



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 municipios	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 del estado, comunidad autónoma y administración local	III.11
2.1	Introducción	III.11

2.2	Planes de infraestructuras del transporte de la Unión Europea	III.11
2.3	Planes de infraestructuras de transporte estatales	III.15
2.4	Planes de infraestructuras de transportes de la Comunidad Autónoma de Galicia	III.20
2.5	Actuaciones	III.22
2.6	Red de accesos al aeropuerto	III.24
2.7	Intermodalidad	III.24
2.8	Intermodalidad en el Aeropuerto de A Coruña	III.26
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.27
3.1	Introducción	III.27
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.28
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.29
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.29
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.30
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 374/1996	III.31
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.31
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.32
4.1	Introducción	III.32
4.2	Datos generales del aeropuerto	III.32
4.3	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.34
4.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.34
4.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.35
4.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.36
4.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.36

5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.38
5.1	Introducción	III.38
5.2	Datos generales del aeropuerto	III.38
5.3	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.40
5.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.40
5.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.41
5.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.41
5.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible	III.42
6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.43
6.1	Preámbulo	III.43
6.2	Metodología y criterios de cálculo	III.44
6.3	Resultados	III.46
6.4	Zona de afección acústica	III.48
7	Áreas de coordinación	III.49

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

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

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

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

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

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

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

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 legales, incluidas las acústicas.

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Normativa estatal. Ley del Suelo

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

- La igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo.
- 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 Galicia posee competencia legislativa en materia de ordenación del territorio, incluido el litoral, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el artículo 27.3 de su Estatuto de Autonomía de 1981.

En materia de ordenación del territorio en esta comunidad se han desarrollado una serie de leyes y decretos como son la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia, que en su Disposición adicional segunda trata de la Ordenación urbanística de sistemas generales mediante proyecto sectorial, la Ley 10/1995, de 23

de noviembre, de Ordenación del Territorio de Galicia, la Ley 6/2007, de 11 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y del litoral de Galicia y el Decreto 80/2000, de 23 de marzo, por el que se regulan los Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal.

Junto a las Leyes anteriormente descritas, existe otra norma legislativa en el territorio de Galicia que afecta a la ordenación del territorio, y es el Decreto de 28/1999, de 21 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley del suelo de Galicia.

En la Ley 10/1995, de 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio de Galicia, figuran, entre otros, los siguientes objetivos fundamentales:

- Disposición de una adecuada estructura espacial tendente a conseguir un equilibrado desarrollo de la Comunidad Autónoma de Galicia procurando el máximo bienestar de su población al tiempo que se garantiza la protección y mejora del medio ambiente.
- Fijación de los núcleos de población que, por sus características y posibilidades, hayan de constituirse en impulsores del desarrollo socioeconómico de una zona.
- Definición de las áreas territoriales que, por su idoneidad actual o potencial para la explotación agrícola, forestal o ganadera, o por su riqueza paisajística o ecológica, hayan de ser objeto de especial protección.
- Adecuación de los planes sectoriales de infraestructuras, instalaciones o equipamientos y servicios a su función vertebradora de una política territorial, definiendo los criterios de diseño, características funcionales y localización, que garanticen la accesibilidad e inserción de la totalidad del territorio en una racional disponibilidad de dichos elementos estructurantes.
- Establecimiento de los criterios y procedimientos necesarios para asegurar la coordinación de las acciones con la incidencia territorial que corresponda desarrollar a las diferentes administraciones públicas, así como de las diferentes políticas sectoriales de los diversos órganos de la Administración Autonómica, que aseguren su integración en una visión de conjunto de los problemas territoriales.

Asimismo, establece que la ordenación territorial de Galicia se realizará a través de los siguientes instrumentos:

- Directrices de ordenación del territorio (DOT). Corresponden a las directrices de ordenación del territorio las siguientes funciones:
 - a) Formular con carácter global e interrelacionado, y en el marco del Plan económico-social de la Comunidad Autónoma, 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 territorio.
 - b) Construir un marco general de referencia para la formulación de los restantes instrumentos de ordenación territorial, así como de los planes de ordenación previstos en la legislación urbanística, y para la formulación y ejecución de las distintas políticas sectoriales de la Comunidad, al que habrán de acomodarse los planes, programas y acciones con incidencia en el territorio que puedan desarrollar las administraciones públicas de carácter autonómico o local, a fin de garantizar una adecuada coordinación y compatibilización de todas ellas.

c) Suministrar las previsiones y criterios básicos que vayan a actuar como marco de referencia para la formulación de las políticas sectoriales, así como para la programación de los recursos de las administraciones públicas que deban aplicarse en el territorio de la Comunidad Autónoma.

d) Proponer las acciones territoriales que requiera la actuación conjunta con otras comunidades autónomas y restantes administraciones públicas, ofreciendo las bases suficientes para celebrar los convenios o acuerdos de colaboración que resulten necesarios.

- Planes territoriales integrados (PTI). Se formulan en desarrollo de las DOT para la organización de áreas geográficas supramunicipales de características homogéneas o de aquellas que, por su tamaño y relaciones funcionales, precisen de una planificación infraestructural, de equipamientos y recursos de ámbito comarcal, y de carácter integrado.
- Programas coordinados de actuación (PCA). De programación plurianual, constituyen la referencia para la actuación de las administraciones y organismos públicos a los que corresponda la ejecución y gestión de las obras y actuaciones incluidas en los mismos y, en consecuencia constituirán la base para la celebración de convenios y acuerdos de cooperación con las entidades locales y urbanísticas especiales, y para la celebración de convenios y acuerdos con la Administración del Estado, en cuanto a las obras o actuaciones de su competencia que tengan que realizarse en el ámbito de la Comunidad Autónoma, así como con otras Comunidades Autónomas, respetando en cualquier caso el ámbito de competencias municipales.
- Planes y proyectos sectoriales de incidencia supramunicipal (PS). Tienen por objeto regular la implantación territorial de suelo destinado a viviendas protegidas, infraestructuras, dotaciones e instalaciones de interés público o utilidad social cuando su incidencia trascienda del término municipal en el que se localicen, por su magnitud, importancia, demanda social o especiales características, o que se asienten sobre varios términos. Los PS pueden ser promovidos y desarrollados por iniciativa pública o privada, pero corresponde al Consejo de la Junta de Galicia calificarlos como de incidencia supramunicipal, así como la determinación de la Consejería a la que corresponda.
- Planes de ordenación del medio físico (POMF). Desarrollan las DOT en los ámbitos que éstas delimiten en función de sus características morfológicas, agrícolas, ganaderas, forestales, paisajísticas o ecológicas diferenciadas, que exijan una consideración y tratamiento unitarios, bajo presupuestos que excedan de los propios de cada uno de los términos municipales afectados por la ordenación.

1.4 Planeamiento vigente

1.4.1 Escala estatal. Planeamiento sectorial

Mediante Orden Ministerial de 31 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 220, de 13 de septiembre), se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de A Coruña, 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.

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 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.

Posteriormente, mediante Orden FOM/581/2004, de 1 de marzo, se modificó la definición numérica de las coordenadas que delimitan la zona de servicio del Aeropuerto de A Coruña.

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

Las Directrices de Ordenación del Territorio, aprobadas definitivamente por Decreto 19/2011, de 10 de febrero (DOG nº 36, de 22 de febrero de 2011), se redactan de acuerdo con la Ley 10/1995, de 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio de Galicia, y constituyen el marco de referencia para la formulación de los demás instrumentos de ordenación territorial y urbana; tienen como finalidad principal establecer las pautas espaciales de asentamiento de las actividades, de acuerdo con las políticas sociales, económicas y culturales emanadas de la comunidad; y deben dar respuesta a un objetivo prioritario de desarrollo y bienestar para el conjunto de la población del territorio.

El Plan de Ordenación del Litoral de Galicia (POL), aprobado definitivamente por Decreto 20/2011, de 10 de febrero (DOG nº 37, de 23 de febrero de 2011), tiene por objeto, establecer los criterios, principios y normas generales para una ordenación territorial de la zona litoral basada en criterios de perdurabilidad y sostenibilidad, así como la normativa necesaria para garantizar la conservación, protección y valorización de las zonas costeras.

El artículo 5 indica que las determinaciones contenidas en el POL se establecen en el marco de la ordenación territorial y se entienden sin perjuicio de otras más restrictivas que pudieran venir impuestas por la legislación sectorial, así como por el planeamiento municipal.

En relación con la Zona de Servicio Aeroportuaria el POL incorpora en su normativa la disposición "OTRAS DISPOSICIONES SOBRE EL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO" en la que se establece:

"En todo caso el perímetro que delimita el área del Sistema General Aeroportuario será el que figura en el correspondiente Plan Director del aeropuerto de conformidad con sus respectivas Órdenes:

- (...) *Plan Director del Aeropuerto de A Coruña aprobado por Orden del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana) de 31 de julio de 2001 (B.O.E. nº 220, de 13 de septiembre).*
- *Orden FOM/581/2004, de 1 de marzo, por la que se modifica la definición numérica de las coordenadas que delimitan la zona de servicio del Aeropuerto de A Coruña.*

En el ámbito del Sistema General Aeroportuario (...), los usos admisibles serán exclusivamente los previstos en la planificación aeroportuaria y, en general, los necesarios para la explotación del aeropuerto.

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, de conformidad

con el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166º de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.”

Las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento de La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra, fueron aprobadas por Resolución de 14 de mayo de 1991 (DOG nº 116, de 19 de junio). Sus determinaciones tienen carácter subsidiario del planeamiento municipal en caso de ausencia de este y complementario del planeamiento municipal vigente.

1.4.3 Escala local. Planeamiento municipal

La Zona de Servicio del Aeropuerto de A Coruña se encuentra ubicada en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Culleredo y Oleiros (en éste último se localizan las instalaciones radioeléctricas fuera del recinto aeroportuario: NDB COA y DVOR/DME LRA).

1.4.3.1 Término municipal de Culleredo

El planeamiento vigente del municipio de Culleredo es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), aprobado definitivamente el 29 de julio de 1987 por la Comisión Provincial de Urbanismo (normativa publicada en BOP nº 226, de 30 de septiembre de 1988).

El Aeropuerto se encuentra calificado como Sistema General de Comunicaciones-Aeropuerto.

