

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

1	Información territorial y urbanística. Estado, comunidad autónoma y municipio	III.1
1.1	Legislación Sectorial	III.1
1.2	Normativa Estatal. Ley del Suelo	III.4
1.3	Normativa Autonómica	III.4
1.4	Planeamiento Vigente	III.6
2	Planes de infraestructuras de la Unión Europea, del Estado, de la Comunidad Autónoma y de la Administración Local. Red de accesos al aeropuerto. Intermodalidad	III.10
2.1	Introducción	III.10

2.2	Planes de infraestructuras del transporte de la Unión Europea III.10	
2.3	Planes de infraestructuras del transporte estatales	III.14
2.4	Red de accesos al Aeropuerto	III.20
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.25
3.1	Introducción	III.25
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.26
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.27
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.27
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.28
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 733/2015	III.29
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.29
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.32
5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.32
6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.33
6.1	Preámbulo	III.33
6.2	Metodología y criterios de cálculo	III.33
6.3	Resultados	III.35
6.4	Zona de afección acústica	III.37
7	Conclusiones. Áreas de coordinación	III.38

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

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

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

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

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

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

1.1 Legislación Sectorial

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En abril de 2017 según lo dispuesto en la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público que establece que en las sociedades mercantiles estatales debe figurar la abreviatura S.M.E., se adapta la denominación de la Sociedad a Aena SME, S.A.

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

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

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

Asimismo, se recogen los aspectos de tramitación de ambos planes. También determina que las obras realizadas por Aena SME, S.A. en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. El mismo criterio es de aplicación a las obras de Aena SME, S.A. y de la posible empresa concesionaria de los servicios aeroportuarios, según establecen los artículos 8 y 11 del Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre.

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

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

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

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

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

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

Por otro lado, la Ley 37/2003 de 17 de noviembre de 2003, de Ruido, establece en su artículo 10 la delimitación de las zonas de servidumbres acústicas mediante mapas de ruido, y en sus Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera, la competencia de la Administración General del Estado en la

determinación de estas servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, y de la calidad de vida en el entorno del aeropuerto.

En su normativa de desarrollo (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas), se recoge la delimitación de las áreas acústicas atendiendo al uso predominante del suelo, y la regulación de las servidumbres acústicas. Además, se prevé que los instrumentos de planificación territorial y urbanística incluyan la zonificación acústica, requiriendo informe preceptivo del órgano sustantivo de la infraestructura.

1.2 Normativa Estatal. Ley del Suelo

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

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

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

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

1.3 Normativa Autonómica

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

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

La Comunidad Autónoma de La Rioja posee competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el artículo 8.16 de su Estatuto de Autonomía de 1999.

Se encuentra vigente la Ley 5/2006, de 2 de mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (LOTUR) (BOR de 4 de mayo de 2006).

En el Título Preliminar se marca como objeto de la Ley:

1. Esta Ley tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio y de la actividad urbanística en la Comunidad Autónoma de La Rioja, de acuerdo con las aspiraciones y necesidades sociales.

2. La ordenación del territorio se ejercerá a través de los instrumentos de ordenación del territorio previstos en esta Ley.

3. La actividad urbanística, que se ejercerá en el marco de la ordenación del territorio, abarca la ordenación, transformación, conservación y control del uso del suelo, el vuelo y el subsuelo, su urbanización y edificación, así como la regulación del uso, la conservación y rehabilitación de obras, edificaciones e instalaciones.

En el artículo 15 se enumeran las clases de instrumentos de ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja:

a) La Estrategia Territorial de La Rioja. Es el instrumento de planificación estratégica de la Comunidad Autónoma de La Rioja que comprende el conjunto de criterios, directrices y guías de actuación sobre la ordenación física del territorio, los recursos naturales, las infraestructuras, el desarrollo espacial y urbano, las actividades económicas y residenciales, los grandes equipamientos y la protección del patrimonio cultural.

Persigue, entre otras, las siguientes finalidades:

- Formular el conjunto de criterios y normas que orienten y regulen los procesos de asentamiento en el territorio de las distintas actividades económicas y sociales de los agentes, públicos y privados, que operen en dicho ámbito.
- La coordinación y cooperación de la política de desarrollo territorial con la programación de los recursos de la Administración del Estado que deban aplicarse en el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
- Proponer las acciones territoriales que requiera la actuación conjunta con otras Comunidades Autónomas, ofreciendo las bases suficientes para celebrar los convenios o acuerdos de cooperación que resulten necesarios.
- La cooperación con y entre las entidades locales, los organismos representativos de éstas y las entidades representativas de intereses económicos y sociales, para diseñar las políticas de carácter territorial o sectorial que sean de común interés.

b) Las Directrices de Actuación Territorial. Tienen por objeto la ordenación del territorio de áreas o zonas de la Comunidad Autónoma de La Rioja de ámbito supramunicipal, y podrán dictarse en desarrollo de la Estrategia Territorial de La Rioja, en cuyo caso tendrán el ámbito territorial que ésta delimite, o de forma independiente.

Son funciones de las Directrices de Actuación Territorial, entre otras:

- Establecer los elementos básicos para la organización y articulación del territorio comprendido en su ámbito.
- Constituir el marco de referencia para la formulación, desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas, así como para el desarrollo de las actividades de los particulares, con incidencia en el territorio.

El ámbito de las Directrices de Actuación Territorial estará constituido por áreas geográficas diferenciadas por su homogeneidad territorial, o que, por sus dimensiones y características funcionales, precisen de una

consideración conjunta y coordinada de sus características y de una planificación de carácter integrado. Las Directrices de Actuación Territorial incluirán términos municipales completos.

c) Las Zonas de Interés Regional. Tienen por objeto delimitar y ordenar ámbitos en los que se pretendan desarrollar actuaciones industriales, residenciales, terciarias, dotacionales o de implantación de infraestructuras que se consideren de interés o alcance regional.

Podrán dictarse en desarrollo de una Directriz de Actuación Territorial, en cuyo caso se ajustarán a sus previsiones, o bien de forma independiente, y se delimitarán en terrenos clasificados como suelo no urbanizable o urbanizable. Excepcionalmente, y para conseguir una adecuada integración con los sistemas y redes existentes o previstos en el resto del suelo, podrán comprender también terrenos destinados a sistemas generales.

d) Los Proyectos de Interés Supramunicipal. Tienen por objeto regular la implantación territorial de las infraestructuras, dotaciones e instalaciones de interés social o utilidad pública que se asienten sobre más de un término municipal o que, asentándose en un término municipal, su incidencia trascienda al mismo por su magnitud, importancia o especiales características.

Podrán promoverse y desarrollarse por la iniciativa pública y privada, y pueden desarrollarse en suelo no urbanizable o urbanizable no delimitado. Corresponde al Consejero competente en materia de ordenación del territorio calificar, a los efectos de lo previsto en esta Ley, un Proyecto de Interés Supramunicipal.

1.4 Planeamiento Vigente

1.4.1 Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden Ministerial de 5 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 167, de 13 de julio), se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo, delimitando la zona de servicio del citado aeropuerto y proponiendo un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2020.

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

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

1.4.2 Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

Redactadas al amparo de lo dispuesto en el artículo 70 del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, las Normas Urbanísticas Regionales de La Rioja (NUR) fueron aprobadas inicialmente por Acuerdo del pleno del Consejo de Gobierno del día 29 de enero de 2010 (BOR nº 17, de 10 de febrero de 2010).

Las Normas Urbanísticas Regionales tienen por objeto establecer, para la totalidad de la Comunidad Autónoma de La Rioja, la normativa de carácter general sobre protección y aprovechamiento del suelo, urbanización y edificación.

Las Normas Urbanísticas Regionales se aplicarán:

1. Con carácter general, en todos aquellos municipios que no cuenten con planeamiento municipal.
2. Con carácter orientativo, para la redacción del planeamiento municipal que se formule con posterioridad a su entrada en vigor.
3. Con carácter complementario, en aquellos municipios que cuenten con Plan General Municipal, en todos aquellos aspectos no regulados o insuficientemente desarrollados por el mismo.

