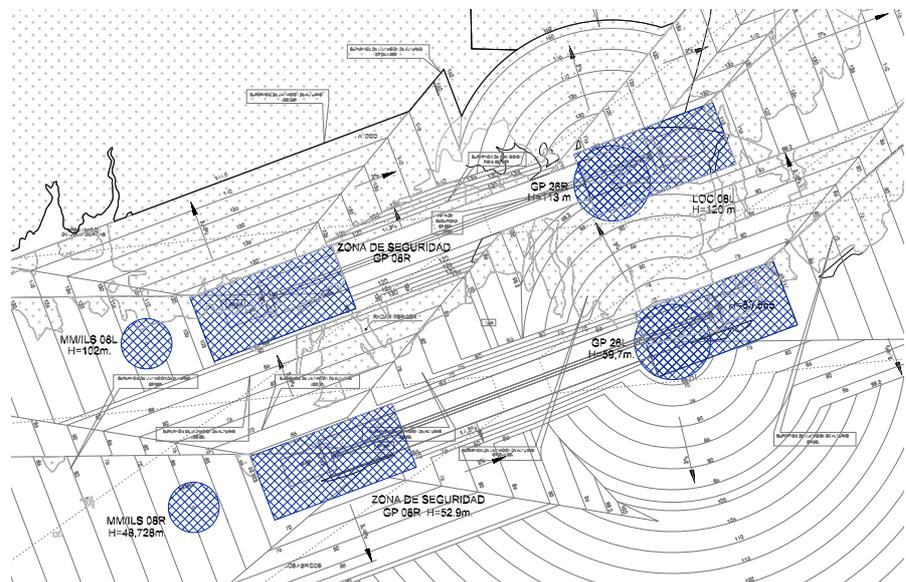
Al objeto de reducir las perturbaciones definidas en el artículo decimocuarto, a) [absorciones y/o reflexiones de las ondas electromagnéticas radiadas o recibidas por la instalación] se imponen las servidumbres siguientes:

a) 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.

b) 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 del Ministerio del Aire.



Aeropuerto Tenerife Sur
Zonas de seguridad de las instalaciones radioeléctricas



e) En las **proximidades de los aeropuertos** -entendiendo por tal la proyección ortogonal sobre el terreno de la superficie horizontal interna¹⁹ de las servidumbres de aeródromo definidas en el artículo 6 del Decreto 584/1972 y representadas en los planos de este Estudio de Base- el planeamiento establecerá las limitaciones o medidas correctoras oportunas para que las construcciones o instalaciones previstas no emitan **polvo, niebla o cualquier otro fenómeno** en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en los aeropuertos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad²⁰. Además se han de considerar en estos ámbitos las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

¹⁹ **Ibidem Art. 6**

Artículo 6 Superficie horizontal interna

En todo aeródromo se establecerá una superficie horizontal interna, que estará contenida en un plano horizontal a 45 metros por encima del punto de referencia y constituida por un círculo en la vertical de dicho punto. (...)

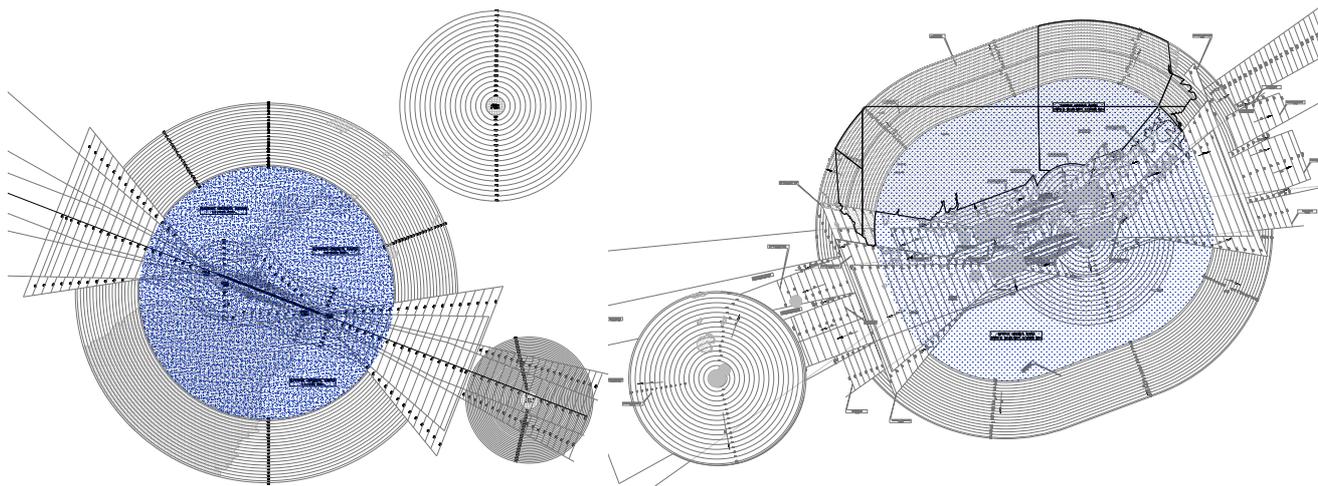
²⁰ **Ibidem Art. 10.**

Artículo 10

El Ministerio del Aire podrá establecer servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas 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.