No obstante, el límite recogido no se corresponde con el ámbito de la Zona de Servicio Aeroportuaria delimitada por el Plan Director, solapándose, entre otros, con Suelo No Urbanizable de Protección de Infraestructuras, Suelo No Urbanizable de Núcleo, Suelo No Urbanizable de Protección de Riberas y Cauces y distintas ordenanzas reguladas de Suelo Urbano.

El PGOU en el apartado 14.2 "Aeropuerto de Alvedro", señala que su desarrollo se llevará a cabo a través de un Plan Especial.

Ilustración III.1.- Plan General de Ordenación Municipal de Culleredo. Ordenación del término

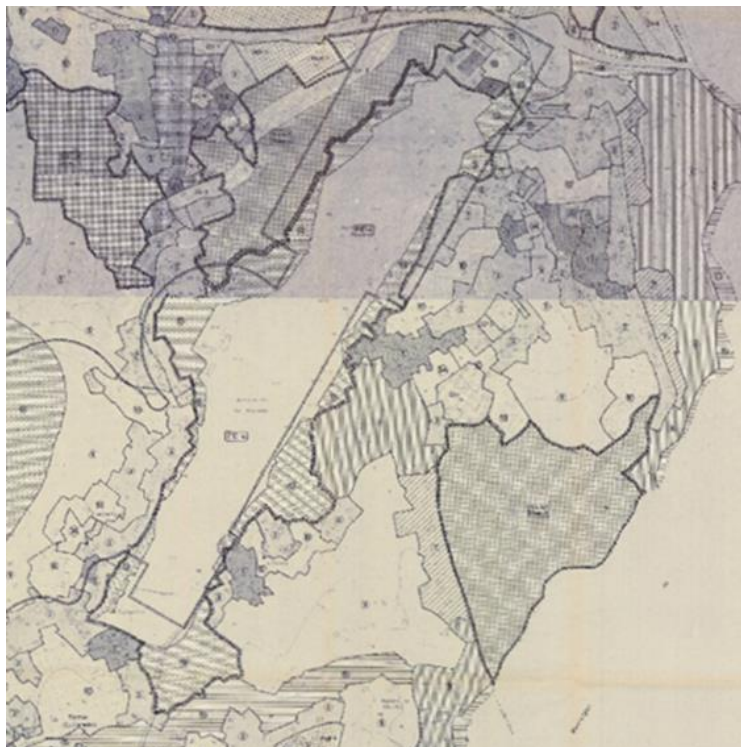
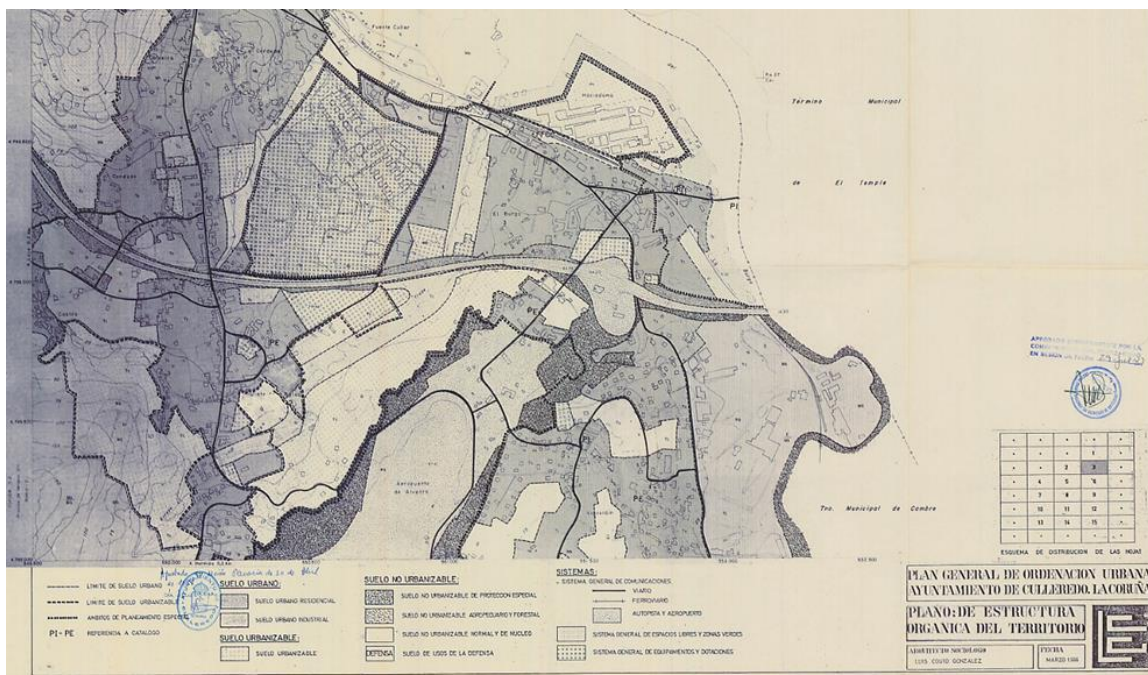


Ilustración III.2.- Plan General de Ordenación Municipal de Culleredo. Estructura orgánica del territorio



Por otro lado, hay que señalar que el municipio de Culleredo está revisando su planeamiento. El pleno del Ayuntamiento, en sesión ordinaria realizada en fecha de 31 de enero de 2013, acordó aprobar inicialmente el Plan General de Ordenación Municipal de Culleredo (DOG nº 32, de 14 de febrero de 2013).

1.4.3.2 Término municipal de Oleiros

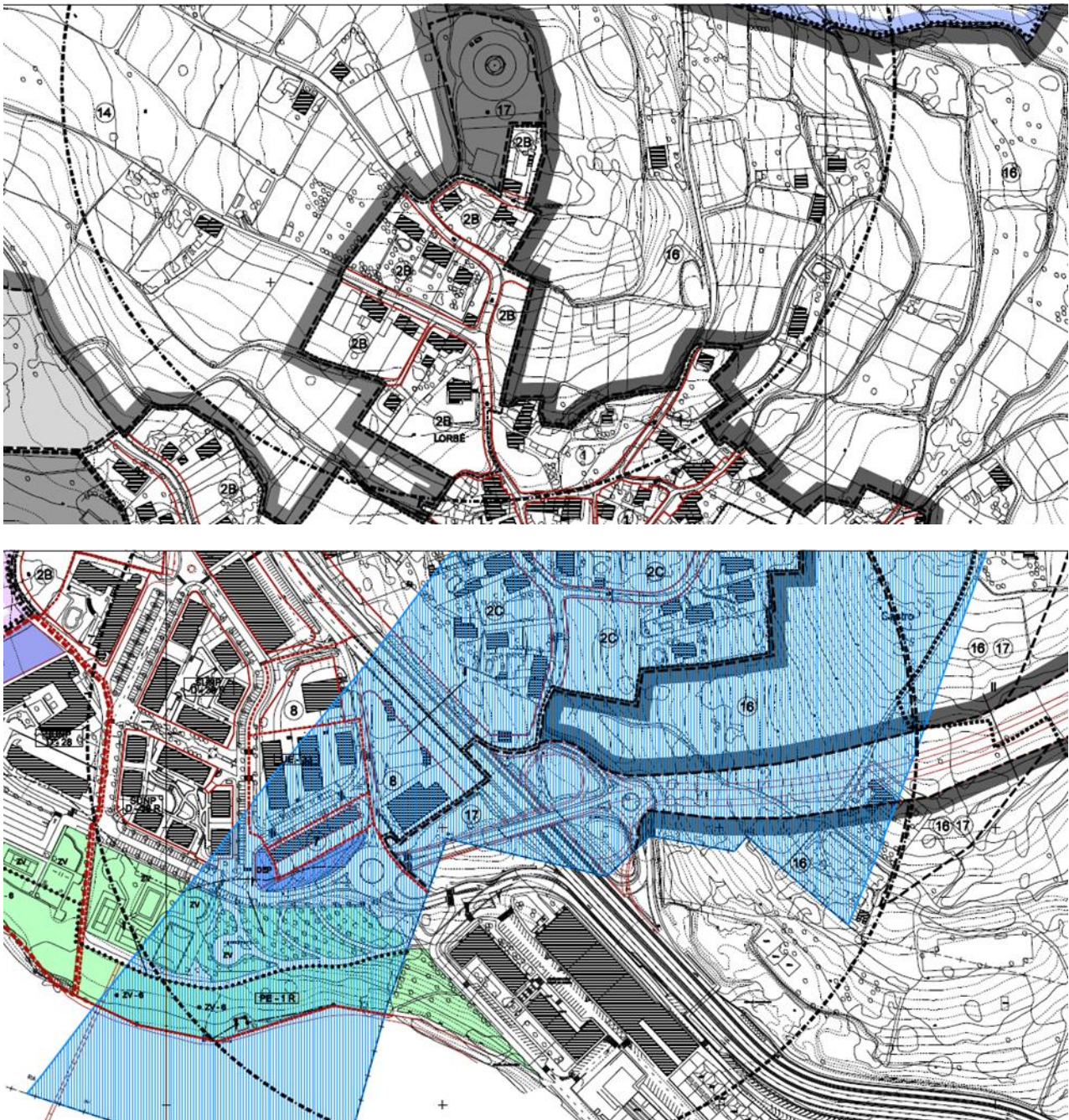
El planeamiento vigente del municipio de Oleiros es la Revisión y Adaptación del Plan General Municipal de Ordenación del Ayuntamiento de Oleiros.