Las Normas Urbanísticas Regionales contendrán las siguientes determinaciones:

- Fines y objetivos de su promulgación.
- Relaciones e incidencias con los instrumentos de ordenación del territorio.
- Normas urbanísticas reguladoras de la protección, usos y aprovechamientos del suelo, y la edificación.
- Medidas de protección urbanística del medio natural, histórico y cultural.
- Identificación de los suelos que estén afectados por alguna legislación sectorial.
- Criterios para la redacción del planeamiento municipal y estándares mínimos de calidad que deben ser cumplidos por los diversos instrumentos de planeamiento.
- Previsiones mínimas para dotaciones, zonas verdes y espacios libres de dominio y uso público.

En el Título V. Normas de Protección de Infraestructuras, Artículo 121, se determina:

“La realización de obras de edificación, localización de instalaciones, plantaciones, etc., en las proximidades los aeropuertos, helipuertos e instalaciones de ayuda a la navegación aérea estará sometida a las limitaciones y servidumbres impuestas por la Ley sobre Aeropuertos de 2 de noviembre de 1940, la Ley sobre Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, y los Decretos de 17 de julio de 1968, de 24 de febrero de 1972 y de 10 de julio de 1975.”

1.4.3 Escala Local. Planeamiento Municipal

El Sistema General Aeroportuario de Logroño-Agoncillo, se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes al término municipal de Agoncillo.

Término Municipal de Agoncillo

El planeamiento vigente en el municipio es el Plan General Municipal (PGM). Texto Refundido, aprobado definitivamente por Acuerdo del Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (COTUR), de fecha 7 de mayo de 2004 (BOR nº 144, de 9 de noviembre de 2004).

El PGO clasifica al aeropuerto como Suelo No Urbanizable de Sistemas Generales Aeroportuarios, recogiendo el ámbito del anterior Plan Director. Colindante con el Sistema General Aeroportuario se encuentra la Base Militar de Agoncillo, clasificada como Suelo No Urbanizable de Infraestructuras del Ministerio de Defensa.

En el Tomo II. Memoria Justificativa, Capítulo 6. Clasificación del suelo, Apartado 6.3. Suelo No Urbanizable, se describe el SNU de Sistema General Aeroportuario:

“Se recoge en esta clasificación el suelo destinado al aeropuerto de Logroño-Agoncillo, situado al noroeste del municipio y limitado por el río Ebro y por el SNU de Infraestructuras del Ministerio de Defensa. Este espacio incluye toda la zona definida como Zona de Servicio Aeroportuario por el Plan Director del Aeropuerto Logroño-Agoncillo aprobado por Orden del Ministerio de Fomento (BOE de 13 de julio de 2001).”

En el Tomo IV. Normativa, Título I. Usos y Normas, Capítulo 8, Artículo 117. Servidumbres Aeronáuticas, se determina:

“Se estará a lo dispuesto en la legislación vigente sobre Aeropuertos y Navegación Aérea.

El límite de la zona de servicio del aeropuerto corresponde con las coordenadas del Plan Director del aeropuerto de Logroño-Agoncillo (BOE, 13 de julio 2001).

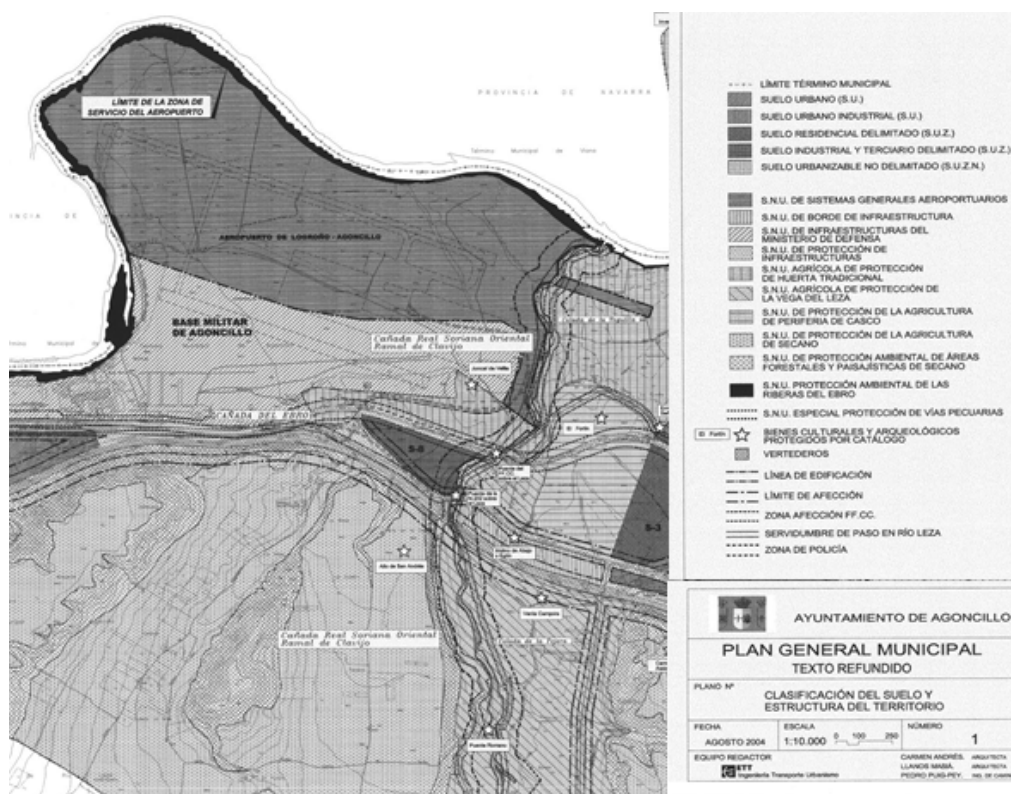
117.1. Servidumbres aeronáuticas

Ninguna edificación u objeto fijo (postes, antenas, etc.) podrá sobrepasar las cotas que figuran en el Plano de Servidumbres Aeronáuticas incluido en el Plan Director del Aeropuerto Logroño-Agoncillo aprobado el 5 de julio de 2001 por Orden del Ministerio de Fomento (BOE de 13 de julio), salvo que se demuestre que no se compromete la seguridad ni la regularidad de manera significativa de las operaciones aeronáuticas de 584/72 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74 y Real Decreto 1541/2003.

117.2. Servidumbres acústicas

No se permitirán usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios en las zonas afectadas por las huellas sonoras que figuran en el Plan Director del Aeropuerto Logroño-Agoncillo (Anexo II) (BOE, 13 de julio 2001).”

Ilustración III.1.- Clasificación del Suelo. Plan General de Ordenación de Agoncillo



Fuente: Plan General Municipal. Texto Refundido

En el Tomo V, Título II, Artículo 144. Condiciones Generales para su desarrollo, se indica que:

“En el ámbito calificado como sistema general aeroportuario será necesaria la redacción de un Plan Especial que establezca las condiciones de edificación y uso así como las medidas y previsiones necesaria para garantizar la eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre, tal como establece el artículo 8 del RD 2591/1998 de 4 de diciembre sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio.”

En el Artículo 147. Usos permitidos en suelo no urbanizable, se definen como Otras infraestructuras:

“Instalaciones de gran dimensión vinculadas a las comunicaciones, tales como helipuertos y aeropuertos, etc.”