En estos casos, el Ministerio podrá exigir que se eviten los fenómenos perturbadores mediante los dispositivos adecuados, llegando hasta la eliminación de dichas instalaciones, si no se consiguieran evitar los riesgos indicados en forma eficaz.

Se entenderá por proximidades de un aeródromo la proyección ortogonal sobre el terreno de la superficie horizontal interna definida en el artículo sexto, apartado seis.



Proximidades del Aeropuerto Tenerife Norte

Proximidades del Aeropuerto Tenerife Sur

5. Las **infraestructuras de gestión de residuos** que pretendan implantarse en los ámbitos afectados por las servidumbres (áreas de vertido, áreas de tratamiento de residuos, plantas de transferencia, puntos limpios, etc o cualquiera que pudiese generar polvos, atraer aves, u otros fenómenos que pudiesen afectar la actividad y seguridad aeroportuaria) deberán acreditar ante la administración estatal competente en materia de Aviación Civil, a la hora de solicitar el informe previo a su autorización o licencia, que las infraestructuras y las actividades a desarrollar no suponen ningún riesgo para las aeronaves en las proximidades del aeropuerto. (vehículos de transporte con cabinas cerradas, operaciones de transferencia a realizar en recintos cerrados, no se acopien residuos a la intemperie que pudieran atraer aves, medidas de mantenimiento de las instalaciones y de actuación ante posibles vertidos por accidente, etc...)

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos podrá establecer determinaciones específicas para las infraestructuras que se prevean en estos ámbitos.

6. Los **planes o proyectos de infraestructuras viarias** que discurran total o parcialmente por ámbitos territoriales afectados por las servidumbres a la hora de disponer los elementos de señalización (postes, señales verticales sobre las vías, ...) iluminación, gálibos admisibles, etc, tendrán en consideración las posibles perturbaciones que estos elementos pueden ocasionar en las señales radioeléctricas para la navegación aérea.

7. Cualquier **emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo** que se localice en la **zona de limitación de alturas** de una instalación radioeléctrica aeronáutica que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de dicha instalación²¹, aún no vulnerando las **superficies limitadoras de obstáculos**, requerirá de la correspondiente autorización de la Administración Estatal competente cuestión que deberá ser también contemplada por el PTEO de Infraestructuras de Telecomunicación.

²¹ *Ibidem.* Art.16

Artículo 16

Al objeto de reducir las perturbaciones definidas en el artículo decimocuarto, b) [Radiaciones ajenas a las instalaciones radioeléctricas], se imponen las servidumbres siguientes:

a) Dentro de la **zona de limitación de alturas** será necesario el consentimiento previo del Ministerio del Aire para la instalación fija o móvil de todo tipo de emisor radioeléctrico, aun cuando cumpla con las condiciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, así como cualquier dispositivo que pueda dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica.

b) Si una vez instalado el emisor o dispositivo, a que se refiere el apartado a) de este artículo, se localizarán en él fuentes perturbadoras del normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica, el Ministerio del Aire lo notificará al propietario, quien vendrá obligado, a sus expensas, a reducir los efectos perturbadores a límites aceptables para dicho Ministerio, o a eliminarlo si fuera necesario y en el plazo que éste señale.

3. SERVIDUMBRES/AFECCIONES ACÚSTICAS

3.1.- DEFINICIÓN, OBJETO Y CONSIDERACIONES GENERALES.

Las Servidumbres Acústicas constituyen otras de las servidumbres que se han de considerar en el entorno de las infraestructuras aeroportuarias. Ello quedó corroborado a través de la modificación de la Disposición Adicional Única de la **Ley 48/60 sobre Navegación Aérea** a través de la **Ley 55/99 en la que se incorporaban las Servidumbres Acústicas a las servidumbres establecidas en razón de la Navegación Aérea.**

Con la nueva redacción de la citada Disposición Adicional Única de la Ley 48/60, se atribuía a las servidumbres acústicas el mismo valor que a las restantes servidumbres aeronáuticas en relación con las limitaciones sobre los usos del territorio que se derivaran de las mismas. Literalmente se estableció:

"1. Las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, regulando las condiciones que exigieren la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.

2. Mediante disposición reglamentaria ha de establecerse el régimen jurídico de las servidumbres citadas y las condiciones de uso de los predios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea.

3. La disposición de desarrollo ha de delimitar las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia de uso, instalaciones, actividades y edificaciones.

4. 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.

5. Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados."

Si bien, la Ley 48/60 no ha experimentado un desarrollo reglamentario específico en cuanto a la delimitación de las servidumbres acústicas y al establecimiento de su régimen jurídico, en el año 2003 se aprobó la **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido**, que supuso la trasposición al ordenamiento jurídico español de la **Directiva 2002/49/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre **evaluación y gestión del ruido ambiental**.

Los objetivos de la Ley española, según consta en la Exposición de Motivos, son más ambiciosos que los de la propia Directiva en cuanto que, si bien en la directriz europea se pretenden establecer las medidas que permitan evaluar y corregir el **ruido ambiental**, entendiendo por éste el *sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales(...)*, en la legislación española se pretende además de limitar la presencia de ruido y vibraciones en el ambiente generados por las actividades humanas, establecer limitaciones cuando supongan una perturbación en el disfrute de los sonidos de la naturaleza o causen efectos significativos en el medio natural²².

De conformidad con la Directiva, la Ley del Ruido establece las líneas generales para la **evaluación del ruido ambiental** y el **establecimiento de medidas correctoras** destinadas a mejorar la incidencia de éste en la vida de las personas. Para ello plantea la **zonificación del territorio** en diferentes ámbitos, a los que denomina **áreas acústicas**, en que se establece el mismo **objetivo de calidad acústica**. Estas áreas acústicas se clasifican en atención al uso predominante del suelo (residencial, industrial, recreativo y de

²² Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Exposición de Motivos y art. 1 y 2.

espectáculos, sanitario, docente y cultural, grandes infraestructuras de transporte, espacios naturales, etc), si bien a partir de una relación básica, las comunidades autónomas podrán determinar relación de áreas acústicas más pormenorizada²³.

Para cada una de las **áreas acústicas** el Gobierno ha de fijar unos **objetivos de calidad acústica** - referidos a situaciones existentes o nuevas- así como los **valores límite de emisión** de los diferentes **emisores acústicos** y los **valores límites de inmisión** resultado de la interacción de todos los emisores.

Entre los emisores acústicos definidos en el artículo 12 de la Ley del Ruido se encuentran las **infraestructuras aeroportuarias**. Estas infraestructuras generan en su entorno un sector del territorio afectado por su funcionamiento que quedará gravado por la **servidumbre acústica**, cuya delimitación corresponde a la Administración General del Estado, cuestión que se recoge expresamente en la en la Disposición Adicional Tercera de la citada Ley:

“En el caso de los aeropuertos y demás equipamientos vinculados al sistema de navegación y transporte aéreo, las previsiones de esta Ley se entienden sin perjuicio de lo dispuesto por su regulación específica y, en especial, por la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, en la redacción establecida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999 – añade entre otras modificaciones la disposición adicional única- , de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, por lo que la competencia para la determinación de las servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, corresponderá a la Administración General del Estado a propuesta, en su caso, de la Administración competente sobre el aeropuerto”.

De acuerdo con lo dispuesto por la Ley del Ruido, la administración estatal deberá confeccionar un **mapa de ruido de los aeropuertos**, con objeto²⁴ de evaluar la exposición a la contaminación acústica de la zona. Estos mapas deberán contener los valores acústicos existentes o previstos en cada una de las áreas acústicas, los valores límite y los objetivos de calidad acústica de cada una de las áreas y una evaluación de la superación o no por los valores existentes de los índices acústicos de los valores límite aplicables, y del cumplimiento o no de los objetivos aplicables de calidad acústica; todo ello con objeto de posibilitar la elaboración de **planes de acción en materia de contaminación acústica** en que se consideren las medidas correctoras a adoptar cuando se superen los valores límite permitidos.

Tras la entrada en vigor de la Ley del Ruido el Ministerio de Fomento aprobó una Orden²⁵ por la que se regulaba la **revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general** a través de la cual, reconociendo la incidencia que tienen éstas en las determinaciones del planeamiento territorial y urbanístico así como la necesidad de su constante actualización, se determinaban los supuestos de revisión²⁶ de las mismas aún cuando no hubiesen modificaciones en las previsiones de los Planes Directores de los aeropuertos.

- a. *Cambios en los criterios aplicables para la elaboración de la huella de ruido como consecuencia de la entrada en vigor de nuevas normas reguladoras en materia de ruido o de Declaraciones de Impacto Ambiental.*
- b. *Cambio significativo en la composición de la flota usuaria del aeropuerto por exigencias de normas legales o reglamentarias, o en virtud de resoluciones administrativas, o por la propia evolución tecnológica.*
- c. *Modificaciones en alguno de los procedimientos de entrada o salida del aeropuerto que impliquen cambios de dirección en cualquier parte de la trayectoria, que diste menos de veinte kilómetros del extremo de pista correspondiente.*

²³ Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Art. 7.1

²⁴ Ibidem. Art. 15

²⁵ Orden FOM/ 926/2005, de 21 de marzo (BOE nº 88 de 13 de abril)

²⁶ Ibidem. Artículo 1 Procedencia de la revisión de las huellas de ruido

Dada la repercusión que las servidumbres acústicas tienen en el planeamiento, en base a lo dispuesto en la citada Orden Ministerial, cuando se produzca la revisión de las de las huellas de ruido de un aeropuertos se comunicará inmediatamente a las entidades locales afectadas y a las comunidades autónomas correspondientes y se incorporará la nueva delimitación al Plan Director del que forme parte.

La entrada en vigor del **Real Decreto 1513/2005**, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y del **Real Decreto 1367/2007** de 19 de octubre, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, ha supuesto una mayor concreción de los conceptos apuntados en la Ley, la definición de los objetivos de calidad acústica de las diferentes zonas, la determinación de la metodología, los criterios y las unidades de medición para la elaboración de los mapas de ruido, el contenido de los planes de acción en materia de contaminación acústica, etc...