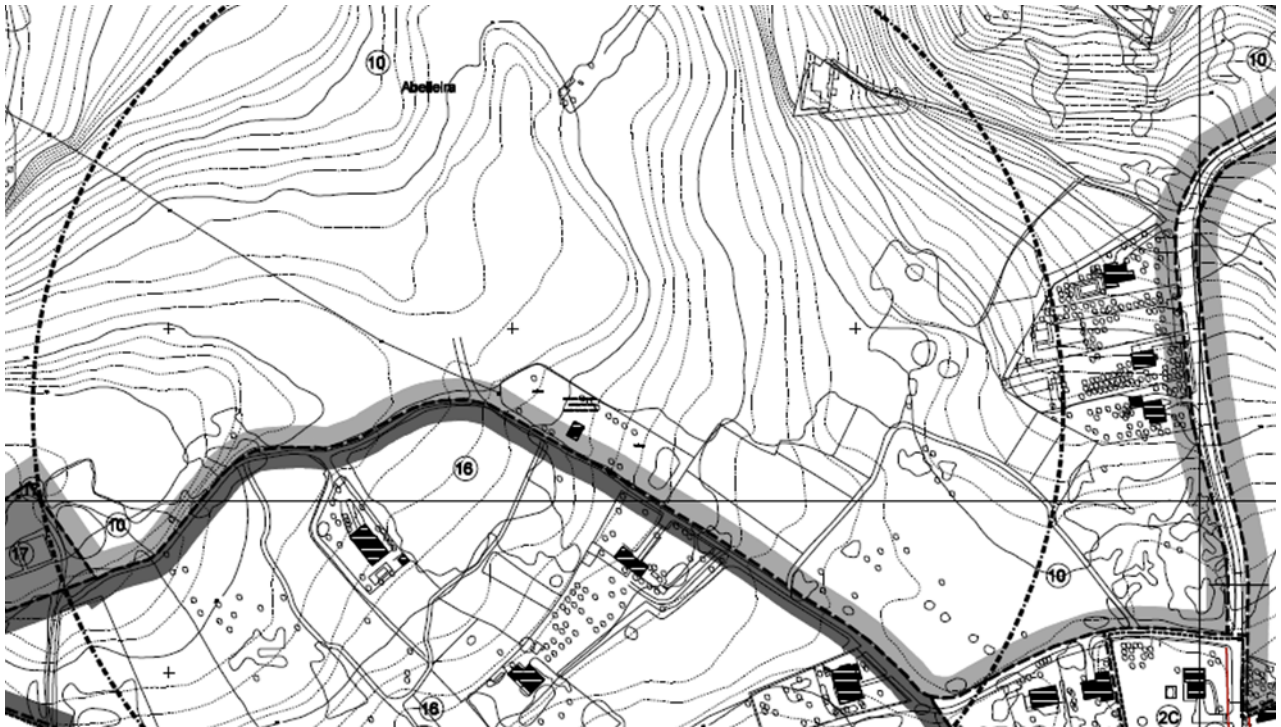
Mediante Orden de 11 de marzo de 2009 la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes acordó, otorgar la aprobación definitiva con carácter parcial al Plan General de Ordenación Municipal del Ayuntamiento de Oleiros («Documento de cumplimentación de la Orden de 14 de marzo de 2007 de la CPTOPT noviembre 2008») (BOP nº 75 de 02 de abril de 2009, DOG nº 73 de 17 de abril de 2009). Entre otros ámbitos la mencionada orden dejaba en suspenso: «(...) Los ámbitos y determinaciones afectados por el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana) el 17-2-2009 (...)».

Posteriormente, la orden de 11 de diciembre de 2014 de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, otorga la aprobación definitiva al Documento de Cumplimentación de la mencionada Orden de 11 de marzo de 2009, en relación a los ámbitos dejados en suspenso (DOG nº 16 de 26 de enero de 2015) (publicación de la normativa en el BOP nº 29, de 12 de febrero de 2015, adquiriendo únicamente eficacia y vigencia con dicha publicación la normativa relativa a los ámbitos suspendidos o no aprobados anteriormente).

El Plan General recoge la Zona de Servicio Aeroportuaria correspondiente a los terrenos de las instalaciones radioeléctricas DVOR/DME LRA y NDB COA, principalmente, como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Suelo Rústico de Protección Forestal, respectivamente.

Ilustración III.3.- Revisión y Adaptación del Plan General Municipal de Ordenación del Ayuntamiento de Oleiros. Ordenación Urbanística





2 Planes de infraestructuras del estado, comunidad autónoma y administración local

2.1 Introducción

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

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

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

2.2 Planes de infraestructuras 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.

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.

Ilustración III.4.- Red Transeuropea de Transporte. Red Global de puertos, aeropuertos y vías navegables interiores



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

El 19 de octubre de 2011 el Consejo Europeo hizo un primer pronunciamiento sobre la Red Básica europea. De los cinco corredores ferroviarios para mercancías que España propuso en Bruselas, la Unión Europea ha considerado a los cinco como parte de la red básica comunitaria. Dos de ellos, el corredor Mediterráneo y el Atlántico forman parte de los diez grandes ejes transeuropeos por lo que se les ha dado carácter de prioritarios, con un horizonte constructivo de 2030.

Ilustración III.5.- Corredor Atlántico. Modo ferrocarril



Tanto el puerto como el aeropuerto de A Coruña forman parte de la RTE-T europea.

2.3 Planes de infraestructuras de transporte estatales

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

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

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

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

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

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

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

- Profundizar la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.
- Potenciar una creciente participación del sector privado en el desarrollo y gestión del sistema de transporte.
- 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 Aeropuertos (actual 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 SME, S.A.. 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 SME, S.A.
- 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 SME, S.A.

3º. Actuación inversora:

- Elaborar y ejecutar el plan de inversiones de Aena SME, S.A. 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.

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 Planes de infraestructuras de transportes de la Comunidad Autónoma de Galicia

En el documento de las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia (DOT Galicia), aprobado definitivamente en 2011, se considera a la red ferroviaria de alta velocidad como una infraestructura de enorme trascendencia para el desarrollo territorial de la Galicia. Permitirá impulsar y articular un sistema urbano policéntrico y tendrá un papel estratégico en la consolidación de la Euroregión, en la conexión con Madrid y, a más largo plazo, con los sistemas urbanos del Cantábrico. Aparecen pues en él las siguientes conexiones clave para el territorio gallego:

- Línea de alta velocidad del eje Atlántico desde Vigo a Ferrol, que se conectará hacia el sur con la red portuguesa hacia Oporto y Lisboa. Se trata de una de las mejores oportunidades existentes en la escena internacional para utilizar la alta velocidad ferroviaria como elemento de articulación interna de un sistema urbano policéntrico.
- Líneas de alta velocidad con Madrid que permitirán comunicar las principales ciudades de Galicia con Madrid y con el resto de la red de alta velocidad peninsular.
- La conexión por alta velocidad con los sistemas urbanos del Cantábrico aportará una nueva opción de conexión para Galicia con estos espacios y con Europa.
- Potenciación y mejora de las relaciones ferroviarias convencionales y de mercancías con la Meseta desde las regiones urbanas de A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra.
- Fortalecimiento de los servicios de FEVE en la relación Ferrol-Ribadeo: esta línea se prolonga hasta Bilbao y debe constituir un elemento muy importante en la progresiva integración de los sistemas urbanos del corredor del Cantábrico, especialmente para servicios de cercanías y turísticos.

En el **Plan Director de Infraestructuras de Galicia 2001-2010** y en el **Plan Galicia**, ambos anteriores a la aprobación del PITVI de 5 de mayo de 2015, se definían y proponían las actuaciones futuras en infraestructuras viarias y que a su juicio resultaban necesarias para la vertebración, comunicación y desarrollo de Galicia. Entre ellas figuran:

- Completar la red de carreteras de alta capacidad de unión entre los principales núcleos de población, y entre Galicia y las distintas regiones limítrofes.
- Completar y acondicionar la red básica y complementaria de carreteras convencionales.
- Mejorar la red de carreteras de áreas urbanas.
- Planificar una red de carreteras en las áreas urbanas que permita un crecimiento sostenible de las ciudades.

Dicha propuesta de planificación de infraestructuras se vio recogida finalmente en el documento PITVI de 2015 del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana):

Ilustración III.6.- PITVI: Red ferroviaria de alta velocidad



Ilustración III.7.- Actuaciones en el sistema ferroviario contempladas en Plan Galicia (anterior al PITVI)

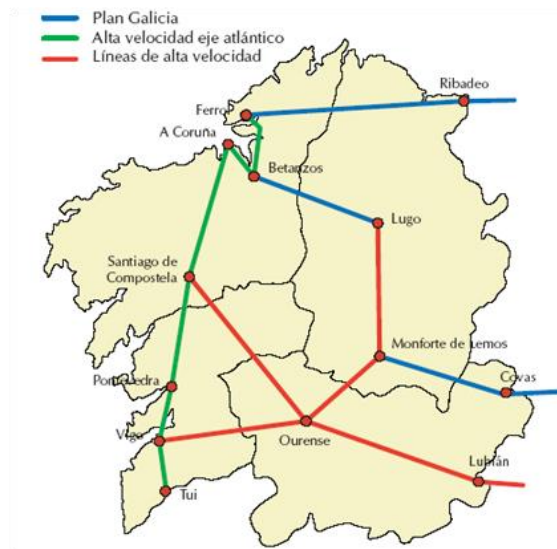


Ilustración III.8.- PITVI: red de carreteras de alta capacidad



2.5 Actuaciones

En el entorno del Aeropuerto de A Coruña se han venido planificando una serie de actuaciones en infraestructuras de transporte por carretera, ferrocarril y relacionadas con el servicio marítimo. Las más importantes se indican a continuación.

2.5.1 Sistema viario

Entre las actuaciones previstas en el PITVI de 2015, destacan la finalización y puesta en servicio del eje Atlántico (Ferrol-frontera portuguesa-Lisboa) mediante la conclusión de la autopista AP-9, que es el principal eje de comunicación de Galicia, la autopista Santiago de Compostela-Ourense, así como la autovía de conexión desde la A-6 con A Coruña, C-14, desde la cual parte un nuevo ramal de acceso al Aeropuerto de A Coruña.

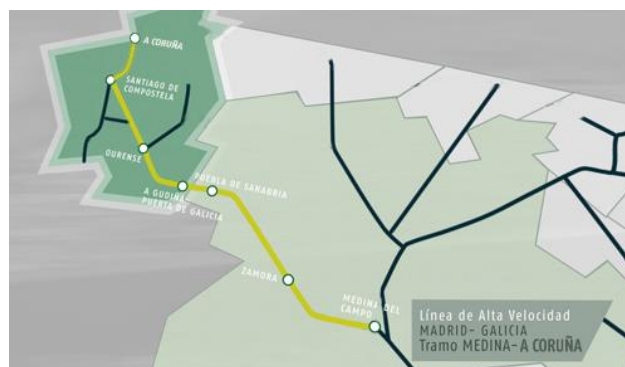
Ilustración III.9.- Situación actual de carreteras de Galicia



2.5.2 Sistema ferroviario

De la misma forma se viene desarrollando la ejecución de infraestructuras ferroviarias de líneas de alta velocidad previstas en el PITVI, habiéndose puesto en servicio en diciembre de 2011 el tramo Ourense-Santiago-A Coruña (LAV Madrid-Galicia y LAV Eje Atlántico) y encontrándose actualmente en construcción los Tramos Zamora-Lubián-Ourense (Longitud aproximada: 363 km).