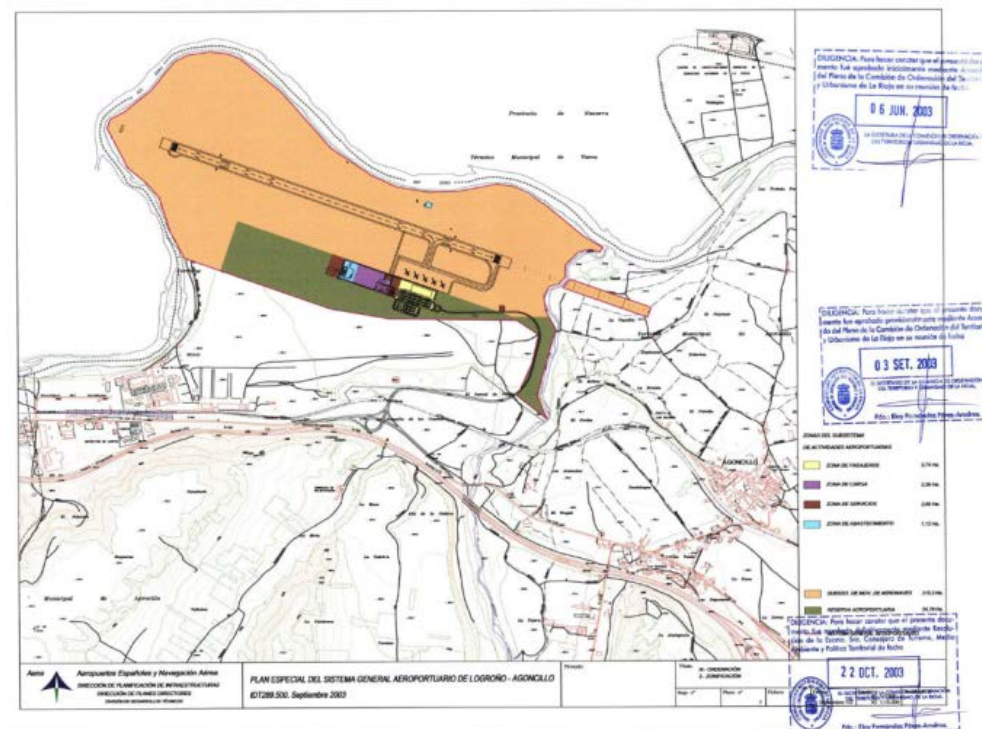
En el Tomo V, Título II, Artículo 150. Normativa Específica para el suelo no urbanizable de Sistema General Aeroportuario, se determina:

“Ninguna edificación u objeto fijo (postes, antenas, etc.) podrá sobrepasar las cotas que figuran en el Plano de Servidumbres Aeronáuticas incluido en el Plan Director del Aeropuerto Logroño-Agoncillo aprobado el 5 de julio de 2001 por Orden del Ministerio de Fomento (BOE de 13 de julio), salvo que se demuestre que no se compromete la seguridad ni la regularidad de manera significativa de las operaciones aeronáuticas de 584/72 sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74 y Real Decreto 1541/2003.”

1.4.4 Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Logroño - Agoncillo

Una vez aprobado el Plan Director, Aena formuló el correspondiente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Logroño-Agoncillo, el cual fue aprobado definitivamente por la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial de la Comunidad Autónoma de La Rioja el 22 de octubre de 2003 (BOR de 7 de febrero de 2004 y corrección de errores en BOR de 16 de marzo de 2004).

Ilustración III.2.- Zonificación



Fuente: Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Logroño-Agoncillo

2 Planes de infraestructuras de la Unión Europea, del Estado, de la Comunidad Autónoma y de la Administración Local. Red de accesos al aeropuerto. Intermodalidad

2.1 Introducción

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

El entorno institucional en el que se desarrolla la política de transporte condiciona su planificación. La organización competencial del país cuenta con un sistema de transporte en el que intervienen como gestores distintas administraciones, con una descentralización total, como se ha visto en el apartado anterior, de las competencias sobre ordenación del territorio.

A la competencia del Ministerio de Fomento actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre las infraestructuras propias de los órganos de gestión específicos como Aena SME, S.A., Puertos del Estado, etc., se debe añadir la competencia autonómica y la comunitaria dictando las políticas comunes del transporte.

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

2.2 Planes de infraestructuras del transporte de la Unión Europea

Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

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

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

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

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

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

Ilustración III.3.- Red Transeuropea de Transporte. Red Global de puertos, aeropuertos y vías navegables interiores



Por otro lado, la Comisión presentó el 22 de agosto de 2012 el *"LIBRO BLANCO: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"*, fijándose en el horizonte temporal de 2050.

Desde el Libro Blanco sobre el Transporte, de 2001, se han logrado muchos avances. El mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril. Se ha lanzado con éxito la iniciativa del Cielo Único Europeo. Ha aumentado la seguridad y la protección en todos los modos de transporte. Se han adoptado nuevas normas sobre condiciones de trabajo y derechos de los pasajeros. Las redes transeuropeas de transporte (financiadas a través de las RTE-T, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) han contribuido a la cohesión territorial y a la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad. Se han reforzado los lazos internacionales y la cooperación. Se han dado grandes pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

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

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

En lo que respecta al transporte aéreo, se indica en el Libro Blanco: los sectores del transporte marítimo y de la aviación tienen por su propia naturaleza una dimensión mundial. En el sector de la aviación, es preciso seguir mejorando la eficiencia de las aeronaves y las operaciones de gestión del tráfico aéreo. Además de reducir las emisiones, constituirá una ventaja competitiva; pero es preciso prestar atención a no imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como «hub global de la aviación». Es preciso optimizar la capacidad aeroportuaria y, cuando sea necesario,

incrementarla para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte, lo cual puede dar lugar a que en 2050 la actividad del transporte aéreo de la UE sea más del doble de la actual. En otros casos, el ferrocarril (de alta velocidad) deberá absorber gran parte del tráfico de media distancia. La industria de la aviación de la UE debe ir en cabeza en el uso de combustibles hipocarbónicos para alcanzar el objetivo de 2050.

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

- Llegar a la cuota del 40% de combustibles con pocas emisiones de carbono para 2050.
- Llevar a cabo la modernización completa del sistema de control del tráfico aéreo europeo de aquí a 2020, logrando un Cielo Único europeo.
- No imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como “hub global de la aviación”.
- Optimizar la capacidad aeroportuaria para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte.
- Diálogo social con el fin de evitar conflictos sociales.
- Mejorar los métodos de detección selectiva con el fin de garantizar elevados niveles de seguridad con mínimas molestias.
- Elaboración de planes de continuidad de la movilidad para salvaguardar la movilidad de los pasajeros y mercancías en situación de crisis (p.e. nube de cenizas)
- Innovación tecnológica
- De aquí a 2050 conectar todos los aeropuertos de la red básica de RTE-T a la red ferroviaria, preferiblemente a la alta velocidad.
- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa.

No obstante, lo anterior, la propuesta realizada por el Ministerio de Fomento actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en febrero de 2012 incluye al Aeropuerto de Logroño-Agoncillo dentro de la Red Global y, por lo tanto, con el mismo nivel de definición estratégica que los aeropuertos de su entorno como los de Pamplona, Vitoria, Burgos o Zaragoza.

Ilustración III.4.- Propuesta del MFOM de febrero de 2012 para Red Transeuropea de Transporte. Red Global de aeropuertos



2.3 Planes de infraestructuras del transporte estatales

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

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

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

- Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes.
- Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes.

En particular, y con arreglo a este objetivo, se tendrán presentes de forma especial las necesidades de acceso entre la Península y los archipiélagos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las conexiones interinsulares.

- Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

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

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

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

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

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

marketing aeroportuario, promoción de rutas, innovación de gestión, y cooperación estratégica con las compañías aéreas.

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

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

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

- Objetivo 1: Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo
- Objetivo 2: Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros
- Objetivo 3: Potenciar la competitividad del sector aéreo español
- Objetivo 4: Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones
- Objetivo 5: Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental
- Objetivo 6: Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España
- Objetivo 7: Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica
- Objetivo 8: Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

1º. Regulación, Control y Supervisión:

- Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)
- Mejora de la seguridad en el sector de las compañías aéreas
- Mejorar la seguridad en el sector de los trabajos aéreos
- Mejora de la seguridad en los aeropuertos
- Mejora de la seguridad en los aeródromos y helipuertos
- Mejora de los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo a los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo
- Desarrollo e implantación del Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea
- Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros

- Adopción de medidas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil
- Aumento de la competitividad de las compañías aéreas españolas
- Potenciar el sector de los helicópteros y de los trabajos aéreos
- Facilitar el desarrollo de la aviación general, deportiva como elemento de dinamización económica y atracción de turismo deportivo
- Facilitar el desarrollo y competitividad de la aviación ejecutiva y corporativa
- Plan de impulso integral al transporte aéreo de mercancías
- Regular e impulsar el desarrollo de las actividades con UAV/RPA (Unmanned Aerial Vehicle / Remotely Piloted Aircraft)
- Revisión del régimen de matriculación de las aeronaves con el objeto de simplificar y agilizar los trámites de matriculación
- Mejorar la independencia de la coordinación y la eficiencia en el uso de las Franjas Horarias (Slots)
- Mejorar la eficiencia de los servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos Handling)
- Mejora de la integración de los aeropuertos en su entorno fomentando su rentabilidad social y como motor económico de la zona
- Fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de reducir la dependencia energética del sector aéreo, así como apoyar a la industria nacional de biocombustibles y la creación de empleo
- Revisión y mejora del sistema actual de subvenciones, obligaciones de servicio público (OSP), bonificaciones y ayudas al transporte aéreo en España
- Reforzar la posición española en las instituciones internacionales de aviación civil
- Reforzar el papel de la DGAC como cerebro estratégico del sector, mediante sus capacidades reguladoras, de planificación y de concertación
- Adaptar la estructura de AESA como entidad supervisora técnica e independiente.