Con el Real Decreto 1513/2005 del legislador estatal introdujo, entre otros, el concepto del **mapa estratégico de ruido** así como el **índice de ruido día-tarde-noche (Lden)** como el índice a través del que se determina la molestia global que suma a los índices individualizados para cada uno de estos periodos que define la Ley 37/2003. En los términos de éste RD y de acuerdo a la definición del Lden, los mapas estratégicos de ruido son mapas destinados a *evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada debido a la existencia de las distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales en dicha zona*²⁷. En el caso de los aeropuertos y de los grandes ejes viarios y ferroviarios, el ámbito territorial de los mapas estratégicos de ruido deberá extenderse hasta los puntos del territorio en el entorno de los mismos donde se alcancen, debido a la emisión de niveles de ruido propios, valores L_{den} de 55 dB, y valores L_n de 50 dB(A).²⁸

El Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, que desarrolla parcialmente la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, concreta, entre otros, la definición de la servidumbre acústica y los criterios técnicos para la elaboración de los mapas de ruido y para la delimitación de dicha servidumbre. Establece que se **“consideran servidumbres acústicas las destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras (...) con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras”**. A tal efecto en los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas se podrán establecer limitaciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.²⁹

En cuanto a la delimitación de la servidumbre acústica en el artículo 8 b) se determina que *“la zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por esta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a), sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, que figura en la tabla A1, del Anexo III del Real Decreto:*

²⁷ **Real Decreto 1513/2005**, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. Art. 3. Definiciones.

²⁸ *Ibidem*. Artículo 9. Delimitación del ámbito territorial de los mapas estratégicos de ruido.

²⁹ Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, que desarrolla parcialmente la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas

Tabla A1. Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias. (Real Decreto 1367/2007)

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	65	65	55
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	70	70	60

Sin embargo, a pesar de que la Ley del Ruido ya ha experimentado su desarrollo reglamentario, y de los trabajos iniciados por la Administración Estatal sobre la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos o sobre la elaboración de los mapas estratégicos de ruido de los mismos, bien por la heterogeneidad de los datos existentes, bien por la dificultad para obtener datos más precisos conforme a la metodología determinada por los reglamentos que desarrollan la Ley o bien por la desigual celeridad de de las diferentes administraciones implicadas en el desarrollo de las competencias que les atribuye la legislación no se han completado hasta la fecha los Mapas Estratégicos de Ruido de los Aeropuertos de Tenerife ni la delimitación de las servidumbres acústicas generadas por éstos conforme a las disposiciones de la Ley del Ruido.

En la situación actual y, cara al establecimiento de limitaciones en los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones a través del planeamiento en los ámbitos afectados por las servidumbres con objeto de garantizar la compatibilidad de la actividad aeroportuaria con su entorno, se ha tener en consideración lo previsto en la disposición transitoria tercera de la Ley 37/2003:

“En tanto no se aprueben el mapa acústico o las servidumbres acústicas procedentes de cada una de las infraestructuras de competencia de la Administración General del Estado, se entenderá por zona de servidumbre acústica de las mismas el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por los puntos del territorio, o curva isófona, en los que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes”.

Y en la Disposición Transitoria Primera, del Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, que desarrolla parcialmente la Ley 37/2003:

“En tanto no se apruebe el mapa acústico o las servidumbres acústicas procedentes de cada una de las infraestructuras de competencia de la Administración General del Estado, se entenderá por zona de servidumbre acústica de las mismas a efectos de lo dispuesto en este Real Decreto y, especialmente, de sus artículos 10 y 23, el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por los puntos del territorio, o curva isófona en los que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes”.

Los **Planes Directores** de los **Aeropuertos Tenerife Norte** y **Tenerife Sur** contienen, entre sus determinaciones las denominadas afecciones acústicas, que se concretan en los mapas de ruido en los que se representan las curvas isófonas o huellas de ruido correspondientes a diferentes niveles de inmisión acústica. Concretamente se consideran en estos mapas como valores límites –y por tanto como curvas delimitadoras de la servidumbre acústica- los $Leq=50\text{dB A}$ para el horario nocturno y $Leq=60\text{dB A}$ para el horario diurno, facilitados por la Dirección General de Aviación Civil e incorporados en el presente estudio de Base.

En conclusión, las afecciones o servidumbres acústicas de ambos aeropuertos, corresponden a las que actualmente figuran en los Planes Directores vigentes pero éstas podrán verse modificadas, bien por la revisión de las previsiones de los Planes Directores de los Aeropuertos, por cualquiera de las circunstancias previstas en la **Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general** y, sobre todo, por reconsideración de las mismas conforme a las disposiciones de la Ley del Ruido y sus reglamentos.

Por otra parte se ha de mencionar que en la actualidad se está tramitando un **Proyecto de Ley por el que se modifica el artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea**. En la nueva redacción de este artículo se reconoce el derecho de los propietarios y ocupantes de los bienes afectados por la actividad aeroportuaria a ser resarcidos por los daños y perjuicios que les ocasione su deber de soportar la navegación aérea, referido especialmente a los niveles de ruido que generan los aeropuertos. En la disposición transitoria de dicho proyecto de Ley se establece que, si bien con carácter general las servidumbres acústicas de los aeropuertos se aprobarán en los plazos previstos en la normativa estatal de ruido, en aquéllos que superen más de 250.000 movimientos al año, la Administración Estatal adelantará la aprobación de las servidumbres acústicas y de los planes de acción asociados, que deberá producirse en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la Ley.

Si bien, en la fecha actual para la delimitación de la servidumbre acústica de los aeropuertos tinerfeños se están utilizando las huellas de ruido que figuran en los Planes Directores, se ha de señalar que el Ministerio de Fomento inició la elaboración de los mapas estratégicos de ruido³⁰ correspondientes a los **Aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur**. Una vez finalice la elaboración de estos mapas conforme a la reciente legislación nacional de ruido emanada de las disposiciones europeas, y la redelimitación de las servidumbres acústicas con mayor precisión que las contenidas en los planes directores será posible, a través del planeamiento, una toma de decisiones más ajustada a la afección real del ruido en los entornos aeroportuarios.

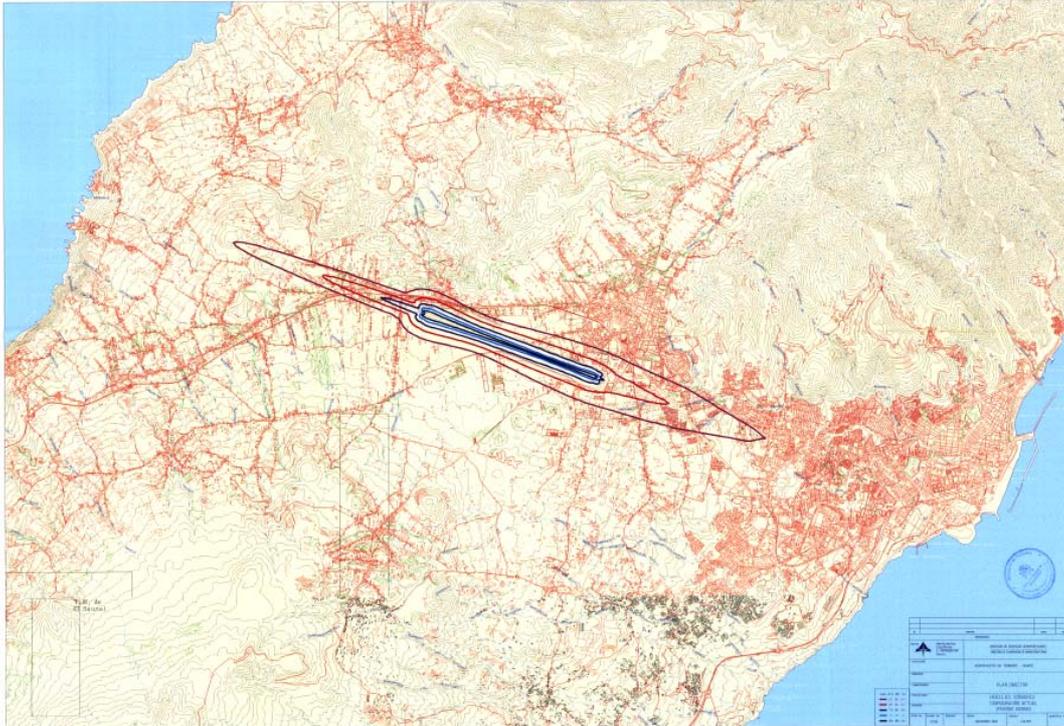
Se incorporan en este **Estudio de Base los planos de las huellas de ruido de los Aeropuertos de Tenerife que figuran en los Planes Directores vigentes y las facilitadas por la Dirección General de Aviación Civil**, con objeto de que los planes territoriales y urbanísticos establezcan, en los ámbitos territoriales afectados por las mismas, las limitaciones que se deriven del cumplimiento de la legislación sectorial antes expuesta así como de las consideraciones expuestas en el siguiente apartado, de acuerdo a los criterios de la DGAC. .

³⁰

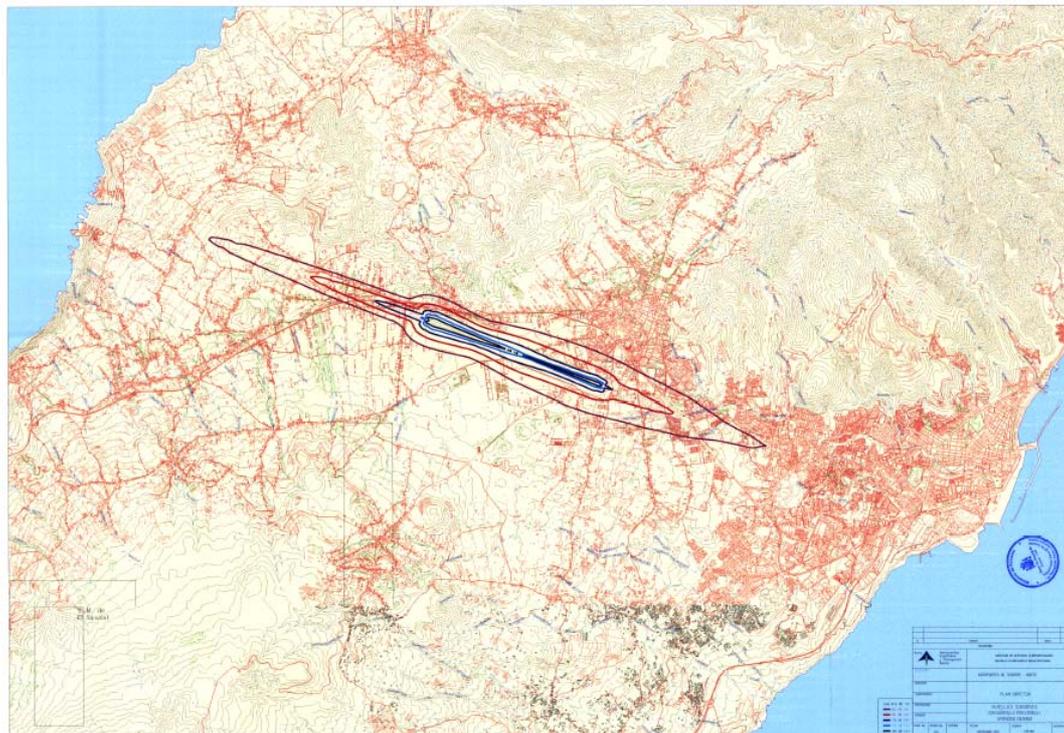
Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Tenerife Sur y Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Tenerife Norte
http://www.aena.es/csee/Satellite?MO=3&SMO=4&Section=1&SiteName=Infraestructura&c=Page&cid=1180510041244&pagename=subHome&Language=ES_ES

DELIMITACIÓN DE LA HUELLA DE RUIDO DEL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 de septiembre)



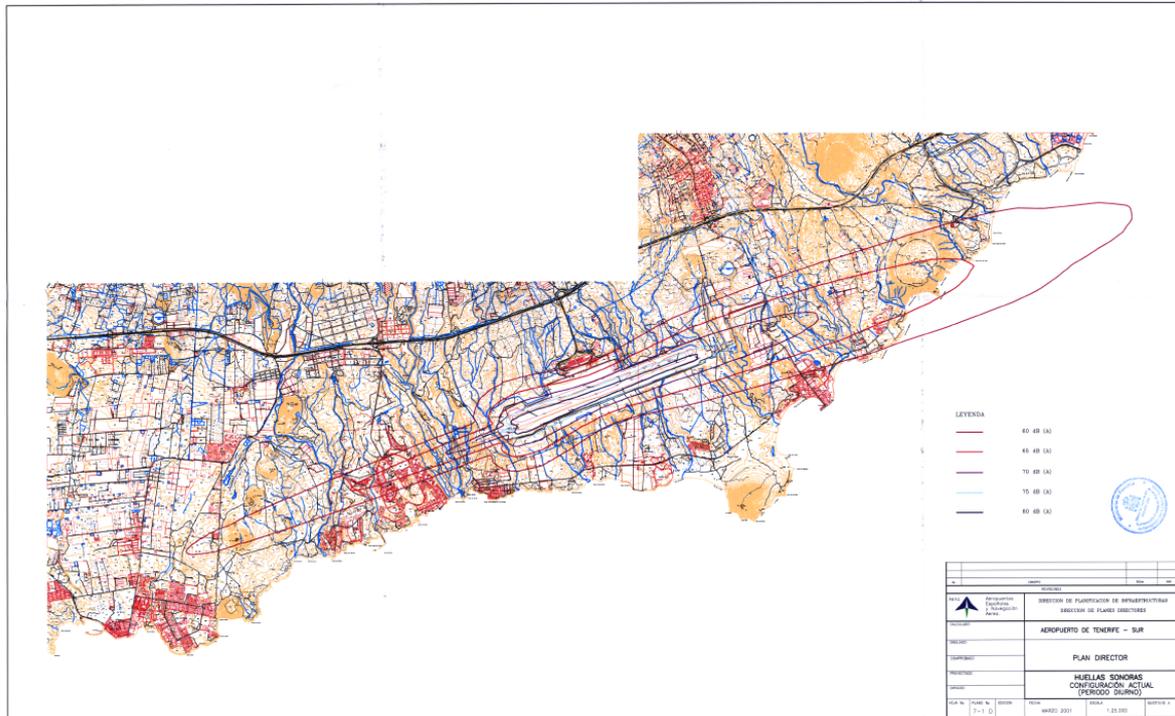
Configuración actual (periodo diurno)



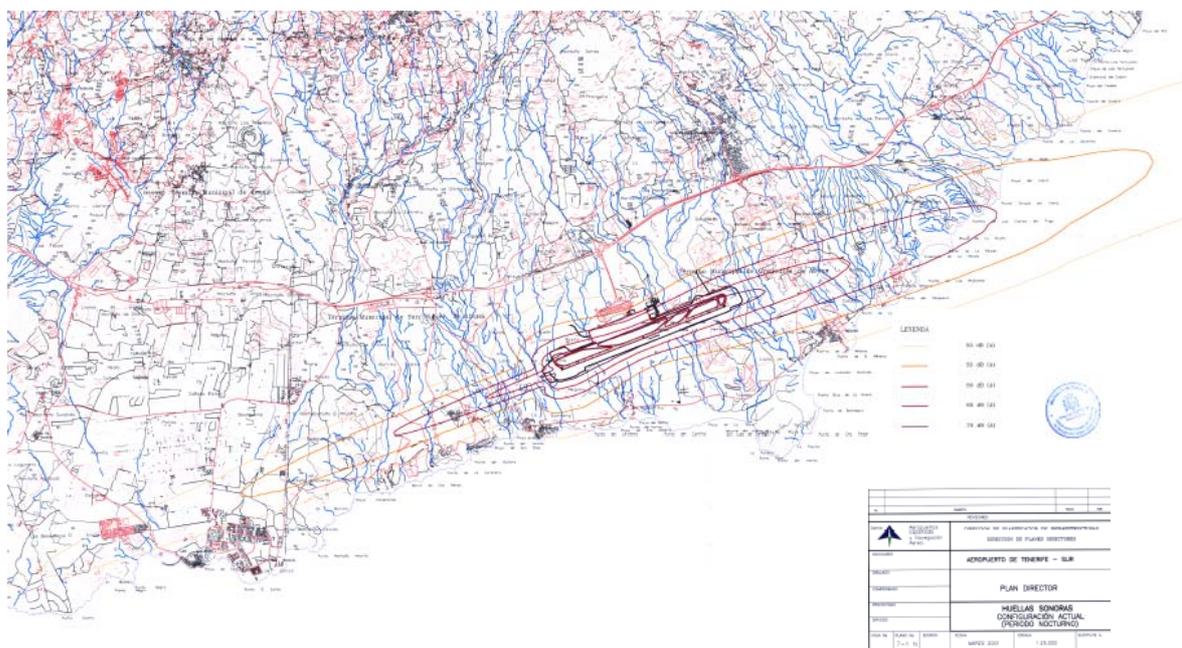
Desarrollo previsible (periodo diurno)

DELIMITACIÓN DE LA HUELLA DE RUIDO DEL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Sur aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 14 de 2002 (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo).



Configuración actual (periodo diurno)



Configuración actual (periodo nocturno)

3.2.- CRITERIOS A CONSIDERAR POR EL PLANEAMIENTO EN RELACIÓN CON LAS SERVIDUMBRES ACÚSTICAS DE LOS AEROPUERTOS INSULARES.

1. Los instrumentos de planeamiento que ordenen los ámbitos territoriales afectados por las **servidumbres acústicas** de los aeropuertos Tenerife Norte y Tenerife Sur establecerán las limitaciones derivadas de la aplicación de la legislación sectorial de referencia de acuerdo al alcance de sus determinaciones³¹.
2. Según la documentación aportada por la Administración Estatal competente, en este caso el Ministerio de Fomento, las **servidumbres acústicas** de los aeropuertos insulares representadas³² en los planos de este Estudio de Base corresponden con los terrenos afectados por la **envolvente** de las curvas isófonas $Leq \text{ día}=60\text{dB(A)}$ y $Leq \text{ noche}= 50\text{dB (A)}$ de las huellas de ruido en los Planes Directores, para los escenarios actual (aeropuerto Tenerife Sur) y desarrollo previsible (aeropuertos de Tenerife Norte y de Tenerife Sur) de los aeropuertos tinerfeños. Durante la vigencia del PIOT dichas servidumbres podrían verse alteradas por el Ministerio de Fomento.
3. A los efectos de establecer **limitaciones** oportunas que hagan compatibles las infraestructuras aeroportuarias insulares con los usos que hayan de desarrollarse en los ámbitos afectados por las **servidumbres acústicas**, el planeamiento tomará en consideración los siguientes criterios de conformidad con lo dispuesto en la legislación sectorial en materia de aviación civil y de ruido³³:

³¹ Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, que desarrolla parcialmente la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Art. 11

Artículo 11. Servidumbres acústicas y planeamiento territorial y urbanístico.

1. El planeamiento territorial y urbanístico incluirá entre sus determinaciones las que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas en los ámbitos territoriales de ordenación afectados por ellas. En caso de que dicho planeamiento incluya la adopción de medidas correctoras eficaces que disminuyan los niveles sonoros en el entorno de la infraestructura, la zona de servidumbre acústica podrá ser modificada por el órgano que la delimitó. Cuando estas medidas correctoras pierdan eficacia o desaparezcan, la zona de servidumbre se restituirá a su estado inicial.

2. Con el fin de conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas, los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico que ordenen físicamente ámbitos afectados por las mismas deberán ser remitidos con anterioridad a su aprobación inicial revisión o modificación sustancial, al órgano sustantivo competente de la infraestructura, para que emita informe preceptivo. Esta regla será aplicable tanto a los nuevos instrumentos como a las modificaciones y revisiones de los ya existentes.

3. Los titulares de las infraestructuras para cuyo servicio se establecen las servidumbres acústicas podrán instar en la vía procedente su aplicación, sin perjuicio de que el incumplimiento sea imputable en cada caso al responsable del mismo.

³² *Ibidem*. Artículo 12

Artículo 12. Zonas de servidumbres acústicas. Plazo de vigencia.

1. Las zonas de servidumbre acústica mantendrán su vigencia por tiempo indefinido.

2. Se deberá revisar la delimitación de las servidumbres acústicas cuando se produzcan modificaciones sustanciales en las infraestructuras, que originen variaciones significativas de los niveles sonoros en el entorno de las mismas.

3. En el proceso de revisión de las zonas de servidumbre acústica, en el que se podrán revisar las limitaciones asociadas a la misma, se aplicará el procedimiento establecido en los artículos anteriores.

³³ Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Art. 20

Artículo 20. Edificaciones.

1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior.

a) Con carácter general y salvo las situaciones excepcionales que puedan ser consideradas por la Administración Estatal y municipal competente, **no se consideran compatibles** en estos ámbitos los usos residenciales, en ninguna de sus categorías, ni los dotacionales docentes y sanitarios. En base a ello:

- No se admitirá la clasificación de suelos urbanizables destinados a albergar usos residenciales y dotacionales docentes y sanitarios (y culturales)
- No se admitirá la implantación en suelo rústico de usos dotacionales docentes, sanitarios (y culturales).

b) No obstante, y atendiendo a que en el ámbito afectado por la servidumbre acústica se dan **situaciones preexistentes** el planeamiento tendrá que considerar lo siguiente:

- En los ámbitos previamente clasificados como suelo urbano, en cualquiera de sus categorías, y en los asentamientos de población rural, no se admitirán modificaciones urbanísticas que supongan un aumento del número de personas afectadas, así como materializar nuevos usos dotacionales docentes y sanitarios (y culturales)
- La concesión de nuevas licencias en los ámbitos clasificados como suelo urbano y en asentamientos rurales estará condicionada a la insonorización de las edificaciones de acuerdo a la legislación aplicable.
- Igualmente, la legalización de las edificaciones existentes no amparadas por licencia, destinadas a usos residenciales o a usos dotacionales docentes o sanitarios, que se encuentren en terrenos afectados por la huella sonora, conllevará la exigencia de su insonorización conforme a la legislación vigente.

c) En los ámbitos afectados por la servidumbre acústica, el planeamiento podrá admitir la implantación de **otros usos** siempre que sean compatibles con dicha afección y que las construcciones se insonoricen convenientemente de acuerdo con los niveles de inmisión del ruido aéreo establecidos en la legislación aplicable.

4. En las **fichas urbanísticas** correspondientes a los ámbitos afectados por las servidumbres acústicas y en la documentación gráfica de los instrumentos de ordenación deberá constar la afección de los mismos por dichas servidumbres. En caso de que dichos ámbitos requieran desarrollos urbanísticos posteriores, se hará constar también en las fichas urbanísticas la necesidad de informe de la Dirección General de Aviación Civil previo a la aprobación inicial del instrumento de desarrollo.

4. MARCO LEGAL

Sistema General Aeroportuario

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (B.O.E. nº 315, de 31 de diciembre).

Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (B.O.E. nº 292, de 7 de diciembre).

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 de septiembre)

Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Sur aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 14 de 2002 (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo).

ORDEN FOM/550/2004, de 27 de febrero, por la que se complementan las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en cuanto a la ampliación del campo de vuelos.

Servidumbres Aeronáuticas

Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre).

Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife (B.O.E. nº 210, de 1 de septiembre).

Real Decreto 2061/2004, de 11 de octubre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur (B.O.E. 252, de 19 de octubre).

Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte, aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 de septiembre), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Real Decreto 2033/1986, de 28 de junio, por el que se establecen las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea VOR/DME, de La Cruz de Taborno (Tenerife) (B.O.E. nº 237, de 3 de octubre).

Afecciones acústicas

Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, que establece las Servidumbres Aeronáuticas, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre) por la que se establecen las Servidumbres Acústicas en razón de la Navegación Aérea.

Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre (B.O.E. nº 276, de 18 de noviembre). (Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera)

Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre (B.O.E. nº301, de 17 de diciembre) , por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (B.O.E. nº254, de 23 de octubre), por el que se desarrolla la Ley 37/2003, 17 noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.”

Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo (B.O.E. nº 88, de 13 de abril), por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

Huellas de ruido que figuran en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 219, de 12 de septiembre)

Huellas de ruido que figuran en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2002 (B.O.E. nº 71, de 23 de marzo).

***Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea. (Texto publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el 11 de diciembre de 2009, número 54-1)*

5. PLANOS

ZONAS DE SERVICIO AEROPORTUARIAS

- Zona de Servicio Aeroportuaria y área de cautela. Aeropuerto de Tenerife Norte
- Zona de Servicio Aeroportuaria. Aeropuerto de Tenerife Sur

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte. Servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas. Real Decreto 2025/1976
- Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte. Servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas. Propuestas
- Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur
Servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas. Real Decreto 2061/2004
- Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur
Servidumbres de operación de las aeronaves. Real Decreto 2061/2004

SERVIDUMBRES/AFECCIONES ACÚSTICAS.

- Servidumbres/afecciones Acústicas del Aeropuerto de Tenerife Norte.
Escenario Actual y desarrollo previsible día
- Servidumbres/afecciones Acústicas del Aeropuerto de Tenerife Sur.
Escenario Actual y desarrollo previsible día
- Servidumbres/afecciones Acústicas del Aeropuerto de Tenerife Sur.
Escenario Actual y desarrollo previsible noche