Ilustración III.10.- Trazado de la LAV Madrid-Galicia



Así mismo la línea denominada Eje Atlántico, que discurre de norte a sur por el litoral atlántico gallego entre Ferrol y la frontera portuguesa a lo largo de 241 kilómetros, comunicando cinco de las siete mayores ciudades gallegas y comunicada con la nueva conexión Madrid–Galicia a la altura de Santiago de Compostela.

Todo el trazado del Eje Atlántico entre Vigo y A Coruña, de 155,6 km de longitud total, está ya en servicio comercial, lo que revierte en importantes ahorros en los tiempos de viaje en todas las relaciones, a la vez que aumenta el confort al establecerse unas condiciones óptimas de rodadura y trazado. En diciembre de 2009 entró en servicio el trayecto para trenes de tracción diésel entre Santiago y A Coruña (61,7 km). Posteriormente, este tramo se electrificó y quedó conectado e integrado, en diciembre de 2011, con la nueva relación Ourense–Santiago–A Coruña.

Ilustración III.11.- Trazado de la línea ferroviaria Eje Atlántico



El objetivo de los trabajos que se están realizando en Alta Velocidad es garantizar la conexión de Galicia con la meseta castellana. De esta forma continua la ejecución del plan que permitirá la conexión de todas las ciudades gallegas con Madrid en menos de tres horas.

Ilustración III.12.- Trazado de las LAV actualmente en servicio en España



2.6 Red de accesos al aeropuerto

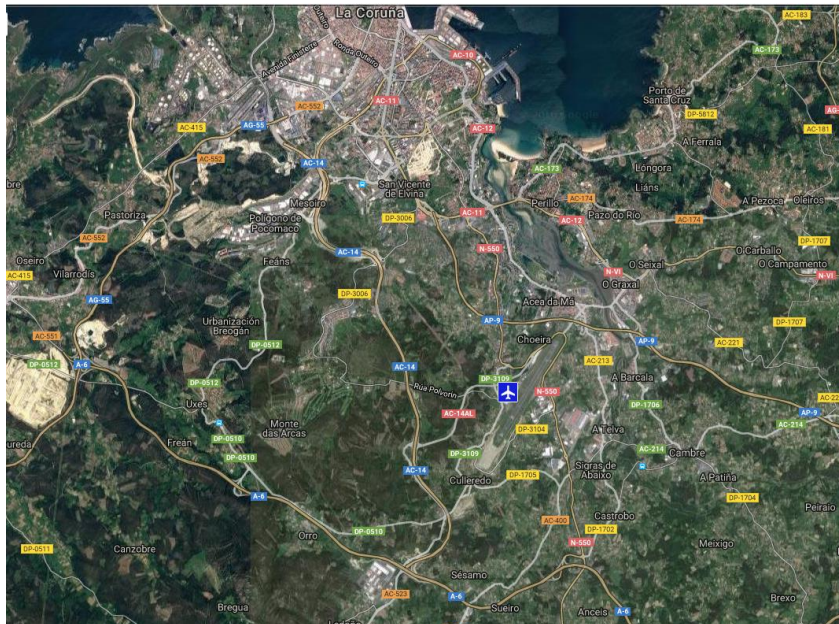
El aeropuerto de La Coruña se encuentra situado en el término municipal de Culleredo, en la comarca de La Coruña, a 8 km del centro de la ciudad.

2.6.1 Accesos por carreteras

Actualmente se puede acceder al aeropuerto desde la N-550, carretera de un carril por sentido que une las localidades de La Coruña y Tuy. El aeropuerto está también conectado a la autovía AC-14, que une la Tercera Ronda de La Coruña con la Autovía A-6 (autovía del Noroeste, Madrid-La Coruña) mediante un ramal de enlace de 2 km de longitud. Ambos accesos confluyen en una rotonda situada frente al Área Terminal del Aeropuerto.

Próxima al aeropuerto se encuentra también la autopista de peaje AP-9, uno de los ejes más importantes de Galicia, que une A Coruña con Ferrol, Santiago de Compostela, Vigo y Tuy. La AP-9 enlaza con la N-550 en el enlace de O Burgo, si bien, en la actualidad, no existe conexión directa con el aeropuerto.

Ilustración III.13.- Redes de acceso en el entorno del Aeropuerto de A Coruña



2.6.2 Accesos por ferrocarril

No es posible acceder directamente por ferrocarril al aeropuerto. Las estaciones de ferrocarril más cercanas son las de las localidades de O Burgo y Cambre, a 3 y 6 km respectivamente.

2.7 Intermodalidad

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

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

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

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

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

- Dentro del ámbito de la política de transportes y la planificación de sus infraestructuras, la intermodalidad puede entenderse como el conjunto de estrategias orientadas a articular un sistema de transportes que, globalmente y por encima de las consideraciones operativas propias de cada modo de transporte, satisfaga las necesidades de movilidad de la sociedad en condiciones de eficacia y eficiencia. Dicho enfoque tiene implicaciones relevantes para la política de transporte y la planificación de sus infraestructuras.
- La intermodalidad persigue la implantación progresiva de una red estratégica de servicios de transporte basada en las infraestructuras lineales desarrolladas para los diferentes modos, entre las que se establezcan nodos de conexión que permitan completar un viaje utilizando los servicios de más de uno de ellos.
- La sustitución de un transporte mono-modal por una cadena de transporte de varias etapas puede ser más eficiente en términos sociales, y más conveniente para el usuario en cuanto a la relación calidad de servicio - coste (en determinados segmentos de la demanda tanto de viajeros como de mercancías). La cooperación y el aprovechamiento de las ventajas propias de cada modo en esta cadena son elementos clave para la viabilidad y el despliegue efectivo del transporte intermodal.
- La intermodalidad requiere de una visión unitaria y coordinada del marco regulatorio y de control de las infraestructuras y de los servicios, cuya planificación y desarrollo se debe constituir como un punto de encuentro de las diferentes Administraciones competentes y de los agentes y usuarios que intervienen en los distintos sectores de transportes.
- La estructura administrativa del Estado español y el reparto de competencias, así como su inserción en la Unión Europea, hacen que en el proceso de planificación territorial y de infraestructuras de transporte participen diferentes administraciones y organismos públicos. Algo semejante ocurre con los responsables de regular la prestación de los servicios de transporte en cada uno de los modos.
- Para potenciar la intermodalidad se desarrollarán unas directrices de coordinación que involucren a las diferentes administraciones - central, autonómica y local -, en tres niveles: entre modos de transporte, entre planificación y gestión de infraestructuras lineales y entre infraestructuras nodales.
- En el ámbito del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana) y las empresas y entidades del Grupo, se reforzarán los mecanismos e instrumentos de coordinación que permitan avanzar en el establecimiento conjunto de prioridades en la planificación,

ejecución, gestión y explotación de actuaciones cuando éstas afecten a la intermodalidad del sistema de transporte, garantizando con esta coordinación la eficiencia en la asignación de recursos de los distintos centros inversores. Se prestará especial atención a las relaciones entre el transporte terrestre, singularmente entre el transporte ferroviario, y el transporte marítimo.

2.8 Intermodalidad en el Aeropuerto de A Coruña

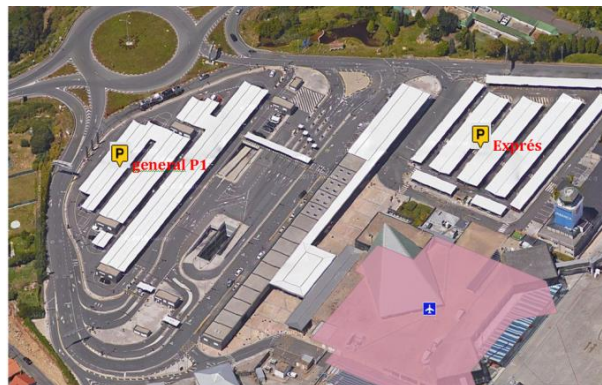
La conexión por carretera es la que ofrece una mayor oferta de servicio: vehículo privado, autobuses y taxis.

2.8.1 Turismos privados y de alquiler

El Aeropuerto dispone de una amplia oferta de aparcamiento público:

- **Aparcamiento general P1:** aparcamiento público situado frente al edificio terminal, con tres niveles subterráneos (más de 1000 plazas y un gálibo de 2,20 m) y planta superior en superficie con plazas protegidas por marquesinas.
- **Aparcamiento Exprés (P2):** ubicado en superficie junto al Edificio Terminal, con plazas cubiertas por marquesinas, destacando la comodidad y rapidez en la recogida de pasajeros y acceso a la sala de Llegadas.

Ilustración III.14.- Aparcamientos P1 y P2

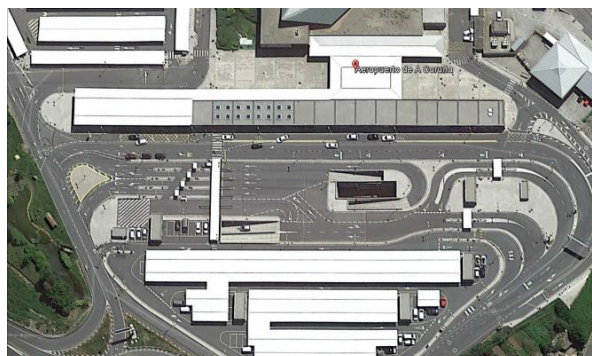


En el aeropuerto operan cuatro compañías de alquiler de vehículos (“rent a car”).