2º. Gestión y Prestación de Servicios:

- Mejorar la calidad y atención de los pasajeros en los filtros de seguridad de los aeropuertos
- Mejorar la accesibilidad de los pasajeros en el transporte aéreo, incluyendo la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida
- Mejorar la puntualidad en el transporte aéreo
- Mejora de la calidad percibida por los usuarios de los aeropuertos
- Análisis e implantación de mejoras operacionales para la reducción del ruido en la operación de los aeropuertos españoles, dentro del ámbito de fomento de desarrollo sostenible del transporte aéreo
- Aplicar criterios de consideración a la insularidad en la fijación de las tasas aeroportuarias para los aeropuertos de las Islas Baleares y de Canarias

- Revisión y aprobación de los planes directores y planes especiales de los aeropuertos
- Contribuir a la competitividad de España fomentando la conectividad con las principales ciudades del mundo
- Impulsar la apertura de los mercados aéreos internacionales a las compañías aéreas españolas al objeto de facilitar el desarrollo de flujos de tráfico con origen o destino en nuestro país
- Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional
- Elaborar un Plan estratégico de Aena Aeropuertos
- Mejora de la eficiencia del sistema de navegación aérea: Cielo Único Europeo
- Impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea
- Nuevo modelo de gestión de aeroportuaria y cambios en Aena Aeropuertos.

3º. Actuación inversora:

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

Por lo que respecta al resto de modos de transporte, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones sectoriales:

Transporte por carretera

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

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

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

También prevé la modificación del régimen de concesión de autopistas.

Transporte ferroviario

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

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

Transporte intermodal

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

Transporte marítimo

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

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

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

Transporte en el ámbito urbano

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

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

2.4 Red de accesos al Aeropuerto

2.4.1 Carreteras

Planeamiento estatal

En materia de infraestructuras viarias, la propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de Red Transeuropea de Transportes cita expresamente la conversión en autovía A-68 de la carretera Nacional 232 a su paso por La Rioja, a la que sitúa en la red básica de las comunicaciones.

Si bien el corredor del Ebro por La Rioja ya estaba incluido dentro de la Red Básica en la propuesta de octubre de 2011, la propuesta de febrero de 2012 ha precisado que, al coincidir dos infraestructuras viarias (la autopista AP-68 y la N-232) se propone para la Red Básica el desdoblamiento de la N-232 o su conversión en autovía A-68.

La propuesta también incluye el trazado de la A-12 (Autovía del camino de Santiago) en la propuesta para Red Global.

Planeamiento regional

Plan de accesos de Logroño y su área metropolitana

Tiene como objetivo definir los corredores e infraestructuras necesarias para el futuro desarrollo de esta zona, proporcionando una accesibilidad sostenible en el área metropolitana de Logroño.

La planificación de los corredores afectará a las tres Administraciones con competencia en carreteras y viales: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Comunidad autónoma y Ayuntamientos de ese entorno. Afecta a quince municipios del entorno entre ellos Agoncillo.

II Plan regional de carreteras 2010-2021 de La Rioja

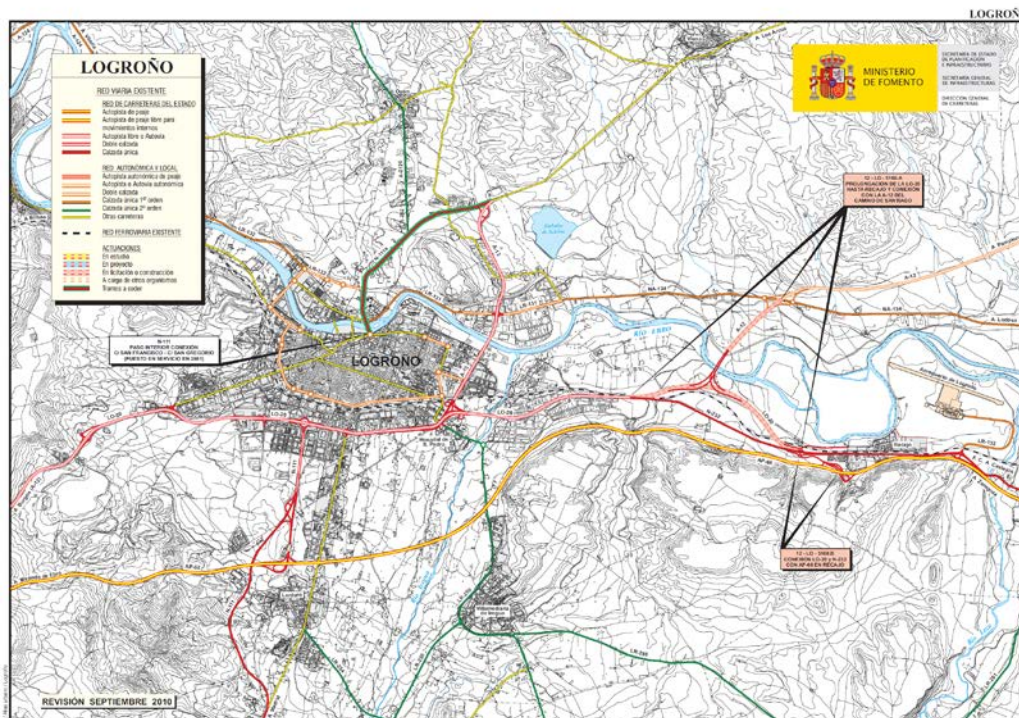
El 29 de abril de 2010 el Parlamento de La Rioja aprobó el Plan de Carreteras de La Rioja 2010-2021. Se trata de una ley fundamental en la planificación estratégica de las infraestructuras de la Comunidad. Dicho Plan tiene como objetivo mejorar las carreteras de la red de titularidad autonómica aportando soluciones a las nuevas necesidades de los ciudadanos en términos de movilidad.

Los objetivos generales del Plan son la mejora de la accesibilidad y la reducción de los costes de transporte, la aproximación de las áreas rurales a las poblaciones urbanas, la organización del espacio físico regional y la optimización de los accesos a todas las zonas. Así como dar un paso más en la integración con el territorio nacional.

La propuesta de revisión y actualización del plan se divide en tres fases:

1. Inventario de la red
2. Análisis del estado de las carreteras
3. Programación de actuaciones y evaluación ambiental.

Ilustración III.5.- Red viaria existente al comienzo del Plan



Durante la vigencia de este Plan se programa la construcción de las tres primeras autovías riojanas: Calahorra-Arnedo, Haro-Ezcaray y Logroño-Villamediana. Además, se desarrollarán 16 nuevas variantes de población y se construirán tres nuevas carreteras intervalles (Jubera-Leza-Cidacos, Iregua-Yalde y Ventrosa-Brieva):

- Autovía Haro-Santo Domingo-Ezcaray

La autovía Haro-Santo Domingo de la Calzada-Ezcaray tiene como objetivo mejorar las comunicaciones del oeste de La Rioja conectando en autovía dos cabeceras de comarca como Haro y Santo Domingo. Esta autovía, sobre el actual corredor de la LR-111 en el Valle del Oja unirá a lo largo de 33 Km. dos futuras autovías (A-12 y A-68) y la autopista AP-68, y supondrá una mejora de las prestaciones y de la seguridad a los centros de atracción turística de Haro, Santo Domingo de la Calzada, Ezcaray y Valdezcaray. En la actualidad se encuentra en contratación el estudio informativo.