2.8.2 Taxis

La parada de taxi se dispone a lo largo de toda la acera del Edificio Terminal:

Ilustración III.15.- Zona de parada de Taxis



2.8.3 Transporte público de autobuses

Se cuenta con el servicio interurbano de la Línea 4051: A Coruña – Aeropuerto, servicio que une A Coruña (Hospital Abente y Lago) con el aeropuerto, con paradas en Puerta Real, Marina (Casino), Plaza de Orense, Avenida A. Molina (Gasolinera 1, Carrefour, Gasolinera 2, Zapateira, Coca Cola), Alcampo, Portazgo, Corveira y Vilaboa (Iglesia, Farmacia, Caja de ahorros, Casa Cultura, Floristería).

La parada de autobús se sitúa en el pórtico de control de acceso al Aparcamiento Exprés (en el extremo norte de la acera del Edificio Terminal).

3 Áreas de afectación por servidumbres aeronáuticas vigentes

3.1 Introducción

3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña fueron actualizadas por Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero (B.O.E. núm. 64, de 14 de marzo de 1996). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

3.1.2 Base Legal

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

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

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

Más recientemente, ha entrado en vigor el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975 de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, el Real Decreto 1541/2003 establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, y en el Decreto 1844/1975 se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento (actual 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 artículo 3 del Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero (B.O.E. núm. 64, de 14 de marzo de 1996), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 04-22. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.1. La cota del PR es de 92 metros.

Tabla III.1.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS (ED50)		ALTITUD (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
PR	43° 18' 12"	08° 22' 33"	92

3.2.2 Pista de vuelo

De acuerdo al Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero, el campo de vuelos del aeropuerto de A Coruña dispone de una pista denominada 04-22. La pista tiene unas dimensiones pavimentadas de 1.950 x 45 metros.

En la Tabla III.2 se muestran las coordenadas geográficas y cotas de los umbrales de la pista 04-22, según el artículo 3 del Real Decreto 374/1996, utilizadas para el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.2.- Umbrales de la pista 04-22

	COORD. GEOGRÁFICAS ED50		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
Umbral 04	43° 17' 45"	08° 22' 54"	100
Umbral 22	43° 18' 39"	08° 22' 10"	82

3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de Real Decreto 374/1996, el aeropuerto de A Coruña se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como aeródromo de letra de clave «B».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña aprobadas por el Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero (B.O.E. núm. 64, de 14 de marzo de 1996), de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, según la redacción vigente en el momento de la publicación de las servidumbres, y teniendo en cuenta la normativa internacional mencionada en el Apartado 3.1.

3.3 Servidumbres del aeródromo

3.3.1 Generalidades

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

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

3.3.2 Restricción de obstáculos

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

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

3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo 3 del Real Decreto 374/1996, son las que se relacionan en la Tabla III.3, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.3.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de A Coruña

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ED50	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)
Torre de Control VHF	120	43° 18' 14"	08° 22' 45"
TVOR	120	43° 23' 50"	08° 18' 19"
LOC/ILS	100	43° 17' 42"	08° 22' 57"
GP/ ILS/ DME	85	43° 18' 30"	08° 22' 14"
LM / ILS	25	43° 19' 29"	08° 21' 34"
LOM / ILS	96	43° 22' 00"	08° 19' 37"

Fuente: RD 374/1996

3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

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

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

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

3.5.1 Restricción de obstáculos

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

3.5.2 Procedimientos de aproximación por instrumentos

Las maniobras instrumentales recogidas en los planos descriptivos de las servidumbres establecidas por el Real Decreto 374/1996, son las que se relacionan a continuación:

- Aproximación ILS RWY 22.
- Aproximación NDB/L RWY 22.

3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 374/1996

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 Fomento (actual 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.

3.7.2 Términos municipales afectados

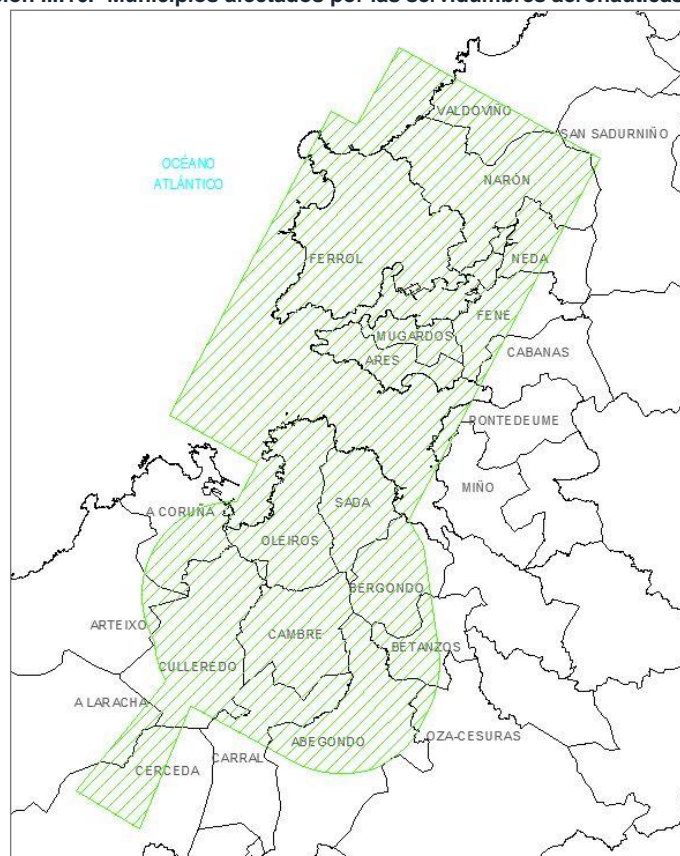
Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el apartado 3 son los siguientes:

- | | |
|-------------|-------------|
| - A Coruña | - Carral |
| - A Laracha | - Cerceda |
| - Ares | - Culleredo |
| - Arteixo | - Fene |
| - Abegondo | - Ferrol |
| - Bergondo | - Miño |
| - Betanzos | - Mugardos |
| - Cabanas | - Narón |
| - Cambre | - Neda |

- Oleiros
- Oza- Cesuras (término municipal derivado de la fusión de los municipios de Oza Dos Ríos y Cesuras)
- Pontedeume
- Sada
- San Sadurniño
- Valdoviño

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

Ilustración III.16.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes



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

4.1 Introducción

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

4.2 Datos generales del aeropuerto

Actualmente el aeropuerto de A Coruña cuenta con una única pista denominada 03-21.

4.2.1 Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.4. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 92 metros.

Tabla III.4.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. U.T.M. ETRS89 (Huso 29)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	43° 18' 02,594"	008° 22' 42,081"	550.421,4	4.794.397,8	92

4.2.2 Pista de vuelo

Actualmente el campo de vuelos del aeropuerto de A Coruña dispone de una única pista, denominada 03-21. La pista tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.188 x 45 metros. Dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y no dispone de Zonas de Parada (SWY).

Las distancias declaradas de las pistas, así como las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos son las indicadas en la Tabla III.5.

Tabla III.5.- Distancias declaradas de la pista 03-21

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)	SWY(m)
03	2.188	2.488	2.188	2.188	300 x 150	82,8	No
21	2.188 (1)	2.488 (1)	2.188 (1)	2.038	300 x 150	100,6	No

(1) Incluye los 150 m previos al THR21

En la Tabla III.6 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema ETRS89, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales de la pista utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo del estado actual:

Tabla III.6.- Umbrales y extremos de la pista 03-21

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (Huso 29)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral pista 03	43° 17' 30,110"	008° 23' 08,740"	549.828,2	4.793.391,3	100,3
Umbral pista 21	43° 18' 30,910"	008° 22' 18,840"	550.938,5	4.795.275,2	82,8
Extremo pista 03	43° 18' 30,910"	008° 22' 18,840"	550.938,5	4.795.275,2	82,8
Extremo pista 21	43° 17' 34,280"	008° 23' 05,190"	549.907,2	4.793.520,5	100,6
Inicio pista 21	43° 18' 35,080"	008° 22' 15,410"	551.014,8	4.795.404,4	81,6

4.2.3 Clasificación del aeropuerto

Según el «Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.», la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una longitud básica que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de elevación. A continuación, se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1°C en que la temperatura de referencia del aeródromo (24°C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de pendiente de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista de 0,867%.

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

4.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

4.3.1 Generalidades

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

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

Respecto a las áreas y superficies definidas según este artículo, la superficie horizontal interna definida para el aeropuerto de A Coruña está constituida por dos arcos circulares, unidos por rectas tangentes; las proyecciones verticales sobre el terreno de los centros de dichos arcos coinciden con las intersecciones del eje de pista con los bordes interiores de las superficies de aproximación, y el radio de estos arcos es de 4.000 metros. Las superficies de subida en el despegue presentan una anchura final de 1.800 metros, con trayectorias nominales previstas en curva para ambos umbrales, más una trayectoria nominal recta para el despegue por la pista 03, con anchura final de 1.200 m. Las superficies de aproximación son instrumentales, con una trayectoria curva para la aproximación al umbral 03, y una aproximación recta para la aproximación al THR21.

4.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

4.4.1 Generalidades

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

4.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al aeropuerto de A Coruña son las que se relacionan en la Tabla III.7, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.7.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de A Coruña

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 29)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
C. EMISORES Y RECEPTORES VHF/UHF TWR LECO	120,8	43° 18' 08,962"	008° 22' 50,435"	550.231,8	4.794.592,8	
LLZ LCO	95,4	43° 17' 25,775"	008° 23' 12,297"	549.749,0	4.793.256,9	
GP LCO	83,8	43° 18' 24,520"	008° 22' 27,701"	550.740,4	4.795.076,6	
DME LCO	83,8	43° 18' 24,520"	008° 22' 27,701"	550.740,4	4.795.076,6	
RADIOGONIOMETRO	120,8	43° 18' 08,980"	008° 22' 50,399"	550.232,6	4.794.593,4	
NDB COA	95,3	43° 21' 56,038"	008° 19' 42,311"	554.413,9	4.801.630,6	
NDB C	27,1	43° 19' 25,134"	008° 21' 39,001"	551.823,2	4.796.954,7	
VOR LRA	120,3	43° 23' 46,188"	008° 18' 24,568"	556.135,3	4.805.042,9	
DME LRA	120,3	43° 23' 46,149"	008° 18' 25,242"	556.120,2	4.805.041,5	
Enlace hertziano	TWR LECO (3)	116,2	43° 18' 09,193"	008° 22' 50,328"	550.234,1	4.794.600,0
	NDB C	34,2	43° 19' 24,517"	008° 21' 39,082"	551.821,5	4.796.935,7
Enlace hertziano	TWR LECO (2)	121,2	43° 18' 09,066"	008° 22' 50,348"	550.233,7	4.794.596,1
	NDB COA	110,9	43° 21' 55,492"	008° 19' 41,062"	554.442,1	4.801.613,9
Enlace hertziano	TWR LECO (1)	121,8	43° 18' 09,079"	008° 22' 50,380"	550.233,0	4.794.596,5
	VOR LRA	126,8	43° 23' 45,689"	008° 18' 24,547"	556.135,9	4.805.027,5

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

Tabla III.8.- Parámetros de los enlaces hertzianos

ENLACE HERTZIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)
TWR LECO (3)	116,2	NDB C	34,2	2,824	5.470	16
TWR LECO (2)	121,2	NDB COA	110,9	8,182	5.470	20
TWR LECO (1)	121,8	VOR LRA	126,8	11,985	5.470	22

4.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

4.5.1 Generalidades

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

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

4.5.2 Procedimientos de aproximación por instrumentos

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

- Aproximación instrumental de precisión ILS Z RWY 21, de fecha 12 de octubre de 2017.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y RWY 21, de fecha 12 de octubre de 2017.
- Aproximación instrumental de no precisión NDB RWY 21, de fecha 12 de octubre de 2017.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR RWY 21, de fecha 12 de octubre de 2017.

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

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

En el aeropuerto de A Coruña se dispone de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación PAPI para la aproximación por cada umbral. No obstante, se considera que no es necesario incluir la servidumbre de operación correspondiente al PAPI 03, debido a que estaría definida dicha servidumbre en toda su extensión en prolongación del eje de pista y no correspondería con las trayectorias reales de las aproximaciones y salidas publicadas en la AIP para esa pista. Por tanto, sólo se tendrá en cuenta el sistema PAPI para la aproximación por el umbral 21 a efectos de servidumbres aeronáuticas.

En la Tabla III.9 se indican las coordenadas de referencia del sistema PAPI para el umbral 21 a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas.

Tabla III.9.-Coordenadas de referencia del sistema PAPI

PAPI	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 29)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
Ala derecha RWY21	85,2	43° 18' 23,458"	008° 22' 27,583"	550.743,3	4.795.043,8
Ala izquierda RWY21	85,2	43° 18' 21,760"	008° 22' 23,714"	550.830,8	4.794.992,1

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

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

Este plano consta de tres hojas:

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

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

4.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan

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

4.7.2 Términos municipales afectados

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

- A Coruña
- Abegondo
- Ares
- Arteixo
- Bergondo
- Cabanas
- Cambre
- Carral
- Cerceda
- Culleredo
- Fene
- Ferrol
- Miño
- Mugar dos
- Narón
- Neda
- Oleiros
- Oza-Cesuras
- Pontedeume
- Sada
- San Sadurniño
- Valdoviño

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

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



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

5.1 Introducción

La propuesta del Capítulo 5 del presente Plan Director contempla una serie de actuaciones, de las cuales el desplazamiento de 150 m del umbral 03 hacia el interior de la pista, para la definición de maniobras de aproximación instrumental para dicha pista 03 y la adecuación de las infraestructuras existentes a la normativa vigente, y la creación de un nuevo centro de emisores en la zona este de la pista, afectan al diseño de las servidumbres aeronáuticas.

5.2 Datos generales del aeropuerto

En la propuesta del desarrollo previsible, el aeropuerto de A Coruña cuenta con una única pista denominada 03-21.

5.2.1 Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) es el mismo que el indicado en la propuesta del estado actual. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.10. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 92 metros.

Tabla III.10.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. U.T.M. ETRS89 (Huso 29)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	43° 18' 02,594"	008° 22' 42,081"	550.421,4	4.794.397,8	92

5.2.2 Pista de vuelo

En la propuesta del desarrollo previsible, el aeropuerto de A Coruña cuenta con una única pista denominada 03-21. La pista tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.188 x 45 metros. Dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y no dispone de Zonas de Parada (SWY).

Tabla III.11.- Distancias declaradas de la pista 03-21

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)	SWY(m)
03	2.188 (1)	2.488 (1)	2.188 (1)	2.038	300 x 150	82,8	No
21	2.188 (2)	2.488 (2)	2.188 (2)	2.038	300 x 150	100,6	No

(1) Incluye los 150 m previos al THR 03

(2) Incluye los 150 m previos al THR 21

En la Tabla III.12 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema ETRS89, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales y extremos de la pista utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo del desarrollo previsible:

Tabla III.12.- Umbrales y extremos de la pista 03-21

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (Huso 29)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral pista 03 (*)	43° 17' 34,282"	008° 23' 05,317"	549.904,4	4.793.520,5	100,6
Umbral pista 21	43° 18' 30,910"	008° 22' 18,840"	550.938,5	4.795.275,2	82,8
Extremo pista 03	43° 18' 30,910"	008° 22' 18,840"	550.938,5	4.795.275,2	82,8
Extremo pista 21	43° 17' 34,280"	008° 23' 05,190"	549.907,2	4.793.520,5	100,6
Inicio pista 03	43° 17' 30,110"	008° 23' 08,740"	549.828,2	4.793.391,3	100,3
Inicio pista 21	43° 18' 35,080"	008° 22' 15,410"	551.014,8	4.795.404,4	81,6

(*) Estas coordenadas se han obtenido en UTM ETRS89 gráficamente mediante el desplazamiento del umbral sobre el plano de situación actual. La altitud de los puntos resultantes se ha obtenido en base al perfil actual de la pista 03-21 actual. Las coordenadas geográficas se han obtenido por transformación de las coordenadas UTM antes descritas.

5.2.3 Clasificación del aeropuerto

Según el «Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.», la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una longitud básica que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de elevación. A continuación, se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1°C en que la temperatura de referencia del aeródromo (24°C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de pendiente de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista de 0,867%.

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

5.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

5.3.1 Generalidades

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

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

Respecto a las áreas y superficies definidas según este artículo, la superficie horizontal interna definida para el aeropuerto de A Coruña está constituida por dos arcos circulares, unidos por rectas tangentes; las proyecciones verticales sobre el terreno de los centros de dichos arcos coinciden con las intersecciones del eje de pista con los bordes interiores de las superficies de aproximación, y el radio de estos arcos es de 4.000 metros. Las superficies de subida en el despegue presentan una anchura final de 1.800 metros, con trayectorias nominales previstas en curva para ambos umbrales, más una trayectoria nominal recta para una superficie de subida en el despegue por la pista 03, con anchura final de 1.200 m. Las superficies de aproximación son instrumentales por ambos umbrales, con trayectorias nominales previstas en curva para la aproximación al umbral 03, y trayectoria nominal recta para la aproximación al umbral 21.

5.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

5.4.1 Generalidades

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

5.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas correspondientes al desarrollo previsible del aeropuerto de A Coruña son las que se relacionan en la Tabla III.13, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.13.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de A Coruña

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 29)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
C. EMISORES Y RECEPTORES VHF/UHF TWR LECO	120,8	43° 18' 08,962"	008° 22' 50,435"	550.231,8	4.794.592,8	
LLZ LCO	95,4	43° 17' 25,775"	008° 23' 12,297"	549.749,0	4.793.256,9	
GP LCO	83,8	43° 18' 24,520"	008° 22' 27,701"	550.740,4	4.795.076,6	
DME LCO	83,8	43° 18' 24,520"	008° 22' 27,701"	550.740,4	4.795.076,6	
RADIOGONIOMETRO	120,8	43° 18' 08,980"	008° 22' 50,399"	550.232,6	4.794.593,4	
NDB COA	95,3	43° 21' 56,038"	008° 19' 42,311"	554.413,9	4.801.630,6	
VOR LRA	120,3	43° 23' 46,188"	008° 18' 24,568"	556.135,3	4.805.042,9	
DME LRA	120,3	43° 23' 46,149"	008° 18' 25,242"	556.120,2	4.805.041,5	
CENTRO DE EMISORES VHF/UHF (*)	112,5	43° 17' 51,296"	008° 22' 36,535"	550.549,0	4.794.050,2	
Enlace hertziano	TWR LECO (3)	116,2	43° 18' 09,193"	008° 22' 50,328"	550.234,1	4.794.600,0
	NDB C	34,2	43° 19' 24,517"	008° 21' 39,082"	551.821,5	4.796.935,7
Enlace hertziano	TWR LECO (2)	121,2	43° 18' 09,066"	008° 22' 50,348"	550.233,7	4.794.596,1
	NDB COA	110,9	43° 21' 55,492"	008° 19' 41,062"	554.442,1	4.801.613,9
Enlace hertziano	TWR LECO (1)	121,8	43° 18' 09,079"	008° 22' 50,380"	550.233,0	4.794.596,5
	VOR LRA	126,8	43° 23' 45,689"	008° 18' 24,547"	556.135,9	4.805.027,5

(*) Estas coordenadas se han obtenido en UTM ETRS89 gráficamente según la propuesta del Capítulo 5 del presente Plan Director. Las coordenadas geográficas se han obtenido por transformación de las coordenadas UTM antes descritas.

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

Tabla III.14.- Parámetros de los enlaces hertzianos

ENLACE HERTZIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)
TWR LECO (2)	121,2	NDB COA	110,9	8,182	5.470	20
TWR LECO (1)	121,8	VOR LRA	126,8	11,985	5.470	22

5.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

No se espera que la operativa de las aeronaves en vuelo, maniobras, en el aeropuerto teniendo en cuenta el desarrollo previsible, sufra modificaciones relevantes en lo que respecta a su incidencia sobre el territorio. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible será análoga a las servidumbres aeronáuticas del estado actual descritas en el Apartado 3.

5.6 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

La propuesta de servidumbres de desarrollo previsible se muestra en el Plano 5.3 de este Plan Director.

Este plano consta de tres hojas:

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

- Hoja 3: Servidumbres de la operación de aeronaves (PAPI).