- Autovía Calahorra-Arnedo

A ésta corresponden los trámites más avanzados, la autovía Calahorra-Arnedo, fue prevista con el objetivo de conectar la localidad del calzado con la principal red de comunicaciones de La Rioja, el Eje del Ebro. Esta autovía, además, es heredera del antiguo eje de las comunicaciones con Soria y Madrid a través del Valle del Cidacos.

La autovía entre Arnedo y Calahorra permitirá, además, dar continuidad al eje transversal de las comunicaciones de La Rioja Baja: La carretera LR-123, que conecta la N-113 en Valverde con la N-232 en El Villar de Arnedo.

- Autovía Logroño-Vilamediana

La tercera autovía unirá Logroño con Villamediana de Iregua, una de las poblaciones que, dentro del área metropolitana de la capital, está registrando un mayor crecimiento en los últimos años.

Acceso al Aeropuerto

El único acceso al Aeropuerto de Logroño-Agoncillo se realiza a través de la carretera N-232 que une Logroño con Zaragoza, siendo la distancia desde el centro urbano hasta el aeropuerto de 10 km y el tiempo medio de recorrido de 10 minutos.

Si bien la línea de F.C. a Castejón, que forma parte de la Red Global de ferrocarriles, discurre paralela a la N-232, no existe acceso por tren al Aeropuerto de Logroño - Agoncillo. La estación de ferrocarril más cercana al aeródromo se encuentra en la localidad de Agoncillo.

2.4.2 Ferrocarril

Planeamiento regional

Alta velocidad pasajeros y mercancías:

En cuanto al tratamiento otorgado al transporte ferroviario en La Rioja, fue el Plan Director de Infraestructuras del Transporte (PIT 2000-2007), el que consideró al tramo Castejón de Ebro-Logroño por primera vez como alta velocidad, con previsión de conexión de Logroño con Madrid para viajeros en 2 horas y 10 minutos para el año 2010.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2010), continuó dando al conjunto del tramo Castejón de Ebro-Logroño-Miranda de Ebro el tratamiento de línea de altas prestaciones (tráfico mixto pasajeros y mercancías), enmarcado en el Corredor Cantábrico-Mediterráneo (o Corredor del Ebro). Este Corredor es una línea de alta velocidad apta para tráfico mixto de viajeros y mercancías que prevé enlazar la costa mediterránea con la fachada atlántica, facilitando así la conexión entre estas dos importantes áreas geográficas sin necesidad de pasar por el centro de la Península.

Uno de los tramos de este corredor es el tramo de alta velocidad Castejón-Logroño. La previsión es que los proyectos de este tramo se ejecuten en cuatro fases o subtramos:

- Castejón (Navarra)-Aldeanueva de Ebro (La Rioja). La longitud aproximada de la actuación es de 19 km e incluye el paso en variante por Rincón de Soto.
- Aldeanueva de Ebro (La Rioja)-Lodosa (Navarra). La longitud es de 19 km e incluye el paso por Calahorra.
- Lodosa (Navarra)-Agoncillo (La Rioja). 19 km.
- Agoncillo (La Rioja)-Logroño (La Rioja). La longitud es de 14 km e incluye un túnel en el entorno de Agoncillo.

Los estudios informativos de estos cuatro sub-tramos, incluyen que en gran parte de La Rioja Baja el trazado del tren vaya pegado a la actual Autopista AP-68.

Los actuales estudios prevén la convivencia del tren con el "nudo" de comunicaciones que se creará en la zona de Agoncillo al unir varias autovías.

En el pronunciamiento de la Comisión Europea de octubre de 2011 sobre los trazados europeos ferroviarios prioritarios no se incluyó el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, al menos en lo que afecta a la conexión, a través de Miranda de Ebro, con Aragón y el Mediterráneo a través de La Rioja. Esto atrasa el plazo de conclusión del trazado hasta 2050.

Sin embargo, en junio de 2013, el Consejo de Ministros de la UE acepta la creación de un nuevo fondo para la financiación de actuaciones necesarias para la integración de los corredores principales aceptando la propuesta española de incluir determinadas conexiones entre corredores, entre ellas la del corredor riojano Castejón-Logroño-Miranda entre las actuaciones con financiación prioritaria de la UE.

La situación actual de los proyectos es la siguiente:

El **tramo Castejón- Logroño** consta de 71 kilómetros con un presupuesto aproximado de 320 millones de euros, y se proyecta con doble vía electrificada y ancho UIC apta para tráfico mixto, viajeros y mercancías y parámetros técnicos para circular a velocidades mínimas de 220 km/h. El tramo se divide en cuatro subtramos:

Castejón de Ebro-Aldeanueva de Ebro: 19 kilómetros e incluye la variante de Rincón de Soto

Aldeanueva de Ebro-Lodosa: 19 kilómetros aproximadamente e incluye el paso y acondicionamiento de la estación de Calahorra

Lodosa-Agoncillo: 19 kilómetros aproximadamente y discurre cercano al corredor de la AP-68

Agoncillo-Logroño: 14 kilómetros e incluye un túnel a su paso por Agoncillo

Por su parte, el **tramo Logroño-Miranda de Ebro** se encuentra en redacción de estudio informativo, pendiente de definir las alternativas y someter a información pública medioambiental. Tendrá las mismas características técnicas que el tramo Castejón-Logroño.

La **variante ferroviaria de Rincón de Soto** podría ser el primer tramo en estándar AVE en La Rioja, Un trazado de aproximadamente 11 kilómetros que discurrirá al norte del municipio en doble vía electrificada de ancho UIC apta para tráfico mixto, viajeros y mercancías, y parámetros técnicos para circular a velocidad mínima de 220 km/h.

2.4.3 Intermodalidad

Como se apuntaba en la introducción de este capítulo los aeropuertos constituyen una pieza esencial en el sistema de transportes de la región donde se instala. Su conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

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

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

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

Intermodalidad del Aeropuerto de Logroño-Agoncillo

La Rioja está situada entre centros industriales y urbanos: Bilbao (124 km), Zaragoza (174 km), Madrid (338 km) y Barcelona (602 km). El Aeropuerto de Logroño-Agoncillo está situado al este de la capital, sobre terrenos pertenecientes al término municipal de Agoncillo. El tiempo estimado entre Logroño capital y el Aeropuerto es de diez minutos. En la actualidad este aeropuerto no forma parte de la RET-T europea, si bien desde 2012 está propuesto como integrante de la Red Global de aeropuertos.

Actualmente el acceso tanto de pasajeros como de mercancías al Aeropuerto de Logroño - Agoncillo se realiza por carretera. El aeropuerto dispone de aparcamiento de vehículos particulares frente al Edificio Terminal, así como parada de taxi en la misma acera de la Zona de Llegadas.

Ilustración III.6.- Plano esquemático del terminal y aparcamiento

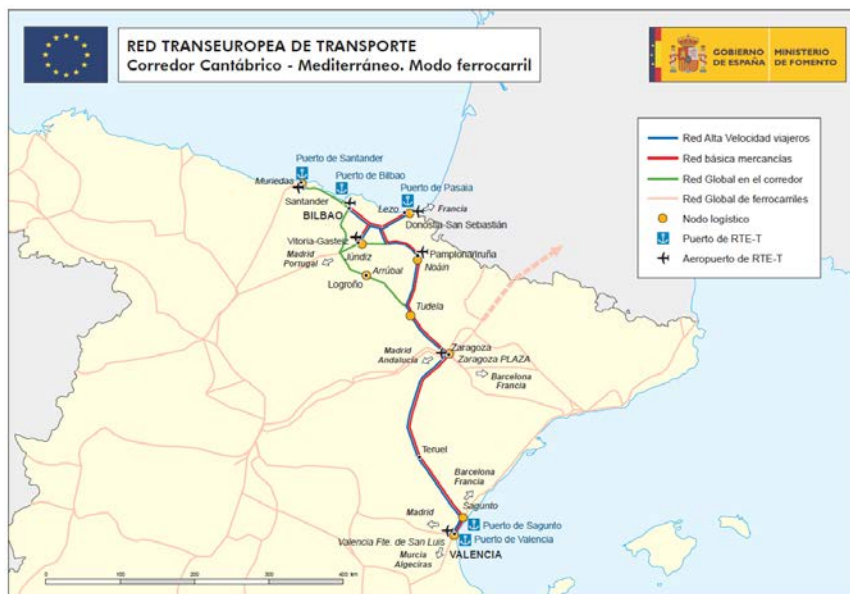


Si bien existe una línea del autobús metropolitano que conecta Logroño con el municipio de Agoncillo, no cuenta con línea de autobús específica y directa para conectar la ciudad de Logroño con el Aeropuerto.

El Aeropuerto tampoco cuenta con conexión directa a ningún eje de la red ferroviaria ni para pasajeros de alta velocidad o de red convencional, ni para transporte de mercancías.

No obstante, la futura línea de alta velocidad Castejón-Logroño tiene previsto su paso por Agoncillo. Los estudios prevén la convivencia del tren con el “nudo” de comunicaciones que se creará en la zona de Agoncillo al unir varias autovías que comunicarán la cornisa cantábrica con la mediterránea.

Ilustración III.7.- Red Transeuropea de Transporte. Corredor Cantábrico – Mediterráneo. Modo ferrocarril



3 Áreas de afectación por servidumbres aeronáuticas vigentes

3.1 Introducción

3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo fueron establecidas por Real Decreto 733/2015, de 24 de julio (B.O.E. núm. 191, de 11 de agosto de 2015). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y sus modificaciones posteriores, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo), y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

3.1.2 Base Legal

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

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

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

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

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

El 17 de mayo de 2013 se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al objeto de revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI, adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente, incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres la participación de los interesados, particularmente administraciones y

ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

Por último, el Real Decreto 2/2020, de 12 de enero, al reestructurar los Departamentos Ministeriales constituye el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que, según el artículo 7, asume entre otras competencias las relativas a infraestructuras, transportes y agenda urbana.

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

3.2 Datos generales del aeropuerto

3.2.1 Punto de referencia

Según lo establecido en el Apartado Tercero del Real Decreto 733/2015, de 24 de julio (B.O.E. núm. 191, de 11 de agosto de 2015), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 11-29. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.1. La cota del PR es de 350 metros.

Tabla III.1.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS (ETRS89)		COORD. UTM. (ETRS89) HUSO 30		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	42° 27' 37,35"	002° 19' 11,71"	555.915,0	4.701.117,2	350

3.2.2 Pista de vuelo

De acuerdo al Real Decreto 733/2015, el campo de vuelos del aeropuerto de Logroño-Agoncillo dispone de una pista de vuelo, denominada 11-29. La pista tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.200 x 45 metros. Dispone de dos Zonas libres de obstáculos (CWY) y no tiene Zona de Parada (SWY).

Las distancias declaradas de la pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos se especifican en la Tabla III.2 .

Tabla III.2.- Distancias declaradas pista 11-29

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)	SWY(m)
11	2.200	2.260	2.200	2.200	60 x 150	347	No
29	2.200	2.260	2.200	2.200	60 x 150	352	No

En la Tabla III.3 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales y extremos de la pista, utilizadas para el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.3.- Umbrales y extremos de pista para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral 11 y extremo 29	42° 27' 49,42"	002° 19' 57,03"	554.877,0	4.701.481,3	352
Umbral 29 y extremo 11	42° 27' 25,27"	002° 18' 26,39"	556.953,1	4.700.753,0	347

3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el Apartado Segundo del Real Decreto 733/2015, el aeropuerto de Logroño-Agoncillo se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, como aeródromo de letra de clave «B».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo aprobadas por el Real Decreto 733/2015, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, y teniendo en cuenta la normativa internacional mencionada en el apartado 3.1.

3.3 Servidumbres del aeródromo

3.3.1 Generalidades

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

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

3.3.2 Restricción de obstáculos

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

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

3.4 Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

3.4.1 Generalidades

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

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

3.4.2 Restricción de obstáculos

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

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

3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el Apartado Tercero del Real Decreto 733/2015, son las que se relacionan en la Tabla III.4, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y en proyección UTM, ambas en el sistema ETRS89, con la altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.4.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		UTM ETRS89 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
C. RECEPTORES de la TWR	375	42° 27' 26,26"	002° 19' 14,82"	555.846,7	4.700.774,6
C. EMISORES	361	42° 27' 18,35"	002° 18' 35,86"	556.738,5	4.700.537,8
DVOR_LPA	357	42° 27' 37,92"	002° 19' 36,89"	555.339,8	4.701.130,2
DME_LPA	357	42° 27' 37,92"	002° 19' 36,89"	555.339,8	4.701.130,2
NDB_EAG	359	42° 27' 04,95"	002° 18' 52,88"	556.353,1	4.700.121,3
LOC_ILO	353	42° 27' 51,07"	002° 20' 03,23"	554.735,0	4.701.531,1
GP_ILO	346	42° 27' 31,76"	002° 18' 37,18"	556.705,0	4.700.951,2
DME_ILO	354	42° 27' 31,76"	002° 18' 37,18"	556.705,0	4.700.951,2

Fuente: RD 733/2015

3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

3.5.1 Generalidades

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

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

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

3.5.2 Restricción de obstáculos

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

3.5.3 Procedimientos de aproximación por instrumentos

Las maniobras instrumentales recogidas en el Apartado Cuarto del Real Decreto 733/2015, son las que se relacionan a continuación:

- Aproximación VOR RWY 11
- Aproximación VOR RWY 29
- Aproximación NDB RWY 29
- Aproximación ILS RWY 29
- Aproximación LOC RWY 29

3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 733/2015

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

Este plano consta de dos hojas:

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

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

3.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de ordenación del territorio y urbanístico, de remitir al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, al objeto de que emita informe con carácter preceptivo y vinculante en relación al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y el tipo de afectación y los usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por servidumbres aeronáuticas o acústicas.

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

3.7.2 Términos municipales afectados

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

Comunidad Autónoma de La Rioja:

- Agoncillo
- Alberite
- Alcanadre
- Arrúbal
- Ausejo
- Calahorra
- Cenicero
- Corera
- El Redal
- El Villar de Arnedo
- Entrena
- Fuenmayor
- Galilea
- Lagunilla del Jubera
- Lardero
- Logroño
- Murillo de Río Leza
- Navarrete
- Pradejón
- Ribafrecha
- Santa Engracia del Jubera
- Villamediana de Iregua

Comunidad Foral de Navarra:

- Allo
- Andosilla
- Aras
- Armañanzas
- Arróniz
- Bargota
- Cárcar
- Dicastillo

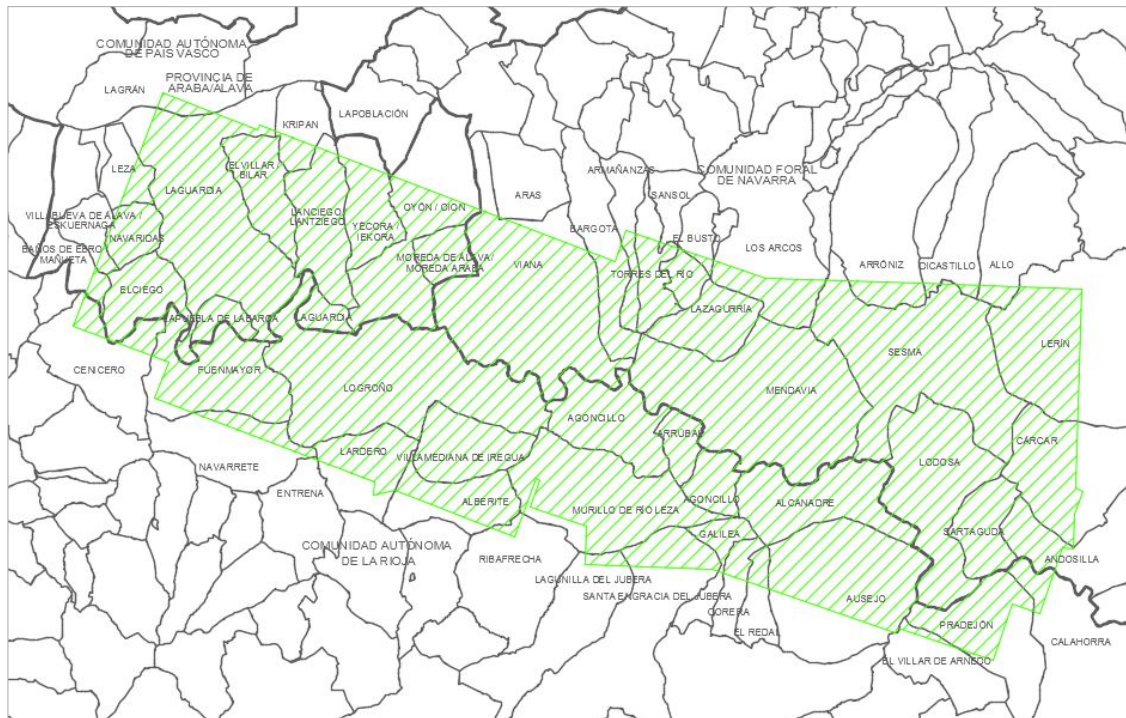
- El Busto
- Lapoblación
- Lazagurría
- Lerín
- Lodosa
- Los Arcos
- Mendavia
- Sansol
- Sartaguda
- Sesma
- Torres del Río
- Viana

Provincia de Araba/Álava:

- Baños de Ebro/Mañueta
- Elciego
- Elvillar/Bilar
- Kripan
- Lagrán
- Laguardia
- Lanciego/Lantziego
- Lapuebla de Labarca
- Leza
- Moreda de Álava/Moreda Araba
- Navaridas
- Oyón-Oion
- Villabuena de Álava/Eskuernaga
- Yécora/Iekora

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la Ilustración III.8.

Ilustración III.8.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes



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

El estado actual de las instalaciones aeroportuarias no ha sufrido cambios respecto al escenario descrito en el Real Decreto 733/2015, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas para el estado actual será análoga a las servidumbres aeronáuticas vigentes, descritas en el Apartado 3 y representadas en el plano 5.1, con sus dos respectivas hojas, según se ha descrito en el Apartado 3.6.¹

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

El desarrollo previsible de las instalaciones aeroportuarias no se espera que cambie con respecto al escenario actual, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible será análoga a las servidumbres aeronáuticas vigentes, establecidas por el Real Decreto 733/2015, descritas en el Apartado 3 y representadas en el plano 5.1, con sus dos respectivas hojas, según se ha descrito en el Apartado 3.6.²

¹ En la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual se propone la modificación del nombre de los municipios afectados. Los términos en los que se realizan las modificaciones son Villabuena de Álava/Eskuernaga, en vez de Villabueva de Álava / Eskuernaga; Oyón-Oion, en vez de Oyón/Oiión; y Provincia de Araba/Álava, en vez de Provincia de Álava.

² En la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible se propone la modificación del nombre de los municipios afectados. Los términos en los que se realizan las modificaciones son Villabuena de Álava/Eskuernaga, en vez de Villabueva de Álava / Eskuernaga; Oyón-Oion, en vez de Oyón/Oiión; y Provincia de Araba/Álava, en vez de Provincia de Álava.

6 Áreas de afección acústica en el territorio

6.1 Preámbulo

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

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

6.2 Metodología y criterios de cálculo

6.2.1 Modelo informático de simulación

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

6.2.2 Configuración física del aeropuerto

El campo de vuelos existente en la actualidad consta de una única pista, de orientación 11-29 de 2.200 metros de longitud y 45 metros de anchura.

La definición de la pista se ha realizado en función de las coordenadas y altitud de cada uno de los umbrales del aeropuerto de Logroño-Agoncillo, las cuales se especifican en la tabla que figura a continuación.

Tabla III.5.- Coordenadas de los umbrales. Configuración actual y desarrollo previsible. Aeropuerto de Logroño-Agoncillo

UMBRAL	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	
11	42° 27' 49,42" N	2° 19' 57,03" W	554.877,0	4.701.481,3	352
29	42° 27' 25,27" N	2° 18' 26,39" W	556.953,1	4.700.753,0	347

6.2.3 Régimen de utilización de pistas

Para el cálculo de las isófonas se han evaluado los datos operativos de los tres últimos años (2013-2015) del aeropuerto de Logroño-Agoncillo, para reflejar una situación promedio. Esta distribución se corresponde con el reparto siguiente.

- ✓ Cabecera 11: 30,56%
- ✓ Cabecera 29: 69,44%

6.2.4 Trayectorias de aterrizaje y despegue

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

6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

Dispersiones laterales

Por motivos operativos, las aeronaves no siguen una única trayectoria de vuelo, sino que se producen dispersiones laterales de las trayectorias reales de vuelo sobre la trayectoria nominal. Para calcular las dispersiones en las operaciones de salida, se ha adoptado el criterio fijado en el Documento N° 29 de la ECAC.CEAC (versión 2005), recomendado por la Directiva 2002/49/CE y la Ley 37/2003, del Ruido, para el cálculo del ruido aeroportuario.

Dispersiones verticales

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

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

6.2.6 Número de operaciones y composición de la flota

El escenario actual considerado corresponde a la situación existente durante el año 2015. Su caracterización, en relación al número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA. Este sistema recoge todas las operaciones que tuvieron lugar en el aeropuerto de Logroño-Agoncillo para el escenario actual considerado.

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

Así mismo, se han diferenciado dos periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00h) y tarde (19:00-23:00h). Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003, del Ruido y a los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007. No se ha evaluado el periodo noche debido a que el aeropuerto no opera en horario nocturno tal y como se recoge en el AIP.

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

Tabla III.6.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y período.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)			
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE
AERONAVES ALA FIJA			
Actual	2,45	1,58	0,87
Desarrollo previsible	9,73	6,27	3,46

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

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

6.2.7 Variables climatológicas

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

- Periodo día: 15,4 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 7:00 hasta las 19:00 horas.
- Periodo tarde: 15,8 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 19:00 hasta las 23:00 horas.

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

- Periodo día: 763,39 mm Hg.
- Periodo tarde: 762,96 mm Hg.

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

6.2.8 Modelización del terreno

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

6.3 Resultados

6.3.1 Métrica considerada

De acuerdo con la legislación aplicable, es necesario proceder a la evaluación de los escenarios en términos de afección acústica, mediante los indicadores Ld y Le. No se ha evaluado el periodo noche debido a que el aeropuerto no opera en horario nocturno tal y como se recoge en el AIP.

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

6.3.2 Índices de calidad ambiental

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

6.3.3 Niveles sonoros

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles L_{eq} 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde (L_d y L_e) de los escenarios situación actual y desarrollo previsible.

Ilustración III.9.- Huellas acústicas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo. Periodo día (7-19h).

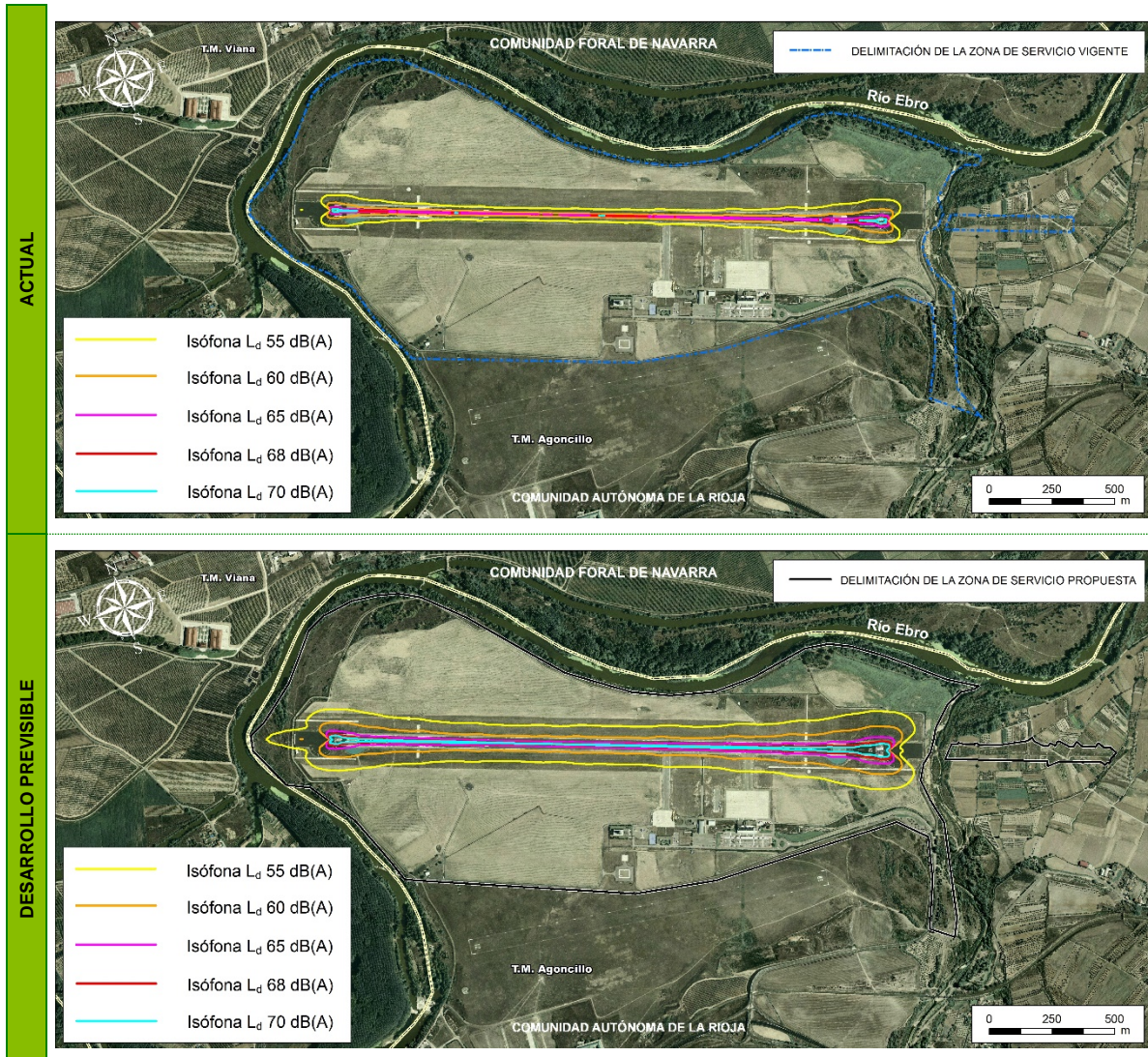
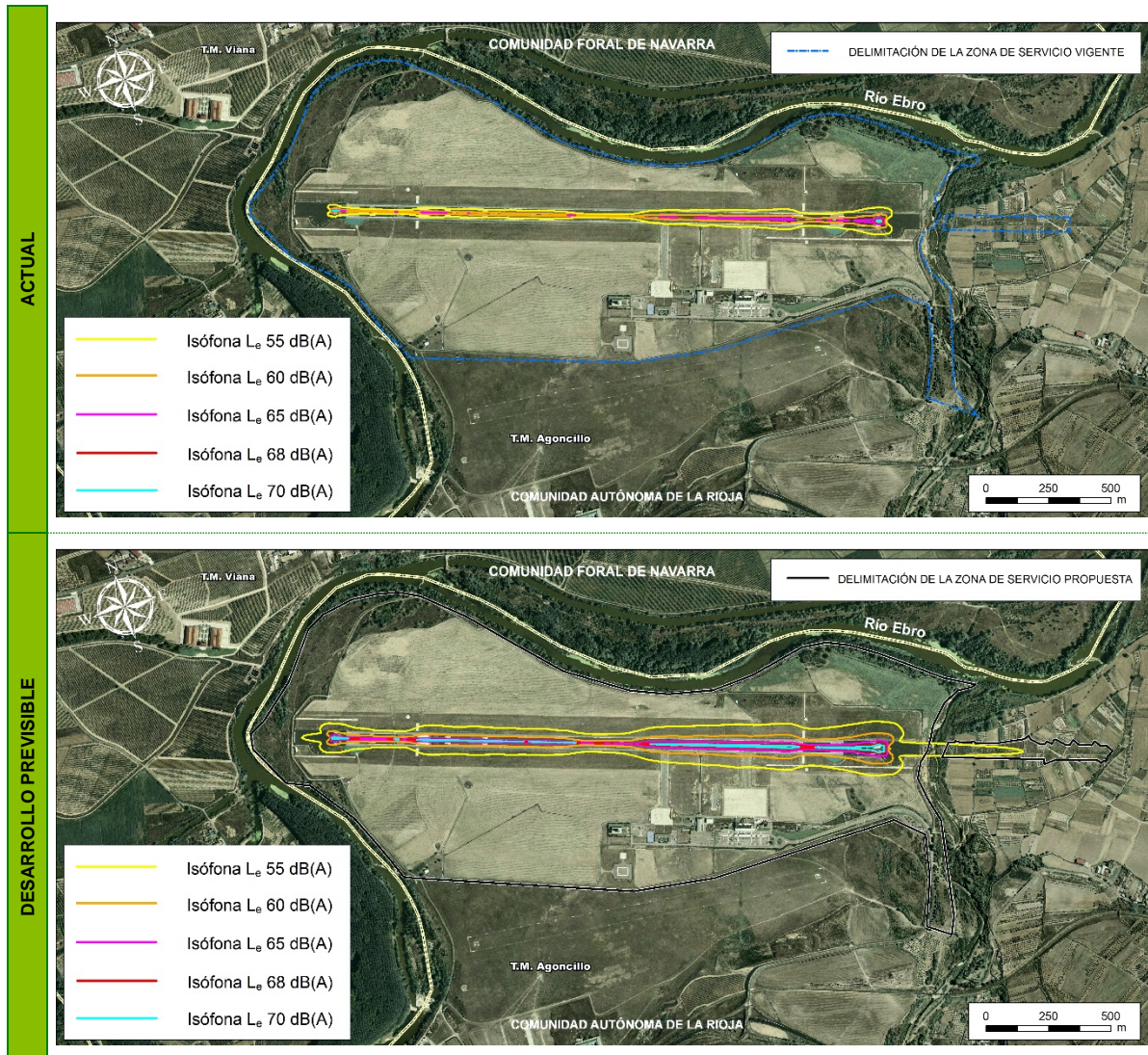


Ilustración III.10.- Huellas acústicas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo. Periodo tarde (19-23h).



6.4 Zona de afección acústica

Según el Artículo 4 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, los planes directores deben contener documentación que refleje el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de servidumbres aeronáuticas, siendo las de tipo acústico una categoría de estas según el citado artículo 63 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

De acuerdo con este artículo el Plan Director del aeropuerto de Logroño-Agoncillo incorpora el área de afección acústica para el aeropuerto de Logroño-Agoncillo, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por L_d 60 dB (A) y L_e 60 dB (A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para los escenarios actual y desarrollo previsible del plan director.

Ilustración III.11.- Área de afección acústica



7 Conclusiones. Áreas de coordinación

En el Capítulo 5. Desarrollo Previsible, recogido en el *Documento I. Memoria*, se proponen actuaciones para satisfacer las necesidades del aeropuerto a largo plazo. En concreto se proponen una serie de actuaciones de protección de la infraestructura aeroportuaria, en particular para prevenir derrumbes o descalzamientos de los taludes del campo de vuelos.

Para realizar estas actuaciones, actualmente en fase de estudio, se deberán establecer las áreas de coordinación que procedan entre las instituciones involucradas (Aena, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y Ministerio para la Transición Ecológica, Confederación Hidrográfica del Ebro, etc.) para conseguir el menor impacto posible en el entorno aeroportuario y mantener los niveles de seguridad, operatividad y funcionalidad de la instalación.