5.7 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible

5.7.1 Generalidades

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

5.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 5, pertenecientes a la provincia de A Coruña, son los siguientes:

- A Coruña
- A Laracha
- Abegondo
- Ares
- Arteixo
- Bergondo
- Cabanas
- Cambre
- Carral
- Cerceda
- Culleredo
- Fene
- Ferrol
- Miño
- Mugardos
- Narón
- Neda
- Oleiros

- Oza-Cesuras
- Pontedeume
- Sada
- San Sadurniño
- Valdovino

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, se muestran en Ilustración III.18.

Ilustración III.18.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible



6 Áreas de afección acústica en el territorio

6.1 Preámbulo

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

Para evaluar el grado de exposición al ruido, se han calculado los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y modificado por el Real

Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm 178, de 26 de julio de 2012). Esta evaluación se ha realizado tanto para el escenario actual como para el desarrollo previsible del Plan Director.

6.2 Metodología y criterios de cálculo

6.2.1 Modelo informático de simulación

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

6.2.2 Configuración física del aeropuerto

El campo de vuelos existente en la actualidad consta de una única pista, de orientación 03-21 de 2.188 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 publicados en el documento Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del aeropuerto de A Coruña, las cuales se especifican en la tabla que figura a continuación.

Tabla III.15.- Coordenadas de los umbrales de pista. Configuración actual. Aeropuerto de A Coruña

UMBRAL	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. en ETRS89 (Huso 29)	
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y
03	43° 17' 30,11" N	8° 23' 08,74" W	549.828,2	4.793.391,3
21 ¹	43° 18' 30,91" N	8° 22' 18,84" W	550.938,5	4.795.275,2

(1) Coordenadas inicio sólo despegues RWY 21: 43° 17'34,28"N 008° 23' 05,19"W

En el escenario desarrollo previsible, la configuración física del aeropuerto variará implantándose un desplazamiento de umbral de 150 metros para aterrizajes por la cabecera 03.

6.2.3 Régimen de utilización de pistas

Para el cálculo de las isófonas se han evaluado los datos operativos del último año (2015) del aeropuerto de A Coruña, para reflejar una situación promedio. Esta distribución se corresponde con el reparto siguiente.

- Cabecera 03: 40%
- Cabecera 21: 60%

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 A Coruña en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas.

En el escenario Desarrollo Previsible, para los aterrizajes por la cabecera 03 existirá un desplazamiento de umbral de 150 metros, manteniéndose el resto de trayectorias como en la actualidad.

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 A Coruña 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.

No se han considerado en este estudio aquellas operaciones correspondientes a vuelos con carácter de estado o naturaleza militar. Cabe destacar que este aeropuerto tiene un porcentaje importante de vuelos de helicópteros que se corresponden con estas clases de tráfico por lo que el número de operaciones simuladas es más reducido que el contemplado en las estadísticas de Aena SME, S.A.

Así mismo, se han diferenciado tres periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00h), tarde (19:00-23:00h) y noche (23:00-7:00h). 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.

Para el escenario futuro contemplado 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.16.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y período.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)				
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE	NOCHE
AERONAVES ALA FIJA				
Actual	36,06	23,95	8,83	3,27
Desarrollo previsible	50,24	33,37	12,31	4,56

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 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: 15,1 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 7:00 hasta las 19:00 horas.
- Periodo tarde: 15,2 °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.
- Periodo noche: 12,8 °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 23:00 hasta las 7:00 horas.

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

- Periodo día: 763,43 mm Hg.
- Periodo tarde: 763,44 mm Hg.
- Periodo noche: 763,66 mm Hg.

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

6.2.7 Modelización del terreno

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

6.3 Resultados

6.3.1 Métrica considerada

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

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), un periodo tarde (19:00-23:00 horas) y un periodo noche (23:00-7:00 horas).

6.3.2 Índices de calidad ambiental

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

6.3.3 Niveles sonoros

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde (Ld y Le) y a los niveles Leq 45, 50, 55, 58 y 60 dB(A) para el periodo noche de los escenarios situación actual y desarrollo previsible.

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

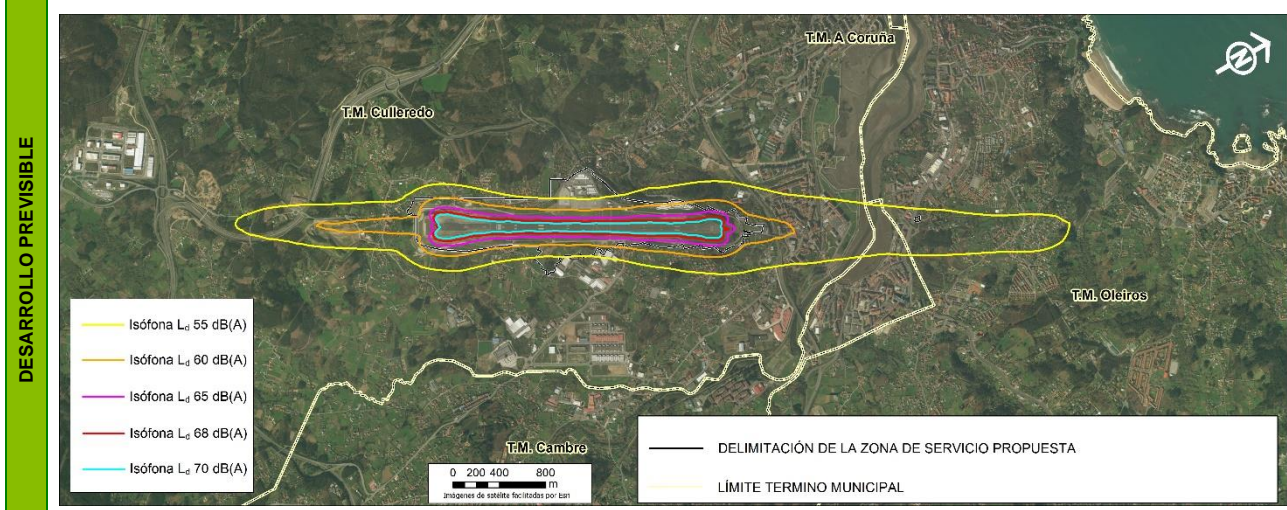
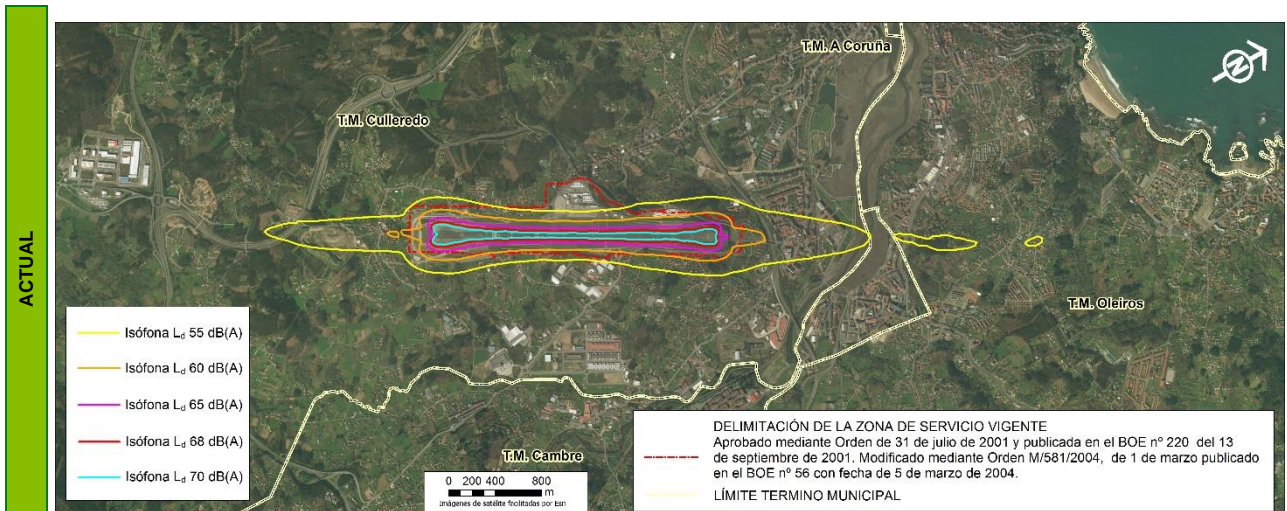
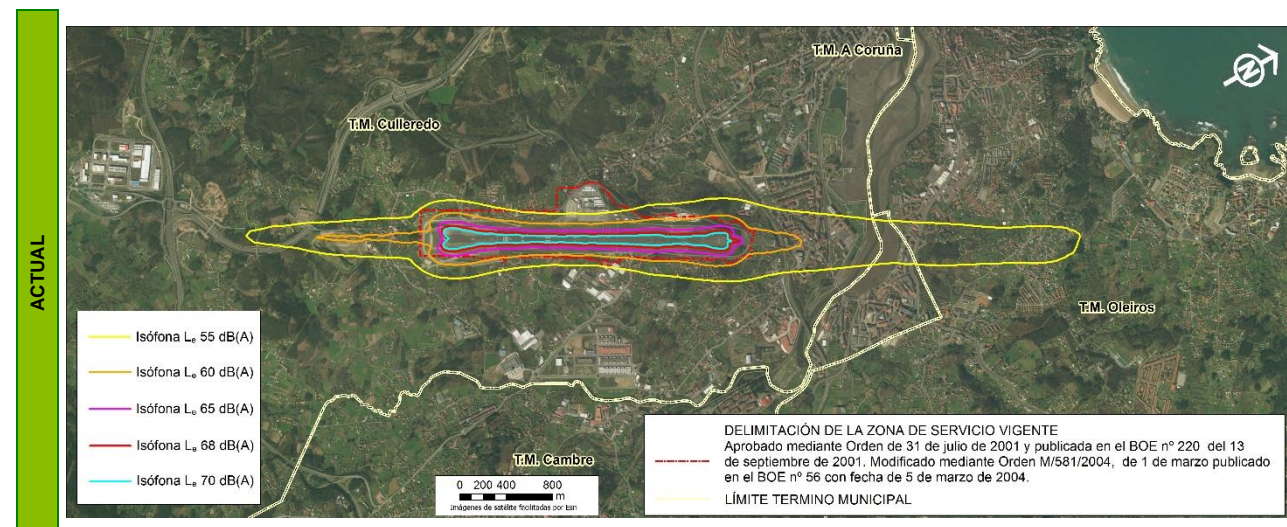


Ilustración III.20.- Huellas acústicas del aeropuerto de A Coruña. Periodo tarde (19-23h)



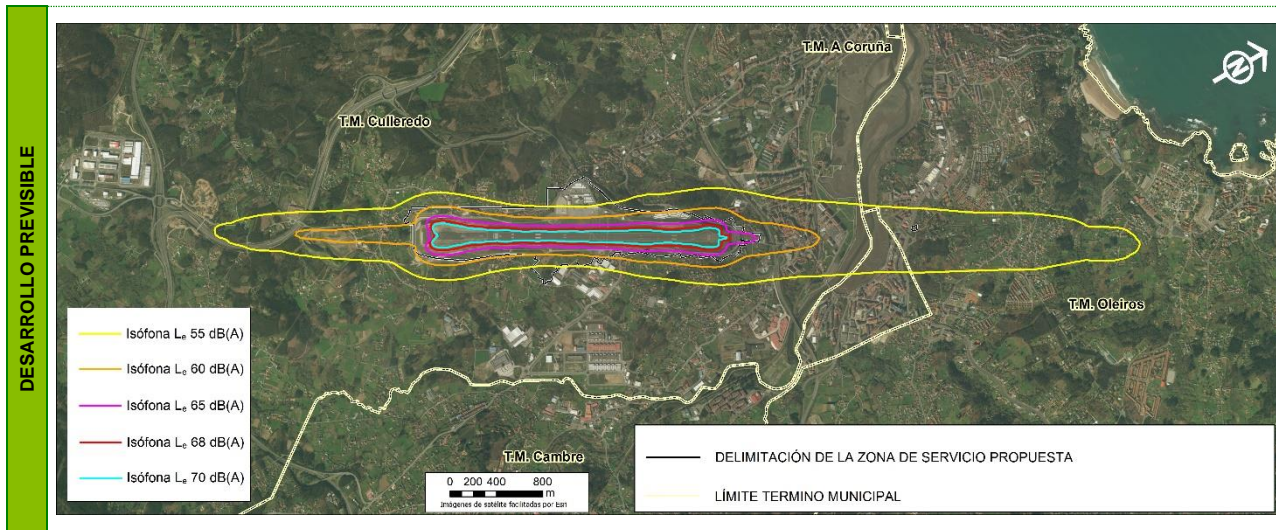
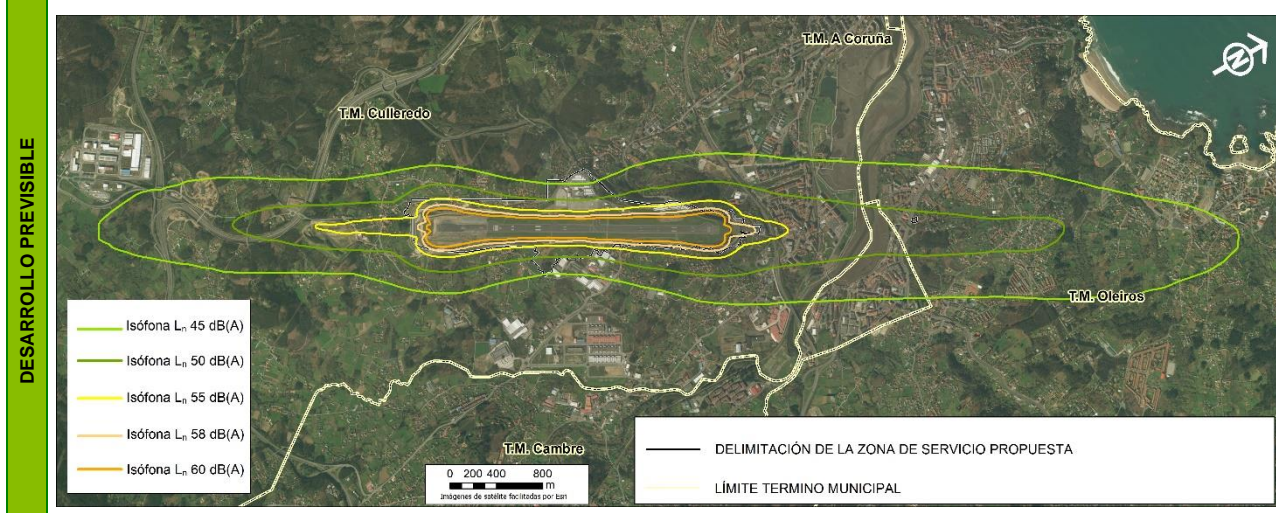
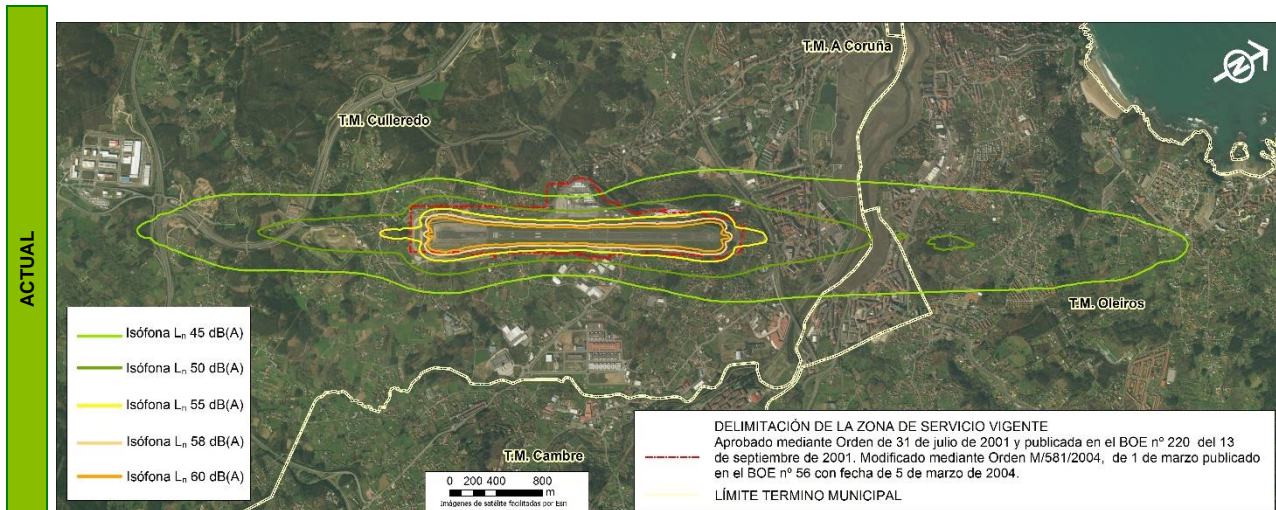


Ilustración III.21.- Huellas acústicas del aeropuerto de A Coruña. Periodo noche (23-7 h)



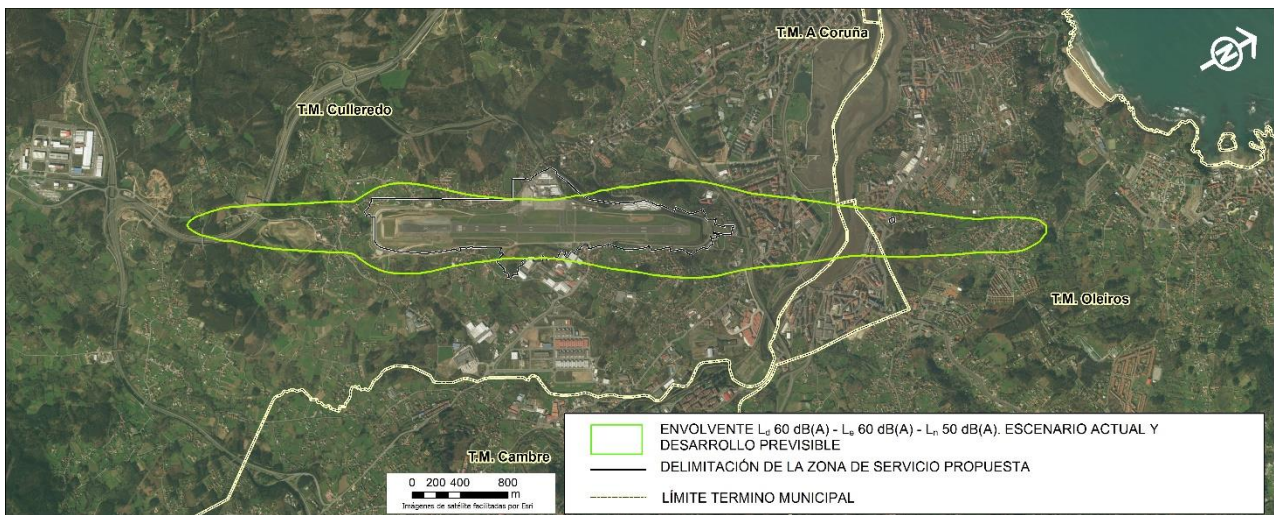
6.4 Zona de afección acústica

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 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

De acuerdo con este artículo el Plan Director del aeropuerto de A Coruña incorpora el área de afección acústica para el aeropuerto de A Coruña, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por L_d 60 dB (A), L_e 60 dB (A) y L_n 50 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.22.- Área de afección acústica



7 Áreas de coordinación

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

De esta forma, Aena SME, S.A., el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Galicia, el Ayuntamiento de Culleredo, las autoridades con competencias medioambientales en el ámbito de actuación o cualquier otra autoridad u organismo afectado, deberán cooperar para mantener el grado de seguridad, operatividad y funcionalidad de la infraestructura mientras se lleven a cabo las actuaciones que configuren el desarrollo previsible.

También se deberán establecer las áreas de coordinación necesarias con la Dirección General de Carreteras para que la ejecución de la actuación del vial de acceso al aeropuerto sea autorizada por dicha Dirección General. Cabe mencionar que la transmisión a Aena de la glorieta de acceso al aeropuerto y el Viario Anexo de la AC-41AL (desde dicha glorieta hasta la glorieta en la carretera N-550), permitiría actuar sobre el tramo directamente, sin necesidad de autorización ni condicionamientos de la Dirección General de Carreteras, que necesariamente se han de ajustar a lo que la legislación de Carreteras del Estado impone.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO