

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

1	Información Territorial y Urbanística. Estado, comunidades autónomas 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.5
2	Planes de Infraestructuras de la Unión Europea, del Estado, de la Comunidad Autónoma y de la Administración Local. Red de accesos al aeropuerto. Intermodalidad	III.9

2.1	Introducción	III.9
2.2	Planes de infraestructuras del transporte de la Unión Europea	III.9
2.3	Planes de infraestructuras del transporte estatales	III.13
2.4	Planes de la Comunidad Autónoma y Administración local	III.18
2.5	Red de accesos al aeropuerto	III.21
2.6	Intermodalidad	III.22
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.25
3.1	Introducción	III.25
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.26
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.27
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.28
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.29
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 1838/2009	III.29
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.30
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.33
4.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.34
4.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.34
4.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.35
4.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.35
5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.37

6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.38
6.1	Preámbulo	III.38
6.2	Metodología y criterios de cálculo	III.38
6.3	Resultados	III.40
6.4	Zona de afección acústica	III.42
7	Áreas de Coordinación	III.42

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.

El Sistema General Aeroportuario, cuya competencia reside en la Administración General del Estado, puede verse afectado 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, comunidades autónomas 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.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de 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.

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 su párrafo tercero 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 recoge dos figuras para la planificación aeroportuaria: el Plan Director, 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 del Sistema General Aeroportuario por el Plan Director, dichos instrumentos generales de ordenación urbana deberán recogerlo a la mayor brevedad posible.

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

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

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

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

1.3 Normativa Autonómica

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

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

En materia de ordenación del territorio se encuentra vigente la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (BOCyL nº 236, de 10 de diciembre, BOE nº 16, de 19 de enero de 1999), modificada, entre otras, por la Ley 14/2006, de 4 de diciembre, la Ley 3/2010, de 26 de marzo, la Ley 1/2013, de 28 de febrero y la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, cuyos objetivos son, entre otros: definir un modelo territorial para Castilla y León, la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural, y establecer los criterios y procedimientos necesarios para las actuaciones con incidencia territorial.

La citada Ley 10/1998 crea las Directrices de Ordenación del Territorio, de carácter regional, las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional, la figura de los Planes y Proyectos regionales, y los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, como instrumentos de intervención directa en la Ordenación del territorio.

La Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León (BOCyL nº 70, de 15 abril de 1999, BOE nº 134, de 5 de junio de 1999), modificada, entre otras, por la Ley 10/2002, de 10 de julio, tiene por objeto la ordenación, la transformación, la conservación y el control del uso del suelo, incluidos el subsuelo y el vuelo, y en especial su urbanización y edificación. Comprende los siguientes aspectos: Planeamiento y Gestión urbanística, Intervención en el uso y en el mercado de suelo, Organización y coordinación administrativa, Información urbanística y participación social.

Son objetivos de la actividad urbanística pública, entre otros: el uso del suelo conforme al interés general, en las condiciones establecidas en las Leyes y en el planeamiento urbanístico; establecer una ordenación urbanística para los municipios de Castilla y León, guiada por el principio de desarrollo sostenible; la ejecución coordinada de las competencias administrativas para la gestión de los intereses públicos de ámbito sectorial y local, que requieran la ordenación, la transformación, la conservación o el uso del suelo; y finalmente, impedir la especulación del suelo.

La Ley 3/2008, de 17 de junio, de aprobación de las directrices esenciales de ordenación del territorio de Castilla y León (BOCyL nº 120, de 24 de junio de 2008), en su actual redacción, establece que las Directrices Esenciales son de aplicación plena, y, por tanto, son vinculantes para la Administración de la Comunidad de Castilla y León, para la Administración Local de Castilla y León y para los particulares.

La Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (BOE nº 260, de 30 de octubre de 2013) en el título primero que está dedicado a la ordenación del territorio establece que las áreas funcionales son espacios delimitados geográficamente para el desarrollo de la ordenación del territorio de Castilla y León y la aplicación de sus instrumentos y herramientas de planificación y gestión. Además, distingue entre áreas funcionales estables, que perdurarán en el tiempo, o estratégicas, que tendrán una duración determinada.

En el Decreto-Ley 2/2014, de 25 de septiembre, por el que se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León (BOCyL nº 186 de 26 de septiembre de 2014), se declaran las áreas reguladas en dicha Ley 7/2013 y entre otras, se encuentra el área funcional estable de Burgos.

El Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, (BOCyL nº 21, de 2 de febrero de 2004) modificado, entre otros, por el Decreto 68/2006, de 5 de octubre, por el Decreto 6/2008, de 24 de enero y por el Decreto 45/2009, de 9 de julio, tiene como objeto el desarrollo de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, y por tanto la regulación de la actividad urbanística en esta Comunidad.

1.4 Planeamiento Vigente

1.4.1 Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden Ministerial de 18 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 183, de 1 de agosto de 2001), se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Burgos, delimitando la zona de servicio del citado aeropuerto y proponiendo un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2020.

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

El artículo 7. Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que se deberán revisar

los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

1.4.2 Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

De acuerdo con la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, La actividad de la Junta de Castilla y León en materia de Ordenación del Territorio se ejercerá a través de los siguientes instrumentos:

- a) Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León.
- b) Directrices de Ordenación de ámbito subregional.
- c) Planes y Proyectos Regionales.
- d) Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

Estos instrumentos son complementarios, no excluyentes y vinculantes para los planes, programas de actuación y proyectos de las Administraciones públicas y de los particulares.

Las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) tienen como objetivos fundamentales definir el modelo territorial de la Comunidad, establecer el marco de referencia para los demás instrumentos regulados en la Ley de Ordenación del Territorio, y orientar la política territorial de la Junta de Castilla y León.

Para su tramitación y aprobación, las Directrices se formalizarán en dos documentos diferenciados, uno que corresponde a las denominadas Directrices esenciales, que tiene rango legal, y el otro, que corresponde a las llamadas Directrices complementarias, de rango reglamentario.

Las Directrices de Ordenación de ámbito subregional tienen como objetivo la planificación de las áreas de la Comunidad que precisen una consideración conjunta y coordinada de sus problemas territoriales. Serán ámbitos prioritarios los definidos en la legislación sobre ordenación, servicios y gobierno del territorio y, en especial, las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio y las áreas funcionales estables.

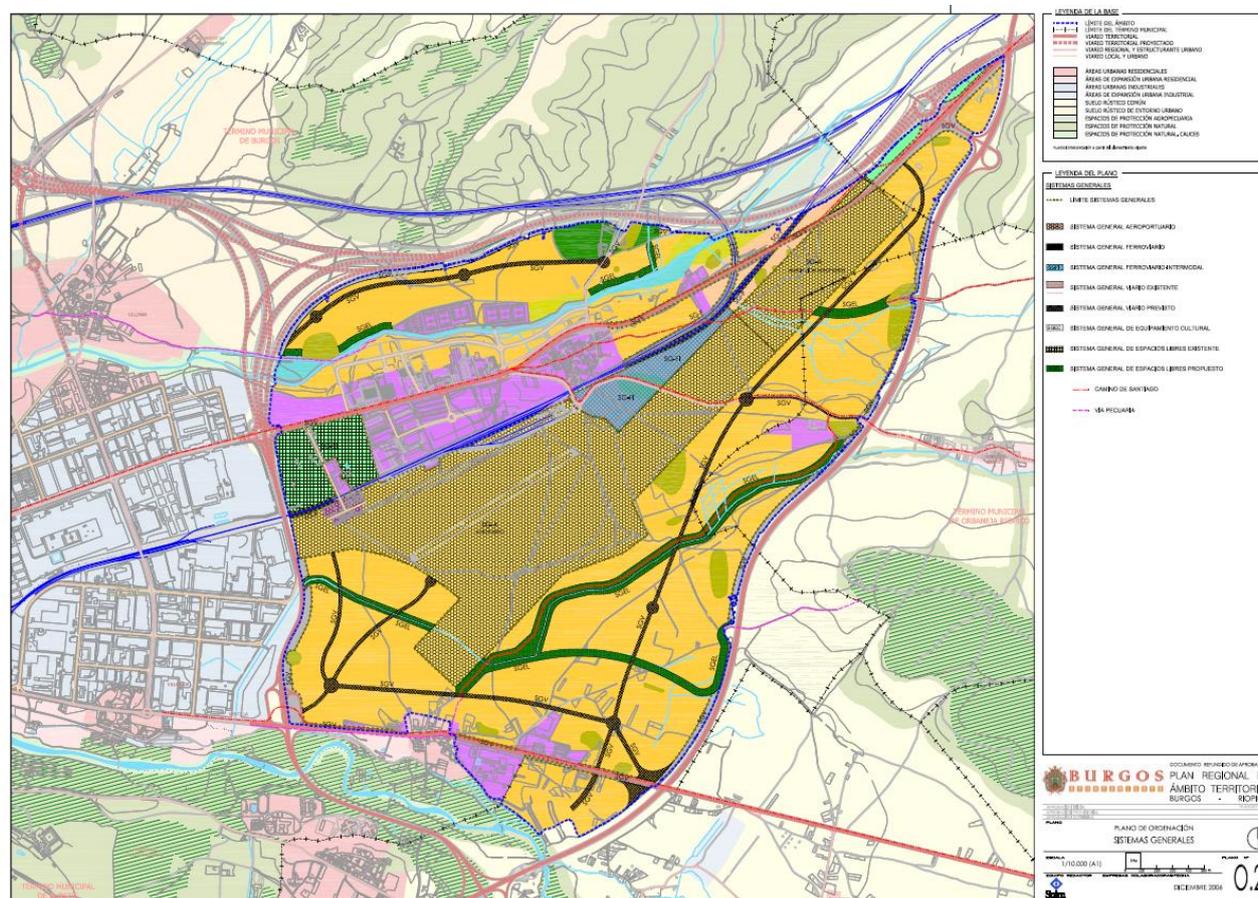
Por resolución de 17 de febrero de 2010, de la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio, se hace público el inicio del procedimiento de aprobación de las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional del Área Urbana de Burgos, que tienen como objeto la definición de un modelo territorial para el espacio incluido, con una propuesta de ordenación enfocada a la mejora de los factores ambientales, funcionales y culturales que interactúan en el territorio. Se definen un sistema de normas y condiciones de ordenación espacial, orientados al fomento del desarrollo local y a la activación del potencial estratégico de Burgos y su Área Urbana, en la dimensión supramunicipal abordada.

Su ámbito comprende los términos municipales de Alfoz de Quintanadueñas, Arcos de la Llana, Atapuerca, Buniel, Burgos, Carcedo de Burgos, Cardeñadijo, Cardeñajimeno, Cardeñuela-Riopico, Castrillo del Val, Cogollos, Hurones, Modúbar de la Emparedada, Orbaneja-Riopico, Quintanaortuño, Quintanapalla, Quintanilla-Vivar, Revillarruz, Rubena, Saldaña de Burgos, San Mamés de Burgos, Sarracín, Sotragero, Tardajos, Valdorros, Villagonzalo-Pedernales, Villalbilla de Burgos, Villariezo y Villayerno-Morquillas, más parte de los términos municipales de Arlanzón (Zalduendo), Ibeas de Juarros (Ibeas de Juarros y San Millán de Juarros) y Merindad de Río Ubierna (Sotopalacios).

El Plan Regional de Ámbito Territorial (PRAT) del Complejo de Actividades Económicas (CAE) de Burgos-Riopico aprobado por Decreto 110/2007, de 8 de noviembre (BOCyL nº 221, de 14 de noviembre de 2007), tiene como objetivos, entre otros, constituir un instrumento de planeamiento territorial que integre y coordine los planes de ordenación urbana y planificación sectorial; establecer las determinaciones urbanísticas de ordenación general del ámbito, principalmente la clasificación de suelo y los sistemas generales; definir los usos y actividades que se permitirán en cada área del Complejo; establecer fases de actuación,

determinaciones para el planeamiento de desarrollo, así como criterios de concertación, compatibilización y complementación de las propuestas sectoriales.

Ilustración III.1.- PRAT del CAE de Burgos-Riopico. Sistemas Generales



Los límites del Sistema General Aeroportuario que aparecen en el PRAT se corresponden con los límites de la Zona de Servicio Aeroportuario determinados en el Plan Director del Aeropuerto de Burgos, desarrollado a su vez por el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Burgos aprobado por Decreto 62/2003, de 22 de mayo, de la Junta de Castilla y León.

Asimismo, la calificación de los terrenos en los que se encuentra la Zona de Servicio Aeroportuario representada en el PRAT como Sistema General Aeroportuario (clasificados como Suelo Rústico con Protección de Infraestructuras Aeroportuarias), es compatible con lo establecido en la normativa estatal.

1.4.3 Escala Local. Planeamiento Municipal

El Sistema General Aeroportuario de Burgos se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes al término municipal de Burgos.

El planeamiento vigente en el término municipal de Burgos es el Plan General de Ordenación Urbana de Burgos (PGOUB), cuya Revisión y Adaptación fue aprobada definitivamente de forma parcial mediante ORDEN FYM/221/2014, de 28 de marzo (BOCyL nº 70, 10 de abril de 2014), suspendiendo el ámbito afectado por el sentido desfavorable del informe sectorial de la Demarcación de Carreteras del Estado en

Castilla y León Oriental de fecha 7 de marzo de 2014 (los tramos de la Red de Carreteras del Estado que discurren por suelo urbano).

La mayor parte del ámbito de la zona de servicio aeroportuario está calificada como suelo dotacional de comunicaciones - Instalaciones aeroportuarias. Sistema General Aeroportuario (SG-AP).

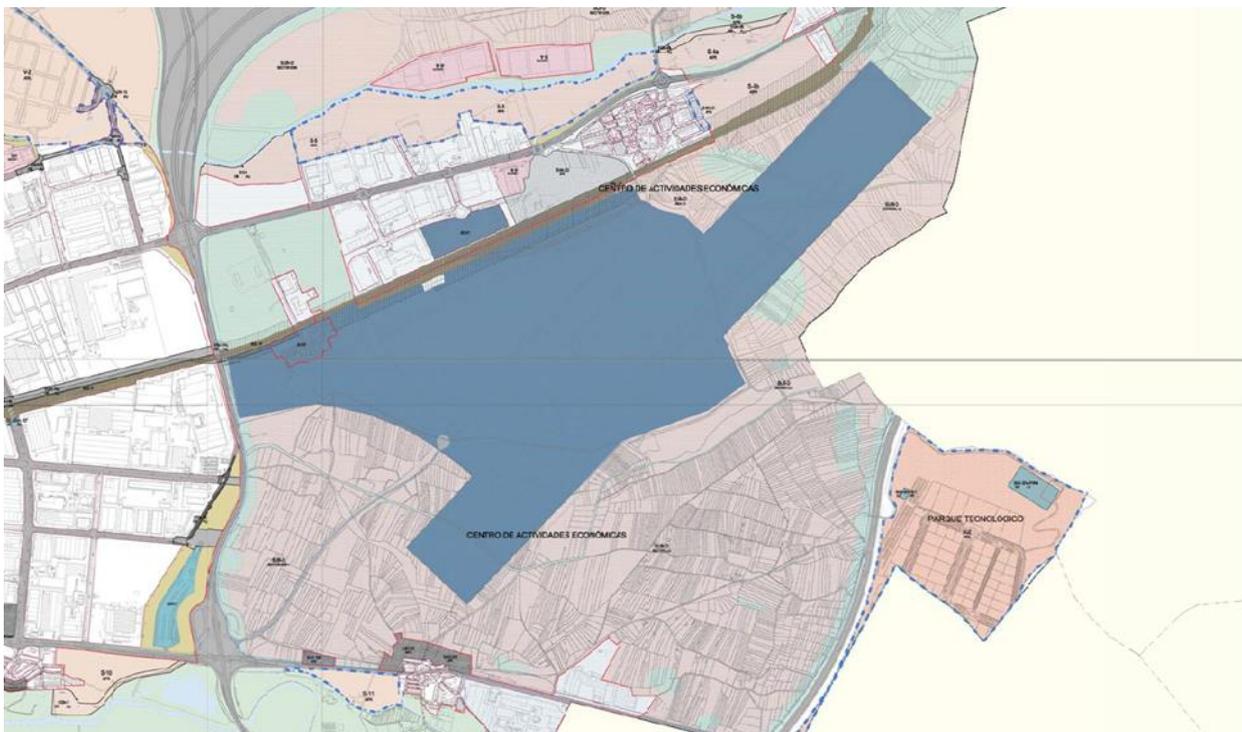
En el artículo 17. Planes Especiales se especifica: "...El Plan General recoge como planeamiento asumido (APA) el Plan Especial del Aeropuerto aprobado en 2003..."

En el Apartado Segundo. Uso dotacional de comunicaciones, artículo 60. Definición y clases para el uso de comunicaciones se distingue, entre otras, la clase Instalaciones aeroportuarias, indicando que "...son las destinadas a facilitar el movimiento y estacionamiento de las aeronaves y el transporte por vía aérea. Los sistemas generales de esta clase se representan con las siglas SG-AP".

En el artículo 69. Instalaciones aeroportuarias se indica que "las instalaciones aeroportuarias de Burgos comprenden los terrenos incluidos en la delimitación del Plan Especial del Aeropuerto de Villafraía aprobado por la Junta de Castilla y León en 2003 y se regulan de acuerdo con las determinaciones del mismo, del Plan Director y de la legislación sectorial aplicable".

Asimismo, en el artículo 70 se recogen determinaciones en relación a las servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas.

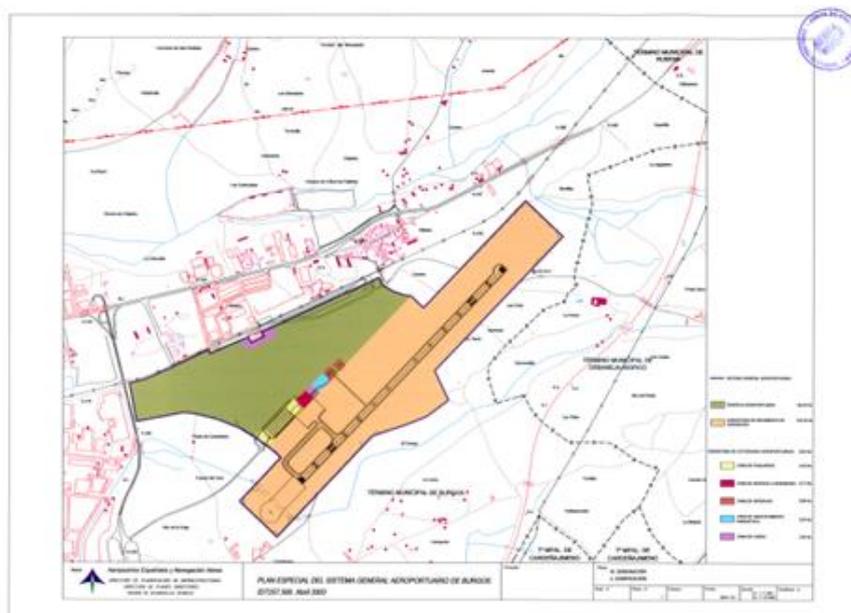
Ilustración III.2.- Plan General de Ordenación Urbana de Burgos. 2014



1.4.4 Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Burgos

Una vez aprobado el Plan Director, Aena formuló el correspondiente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Burgos, el cual fue remitido el 21 de mayo de 2002, al Ayuntamiento de Burgos, para su tramitación y aprobación de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística autonómica, que a su vez lo remitió a la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León como organismo competente en razón de la materia, siendo aprobado definitivamente por Decreto 62/2003, de 22 de mayo, de la Junta de Castilla y León (BOCyL nº 100, de 28 de mayo de 2003).

Ilustración III.3.- PESGA Burgos. Zonificación



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

2.1 Introducción

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

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

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

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

2.2 Planes de infraestructuras del transporte de la Unión Europea

Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante el Reglamento (UE) n ° 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 ° 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.

En la misma línea, la Comisión Europea presentó el 22 de agosto de 2012 el **LIBRO BLANCO del Transporte 2011: 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.

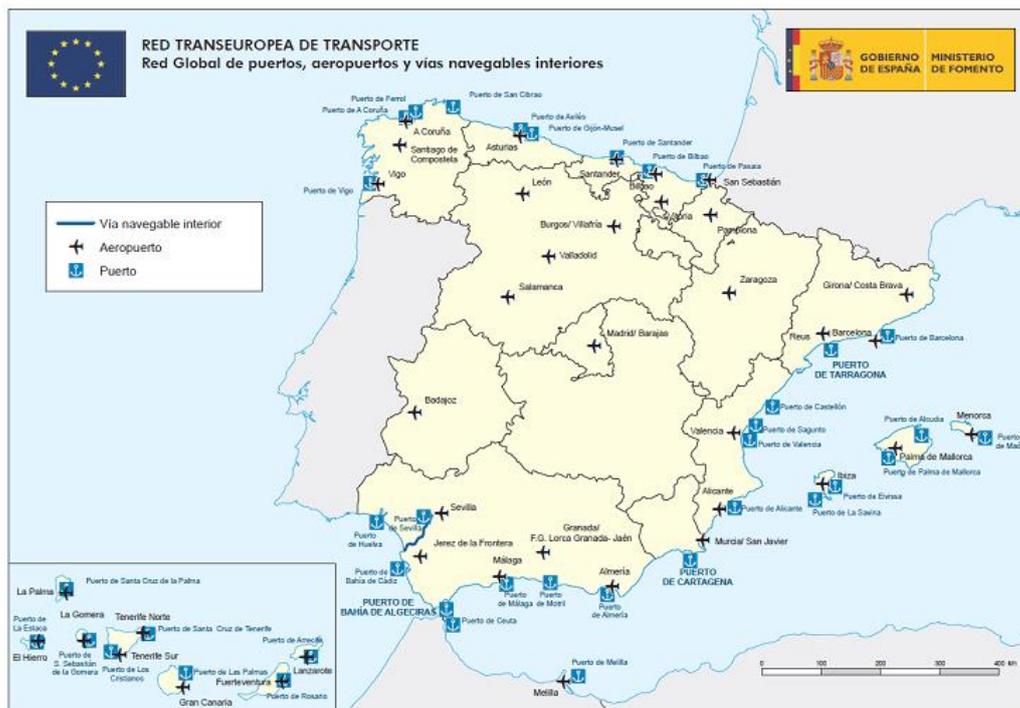
Y sin embargo, el sistema de transporte no es sostenible. Si pensamos en los próximos 40 años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía. Si nos quedamos con el planteamiento de "business as usual" (BaU), la dependencia del crudo del transporte podría seguir siendo algo inferior 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 la creación de un espacio único europeo de transporte más competitivo y con una red de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías.

Esta hoja de ruta fija diferentes metas para distintos tipos de viaje, serían los objetivos para los viajes intercontinentales los que más atañen al transporte aéreo:

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

- Elaboración de planes de continuidad de la movilidad para salvaguardar la movilidad de los pasajeros y mercancías en situación de crisis (p.e. nube de cenizas)
- Innovación tecnológica
- De aquí a 2050 conectar todos los aeropuertos de la red básica de RET-T a la red ferroviaria, preferiblemente a la alta velocidad.
- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa para 2011.

2.3 Planes de infraestructuras del transporte estatales

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

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

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

- 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 a través de la entrada de capital privado en dicha sociedad mercantil.
- Se desarrollarán planes de negocio adaptados al perfil de tráfico y características de cada aeropuerto de la red nacional de Aena. Los aeropuertos se desarrollarán a través de estrategias de marketing aeroportuario, promoción de rutas, innovación de gestión, y cooperación estratégica con las compañías aéreas.

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

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

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

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

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

1º. Regulación, Control y Supervisión:

- Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)
- Mejora de la seguridad en el sector de las compañías aéreas
- Mejorar la seguridad en el sector de los trabajos aéreos
- Mejora de la seguridad en los aeropuertos
- Mejora de la seguridad en los aeródromos y helipuertos
- Mejora de los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo a los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo
- Desarrollo e implantación del Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea
- Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros
- Adopción de medidas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil
- Aumento de la competitividad de las compañías aéreas españolas
- Potenciar el sector de los helicópteros y de los trabajos aéreos
- Facilitar el desarrollo de la aviación general, deportiva como elemento de dinamización económica y atracción de turismo deportivo
- Facilitar el desarrollo y competitividad de la aviación ejecutiva y corporativa
- Plan de impulso integral al transporte aéreo de mercancías

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

2º. Gestión y Prestación de Servicios:

- Mejorar la calidad y atención de los pasajeros en los filtros de seguridad de los aeropuertos
- Mejorar la accesibilidad de los pasajeros en el transporte aéreo, incluyendo la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida
- Mejorar la puntualidad en el transporte aéreo
- Mejora de la calidad percibida por los usuarios de los aeropuertos
- Análisis e implantación de mejoras operacionales para la reducción del ruido en la operación de los aeropuertos españoles, dentro del ámbito de fomento de desarrollo sostenible del transporte aéreo
- Aplicar criterios de consideración a la insularidad en la fijación de las tasas aeroportuarias para los aeropuertos de las Islas Baleares y de Canarias
- Revisión y aprobación de los planes directores y planes especiales de los aeropuertos
- Contribuir a la competitividad de España fomentando la conectividad con las principales ciudades del mundo
- Impulsar la apertura de los mercados aéreos internacionales a las compañías aéreas españolas al objeto de facilitar el desarrollo de flujos de tráfico con origen o destino en nuestro país
- Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional
- Elaborar un Plan estratégico de Aena Aeropuertos

- Mejora de la eficiencia del sistema de navegación aérea: Cielo Único Europeo
- Impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea
- Nuevo modelo de gestión de aeroportuaria y cambios en Aena Aeropuertos.

3º. Actuación inversora:

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

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

Transporte por carretera

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

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

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

También prevé la modificación del régimen de concesión de autopistas.

Transporte ferroviario

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

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

Transporte intermodal

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

Transporte marítimo

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

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

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

Transporte en el ámbito urbano

En el ámbito urbano coinciden las competencias de los tres niveles de Administración. El Ministerio de Fomento (actual 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 la Comunidad Autónoma y Administración local

2.4.1 Carreteras

Planeamiento regional

Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020

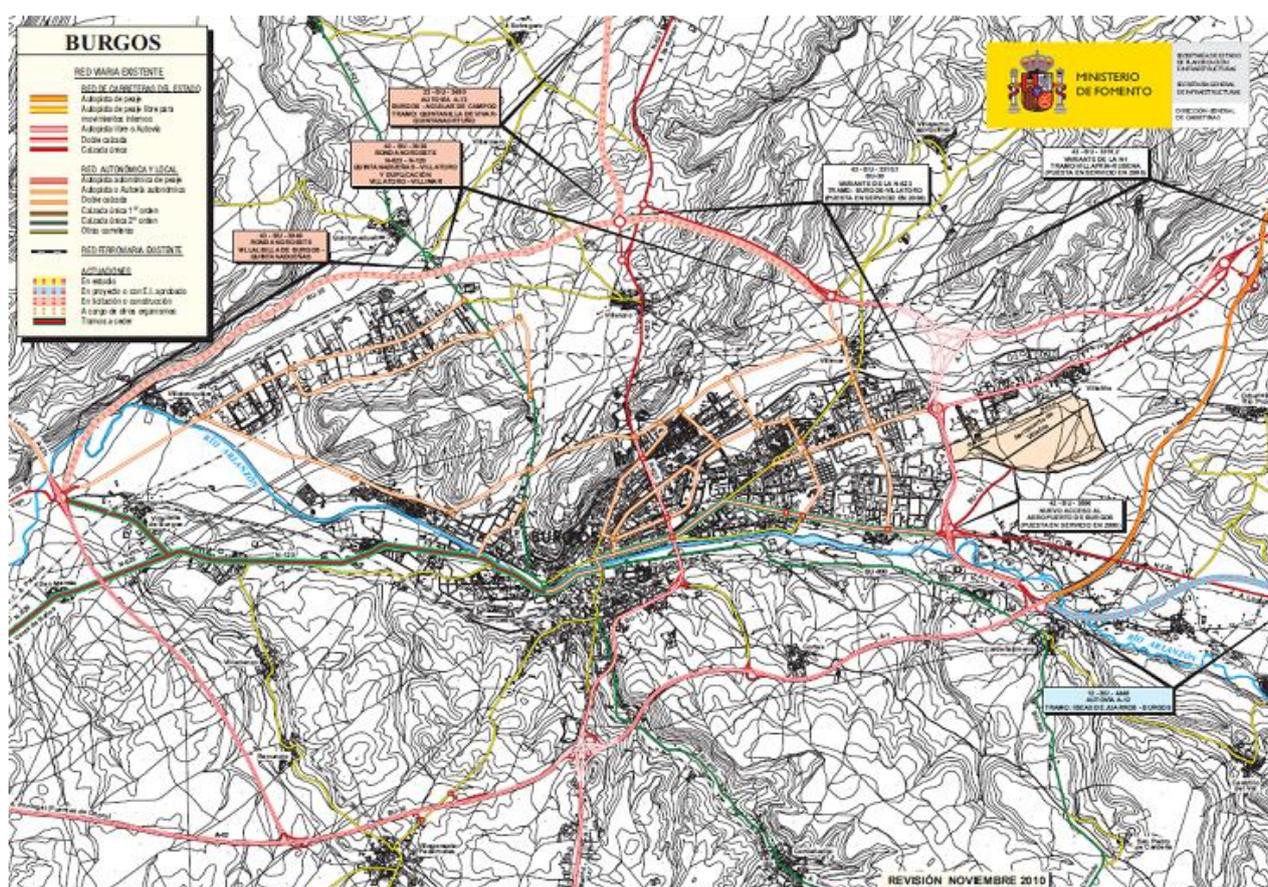
Aprobado en marzo de 2009, los objetivos de este Plan están basados en la modernización, conservación, seguridad vial, accesibilidad y desarrollo sostenible de la red.

El Plan contempla el diseño de diez grandes ejes de comunicación que se complementarán con las vías de alta capacidad. Estos ejes son Ponferrada-Miranda de Ebro (367,5 kilómetros), León-Puebla de Sanabria (118,6), Palencia-Guardo (108), Zamora-Segovia (183,3), Salamanca-Vega Terrón (143,6), Palencia-Aranda de Duero (104,9), Almazán-Gómara-Ágreda (71,6), Toro-Cuéllar (151,5), Segovia-Aranda de Duero (114,4), y Valladolid-Medina del Campo (46,9). En estos ejes principales de comunicación se ejecutarán más del 50 por ciento de los kilómetros de autovías previstas, así como 62 variantes de población que contribuirán a eliminar todas las travesías de todos ellos.

El Plan también prevé la construcción de 124 variantes de población para evitar las travesías, la construcción de 475,8 kilómetros en 15 autovías, así como los 17 accesos a ciudades y desdoblamientos y más de 83,8 kilómetros de nueve nuevas carreteras, dirigidas a mejorar las conexiones con las zonas rurales.

Nuevas autovías. Entre las autovías nuevas estarán la CL-501 Santa María del Tiétar-Piedralves, con un total de 15 kilómetros, la conexión de Ávila con la A-6, CL-628 Medina de Pomar-Villarcayo (7,7 km), CL-622 León-La Bañeza (41,7 km), CL-626 Villablino-Piedrafita de Babia (11,9 km), CL-626 La Magdalena-La Robla (16 km), CL-631 Toreno-Páramo (16,6 km), CL-613 Palencia-Paredes de Nava (15 km), CL-615 Palencia-Carrión (42 km), CL-510 Salamanca-Alba de Tormes (20 km), CL-605 Segovia-Santa María Real de Nieva (29 km), SG-20 conexión CL-601 y CL-605 Ronda Noroeste (6 km), CL-101 Ágreda-Almazán (71,6 km), CL-602 Medina del Campo-A-6-CL-601 Cuellar (53 km), y la CL-600 Ronda Supersur (Simancas-Tudela de Duero) con un total de 23,3 kilómetros.

Ilustración III.5.- Red viaria existente



2.4.2 Ferrocarril

Planeamiento regional - estatal

Red Global (Red ferroviaria de interés general)

La Red Ferroviaria de Interés General está integrada por las infraestructuras ferroviarias esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta sea necesaria para el correcto funcionamiento del sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y

sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

En Castilla-León los objetivos del Plan Sectorial de transporte ferroviario se concretan en la mejora del servicio de Media Distancia con la incorporación de trenes nuevos y la mejora y mantenimiento de la red ferroviaria.

Red de alta velocidad para pasajeros

Línea Venta de Baños-Burgos-Vitoria/Frontera francesa:

Esta línea se enmarca en el “Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España”, como parte de uno de los 14 proyectos prioritarios de la Comunidad Europea, en particular el proyecto prioritario nº3 del Eje Atlántico Ferroviario Europeo.

Representa la prolongación de la red de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid hasta la conexión con la futura línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián/Frontera francesa.

Entre las ventajas que aportará su puesta en servicio destacan la disminución de la distancia de recorrido entre Valladolid y Vitoria en 21'4 km, pasando de los 244'8 actuales a 223'4 km, que junto al aumento de la velocidad, producirá una reducción estimada del tiempo de viaje de más del 50 por ciento, pasando de 2h y 10 minutos a poco más de una hora.

La línea dispondrá de doble vía electrificada en ancho internacional o UIC (1.435 mm). Se ha diseñado para alcanzar una velocidad máxima de 350 km/h, en tráfico exclusivo de viajeros.

2.4.2.1 Variante ferroviaria de Burgos

Consiste en un nuevo trazado que discurre al norte de la ciudad, con una longitud total de 30,1 km. Su construcción ha permitido liberar la travesía urbana anterior.

Su entrada en servicio se produjo el 19 de febrero de 2009, si bien, en un principio, se han montado dos vías en ancho ibérico con traviesa polivalente sobre plataforma para tres vías. En un futuro, con la llegada de la alta velocidad, se transformará a dos vías de ancho europeo (UIC) y una de ancho ibérico.

En esta nueva variante se ha construido la nueva estación de Burgos, denominada Burgos-Rosa de Lima.

En la nueva estación se ha construido un haz de 5 vías y 3 andenes. En el futuro 2 de las vías quedarán en ancho ibérico, 3 se adaptarán al ancho UIC, y se añadirá una más en este ancho, lo que dará un total de 6 vías.

2.4.2.2 Red básica europea de mercancías: Corredor Atlántico

El denominado Corredor Atlántico forma parte de la denominada Red básica europea de mercancías, en concreto del Eje Lisboa-Estrasburgo.

El Corredor Atlántico iría desde Portugal, enlazando las provincias gallegas (Vigo, Orense, Lugo y Pontevedra), a Francia por Valladolid, Burgos y Vitoria.

Este corredor discurre por la costa atlántica de España, va desde Ferrol hasta la frontera portuguesa a la altura de Tui y desde aquí a León y Palencia. Desde Venta de Baños se bifurca en varios tramos: hacia el Norte, por Burgos, hasta Irún, hacia el Oeste por Salamanca hasta Portugal y hacia el Sureste hasta Madrid.

El 19 de octubre de 2011 el Consejo Europeo hizo un primer pronunciamiento sobre la Red Básica europea, realizando en noviembre de 2013 un pronunciamiento definitivo. 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.

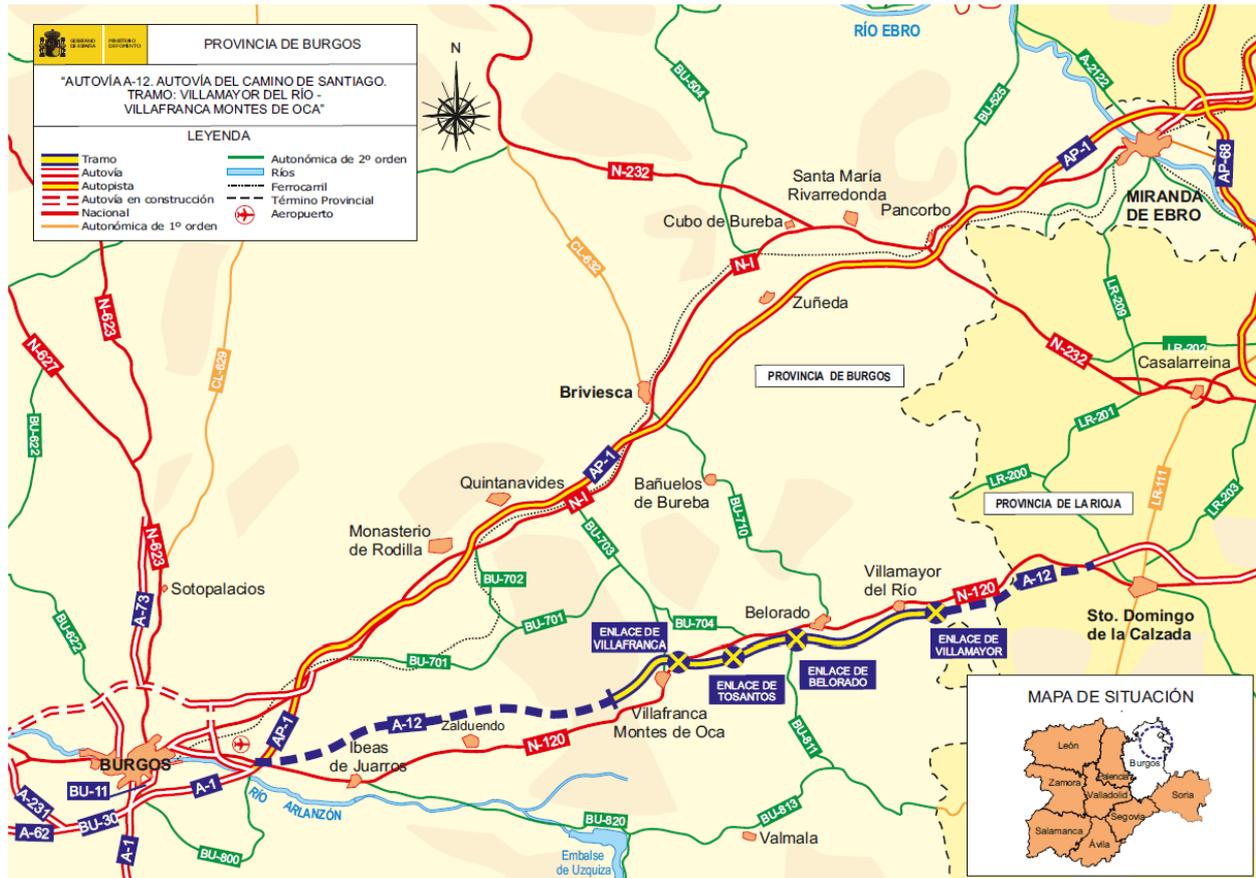
2.5 Red de accesos al aeropuerto

2.5.1 Carreteras

Planeamiento estatal:

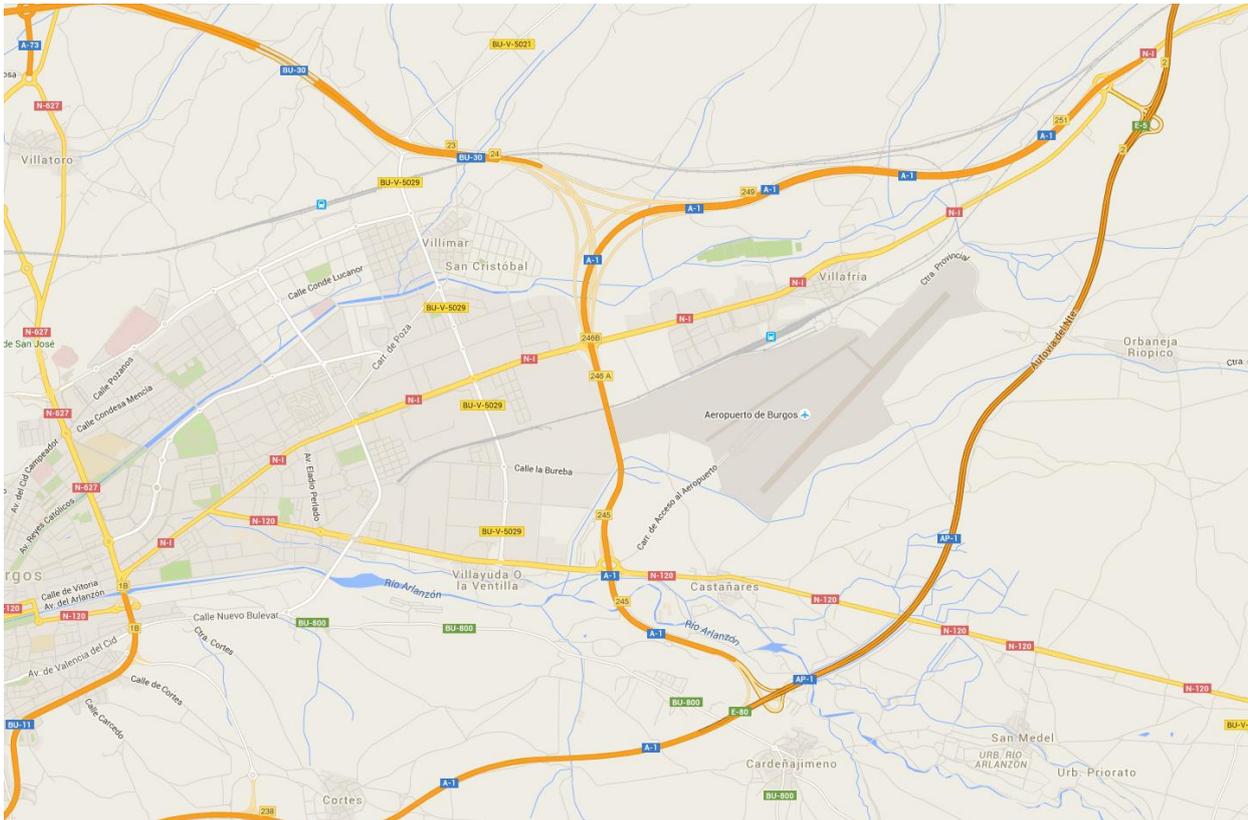
En julio de 2015 se puso en servicio el penúltimo tramo de la carretera de Circunvalación de Burgos (BU-30) que conecta Quintadueñas –Villatoro, y la conversión en autovía del tramo Villatoro-Villimar de la Variante Norte. Así mismo se tiene previsto que en 2016 se cierre por completo esta vía de Circunvalación, tras la finalización de las obras del último tramo entre Villalbilla de Burgos y Quintadueñas.

Con fecha 1 de abril de 2016, el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), a través del Consejo de administración de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITTSA), autorizó la licitación de las obras del proyecto de construcción del tramo Ibeas de Juarros – Burgos, de la Autovía del Camino de Santiago A-12. El origen del trazado se sitúa sobre la actual carretera Nacional N-120 al norte de la localidad de Ibeas de Juarros, cruzando su trazado hacia el sur, entre Ibeas y San Medel, hasta apoyarse sobre la AP-1, donde conecta con las vías BU-30, AP-1 y A-1 en el enlace de Cardeñajimeno.



Acceso al aeropuerto:

El acceso por carretera al Aeropuerto se realiza por una variante de la carretera de Logroño (N-120), que conecta el Aeropuerto con la circunvalación. La carretera BU-12 (42-BU-3890 Nuevo acceso al Aeropuerto de Burgos), fue puesta en servicio en 2008. Se trata de una vía de calzada única, que enlaza con la N-120 a la altura del kilómetro 107 en una rotonda cercana a la capital. Desde la misma rotonda salen accesos a la autovía A-1 en sentido norte y sur.



2.5.2 Ferrocarril

El Aeropuerto de Burgos no cuenta con conexión ferroviaria, si bien cercana al Aeropuerto discurre la línea férrea Madrid-Irún, actualmente desviada al norte de la ciudad para evitar su paso por la misma.

Planeamiento local – regional:

Dentro de las actuaciones de mejora del ferrocarril a su paso por Burgos está la construcción de la nueva estación de mercancías Burgos-Villafraía. Se encuentra en el extremo este del antiguo trazado, limitando con el Sistema General Aeroportuario. El acceso de los trenes provenientes de Miranda de Ebro y Venta de Baños se realiza por el extremo norte. Hacia el sur la vía continúa hasta el cargadero de Burgos-Ventilla. Esta actuación se enmarca en la de ampliación del centro de Transportes Aduana de Burgos (CTBurgos), lo que supondrá un fuerte revulsivo para la logística del norte de España y para lo que con fecha 6 de octubre de 2014 se firmó un acuerdo de cesión de terrenos del Aeropuerto de Burgos.

2.6 Intermodalidad

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

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

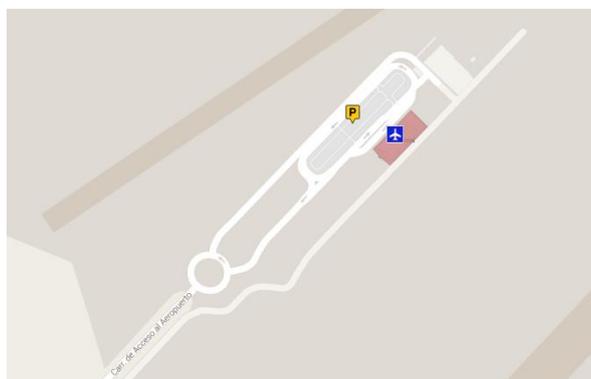
La hoja de ruta del transporte europeo precisa varios objetivos en este sentido para el transporte aéreo:

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

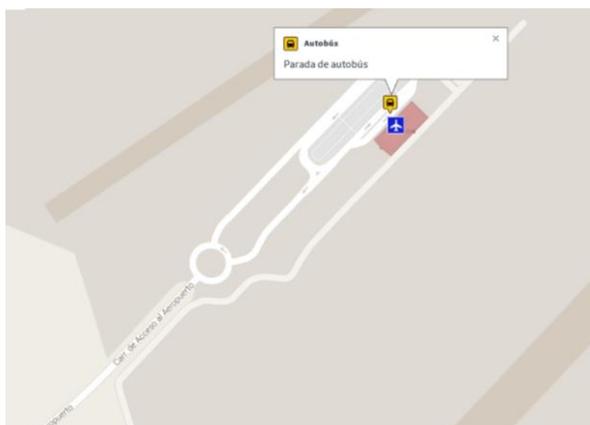
Intermodalidad del Aeropuerto de Burgos

El Aeropuerto de Burgos está situado al noroeste de la Capital, sobre terrenos comprendidos entre los pueblos de Gamonal y Villafria. Forma parte de la RTE-T europea. El área de influencia de Burgos comprende una población estimada de 350.000 usuarios a menos de 45 minutos del aeropuerto, llegando a los 670.000 usuarios con la oportunidad de utilizar el transporte aéreo a menos de una hora y media.

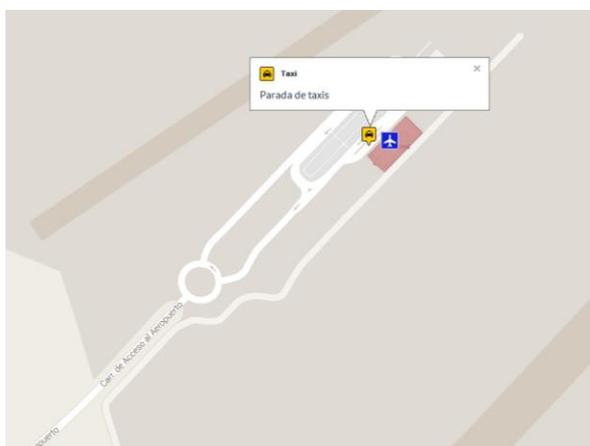
Actualmente el acceso tanto de pasajeros como de mercancías al Aeropuerto de Burgos se realiza por carretera. El Aeropuerto dispone de aparcamiento para turismos situado frente al Edificio Terminal y una capacidad de 188 plazas:



Dispone además de una línea de autobús urbano (Línea 24: Plaza de España-Aeropuerto), que conecta el aeropuerto con el centro de la ciudad atendiendo a las necesidades de los vuelos programados regularmente. El tiempo estimado de duración del trayecto es de 30 minutos. Su parada se encuentra en la acera del Edificio Terminal:



También existe parada oficial de Taxi situada también junto a la acera del Edificio Terminal:



En cuanto al tren, el Aeropuerto no cuenta con conexión a ningún eje de la red ferroviaria planificada ni para pasajeros de alta velocidad, red convencional ni transporte de mercancías. No obstante, la línea de autobús que conecta el aeropuerto con Burgos, permite el enlace con la estación de tren desde la parada de la Plaza de España.

Ilustración III.6.- Red Transeuropea de Transporte. Corredor Atlántico. Modo ferrocarril



3 Áreas de afectación por servidumbres aeronáuticas vigentes

3.1 Introducción

3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Burgos fueron actualizadas por Real Decreto 1838/2009, de 27 de noviembre (B.O.E. núm. 25, de 29 de enero de 2010). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

3.1.2 Base Legal

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

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

En el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. núm. 69 de 21 de marzo de 1972), se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones

radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres.

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

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

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

3.2 Datos generales del aeropuerto

3.2.1 Punto de referencia

Según lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 1838/2009, de 27 de noviembre (B.O.E. núm. 25, de 29 de enero de 2010), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 04-22. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.1. La cota del PR es de 900 metros.

Tabla III.1.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS (WGS84)		ALTIUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (N)	
PR	42° 21' 26,6"	003° 36' 49,1"	900

3.2.2 Pista de vuelo

De acuerdo al Real Decreto 1838/2009, el campo de vuelos del aeropuerto de Burgos dispone de una pista de vuelo, denominada 04-22. La pista tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.100 x 45 metros. Dispone de dos Zonas de Parada (SWY) y no tiene Zona de libres de obstáculos (CWY).

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

Tabla III.2.- Distancias declaradas pista 04-22

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY(m)
04	1.700	1.700	2.100	1.700	No	400 x 45
22	1.700	1.700	2.100	1.700	No	400 x 45

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

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

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS84		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
Umbral 04	42° 21' 01,7"	003° 37' 20,5"	896
Umbral 22	42° 21' 51,4"	003° 36' 17,7"	903

3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del Real Decreto 1838/2009, el aeropuerto de Burgos se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, como aeródromo de letra de clave «C».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Burgos aprobadas por el Real Decreto 1838/2009, 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. 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 es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

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

3.4.2 Restricción de obstáculos

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

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

3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo 3 del Real Decreto 1838/2009, son las que se relacionan en la Tabla III.4, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas, sistema WGS84, con la altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.4.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Burgos

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS (WGS84)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)
C. EMISORES PROVISIONAL	907	42° 21' 28,0"	003° 37' 06,0"
C. EMISORES FUTURO	918	42° 21' 42,9"	003° 36' 55,5"
VOR_BUR	900	42° 21' 17,9"	003° 36' 48,9"
DME_BUR	900	42° 21' 17,9"	003° 36' 48,9"
NDB_BGS	880	42° 21' 29,3"	003° 38' 07,4"

Fuente: RD 1838/2009

3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

3.5.1 Generalidades

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

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

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

3.5.2 Restricción de obstáculos

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

3.5.3 Procedimientos de aproximación por instrumentos

Las maniobras instrumentales recogidas en los planos descriptivos de las servidumbres establecidas por el Real Decreto 1838/2009, son las que se relacionan a continuación:

- Aproximación VOR RWY 04, de 3 de julio de 2008
- Aproximación VOR RWY 22, de 3 de julio de 2008

3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 1838/2009

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

Este plano consta de dos hojas:

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

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

3.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 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.

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

3.7.2 Términos municipales afectados

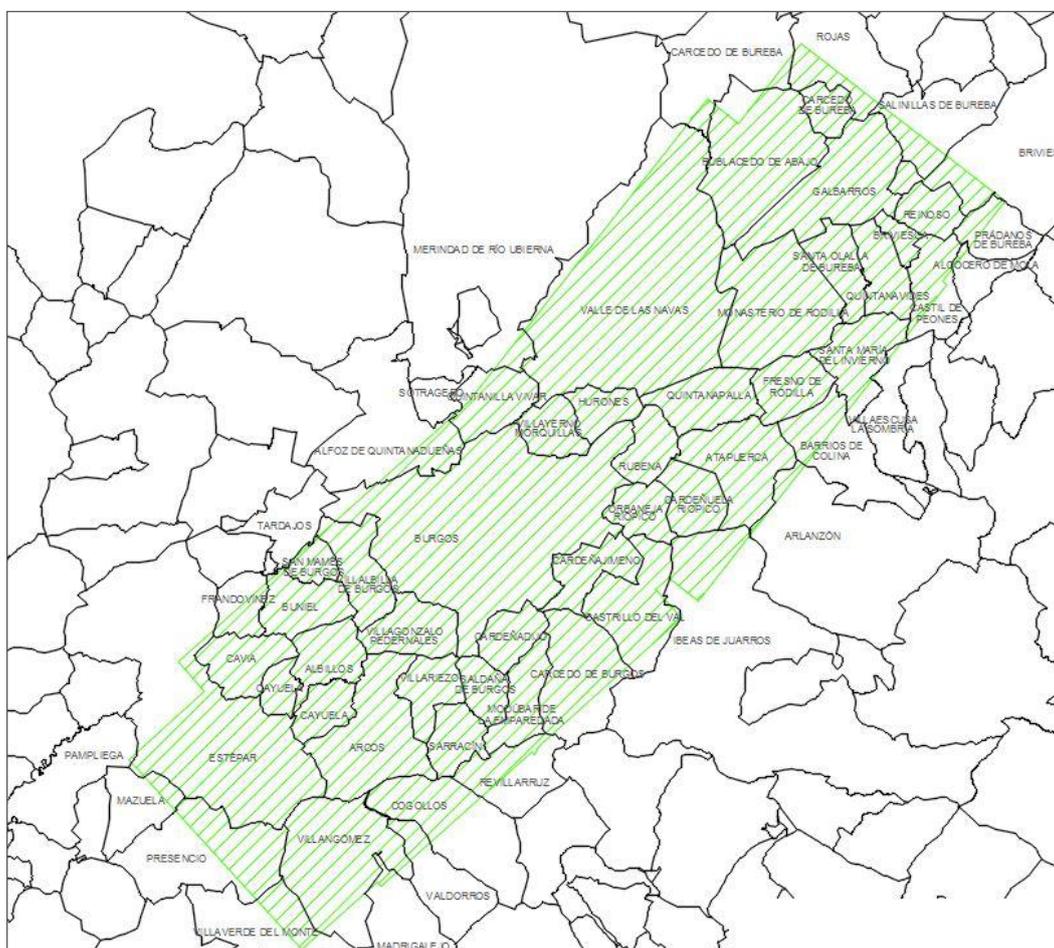
Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 0 son los siguientes:

- Albillos
- Alcocero de Mola
- Alfoz de Quintanadueñas
- Arcos
- Arlanzón
- Atapuerca
- Barrios de Colina
- Briviesca
- Buniel
- Burgos
- Carcedo de Bureba
- Carcedo de Burgos
- Cardeñadijo
- Cardeñajimeno
- Cardeñuela Riopico
- Castil de Peones
- Castrillo del Val
- Cavia
- Cayuela
- Cogollos
- Estépar
- Frandovínez
- Fresno de Rodilla
- Galbarros
- Hurones
- Ibeas de Juarros
- Madrigalejo del Monte
- Mazuela
- Merindad de Río Ubierna
- Modúbar de la Emparedada
- Monasterio de Rodilla
- Orbaneja Riopico
- Pampliega
- Prádanos de Bureba

- Presencio
- Quintanapalla
- Quintanavides
- Quintanilla Vivar
- Reinoso
- Revillarruz
- Rojas
- Rubena
- Rublacedo de Abajo
- Saldaña de Burgos
- Salinillas de Bureba
- San Mamés de Burgos
- Santa María del Invierno
- Santa Olalla de Bureba
- Sarracín
- Sotragero
- Tardajos
- Valdorros
- Valle de las Navas
- Villaescusa la Sombría
- Villagonzalo Pedernales
- Villalbilla de Burgos
- Villangómez
- Villariezo
- Villaverde del Monte
- Villayerno Morquillas

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la Ilustración III.7.

Ilustración III.7.- 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 Burgos correspondientes al estado actual.

4.2 Datos generales del aeropuerto

Actualmente el aeropuerto de Burgos cuenta con una única pista denominada 04-22.

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 04-22. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.5. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 900 metros.

Tabla III.5.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. U.T.M. ETRS89 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	42° 21' 26,6"	003° 36' 49,1"	449.465,2	4.689.640,3	900

4.2.2 Pista de vuelo

Actualmente el campo de vuelos del aeropuerto de Burgos dispone de una única pista denominada 04-22.

Tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.100 x 45 metros. No dispone de Zona Libre de Obstáculos (CWY) ni de Zona de Parada (SWY).

Las distancias declaradas de la pista son las indicadas en la Tabla III.6.

Tabla III.6.- Distancias declaradas de la pista 04-22

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY(m)
04	2.100	2.100	2.100	2.100	No	No
22	2.100	2.100	2.100	2.100	No	No

En la Tabla III.7 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.7.- Umbrales y extremos de la pista 04-22

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral 04 y extremo 22	42° 21' 01,720"	003° 37' 20,480"	448.741,7	4.688.878,1	896,5
Umbral 22 y extremo 04	42° 21' 51,420"	003° 36' 17,730"	450.188,2	4.690.400,7	903,0

4.2.3 Clasificación del aeropuerto

Según el «Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.», la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una longitud básica que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de elevación. A continuación, se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1°C en que la temperatura de referencia del aeródromo (28°C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de pendiente de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista del 0,386%.

La longitud básica de la pista, resultante de dividir la longitud física de la misma por los factores de corrección por temperatura, elevación y pendiente efectiva, es de 1.405 metros que corresponderían a la letra clave «C», según la clasificación recogida en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero.

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 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 Burgos se ha tenido en cuenta la clasificación del aeródromo de letra clave C, 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 Burgos 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 en aquellos con la trayectoria nominal prevista en curva; y una anchura final de 1.200 metros para los despegues con la trayectoria nominal prevista recta. Ambas pistas presentan despegues con trayectorias nominales rectas y curvas.

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 Burgos.

4.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al aeropuerto de Burgos son las que se relacionan en la Tabla III.8, 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.8.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Burgos

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
C. COMUNICACIONES TWR	907,3	42° 21' 29,152"	003° 37' 03,517"	449.135,9	4.689.721,4
C. RECEPTORES	900,5	42° 21' 17,227"	003° 37' 21,834"	448.714,2	4.689.356,6
VOR_BUR	896,7	42° 21' 17,884"	003° 36' 48,903"	449.467,7	4.689.371,4
DME_BUR	896,7	42° 21' 17,884"	003° 36' 48,903"	449.467,7	4.689.371,4

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 Burgos.

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 Burgos para los que se propone el establecimiento de servidumbres:

- Aproximación VOR RWY 04, de 15 de septiembre de 2016
- Aproximación VOR RWY 22, de 15 de septiembre de 2016

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 Burgos se dispone de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación PAPI para la aproximación por ambos umbrales.

En la Tabla III.9 se indican las coordenadas de referencia del sistema PAPI para cada uno de los umbrales a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas.

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

PAPI	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
Ala derecha RWY04	895,2	42° 21' 08,099"	003° 37' 09,392"	448.996,8	4.689.073,0
Ala derecha RWY22	901,1	42° 21' 44,680"	003° 36' 29,280"	449.922,6	4.690.194,7
Ala izquierda RWY22	901,1	42° 21' 42,431"	003° 36' 26,044"	449.996,1	4.690.124,8

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 cuatro 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 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.

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, todos ellos pertenecientes a la provincia de Burgos, son los siguientes:

- Albillos
- Alcocero de Mola
- Alfoz de Quintanadueñas
- Arcos
- Arlanzón
- Atapuerca
- Bañuelos de Bureba

- Barrios de Colina
- Briviesca
- Buniel
- Burgos
- Carcedo de Bureba
- Carcedo de Burgos
- Cardeñadijo
- Cardeñajimeno
- Cardeñuela Riopico
- Castil de Peones
- Castrillo del Val
- Cavia
- Cayuela
- Cogollos
- Estépar
- Frandovínez
- Fresno de Rodilla
- Galbarros
- Hurones
- Ibeas de Juarros
- Los Ausines
- Madrigalejo del Monte
- Mazuela
- Merindad de Río Ubierna
- Modúbar de la Emparedada
- Monasterio de Rodilla
- Orbaneja Riopico
- Pampliega
- Prádanos de Bureba
- Presencio
- Quintanapalla
- Quintanavides
- Quintanilla Vivar
- Reinoso
- Revillarruz
- Rojas
- Rubena
- Rublacedo de Abajo
- Saldaña de Burgos
- Salinillas de Bureba
- San Mamés de Burgos
- Santa María del Invierno
- Santa Olalla de Bureba
- Sarracín
- Sotragero
- Tardajos
- Valdorros
- Valle de las Navas
- Villaescusa la Sombría
- Villagonzalo Pedernales
- Villalbilla de Burgos
- Villamayor de los Montes
- Villangómez
- Villariego
- Villaverde del Monte
- Villayerno Morquillas

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, se muestran en la Ilustración III.8.

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 04-22 de 2.100 metros de longitud y 45 metros de anchura.

La definición de la pista se ha realizado en función de las coordenadas y altitud cada uno de los umbrales publicados en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del aeropuerto de Burgos, las cuales se especifican en la tabla que figura a continuación.

Tabla III.10.- Coordenadas de los umbrales de pista. Configuración actual y desarrollo previsible. Aeropuerto de Burgos

UMBRAL	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	
04	42° 21' 01,72" N	03° 37' 20,48" W	448.741,7	4.688.878,1	896,5
22	42° 21' 51,42" N	03° 36' 17,73" W	450.188,2	4.690.400,7	902,9

6.2.3 Régimen de utilización de pistas

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

- ✓ Cabecera 04: 95,41%
- ✓ Cabecera 22: 4,59%

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

6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

Dispersiones laterales

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

Dispersiones verticales

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

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

6.2.6 Número de operaciones y composición de la flota

El escenario actual considerado corresponde a la situación existente durante el año 2015. Su caracterización, en relación al número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA. Este sistema recoge todas las operaciones que tuvieron lugar en el aeropuerto de Burgos 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 en este aeropuerto hay un porcentaje significativo de vuelos de helicópteros que prestan un servicio de ambulancia para Sanidad de Castilla y León. Estas operaciones no se han tenido en cuenta en el estudio por lo que el número de operaciones simuladas es inferior al contemplado en las estadísticas de Aena.

El horario operativo del aeropuerto difiere en función de la semana, siendo su rango más amplio el comprendido entre 8:00-20:00 horas. Así, se han diferenciado dos periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00 h) y tarde (19:00-23:00h). Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003 del Ruido y a los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007.

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

Tabla III.11.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y período.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)			
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE
AERONAVES ALA FIJA			
Actual	4,48	4,338	0,15
Desarrollo previsible	12,28	12,10	0,18

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 el periodo anteriormente definido:

- Periodo día: 11,82°C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 9 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 7:00 hasta las 19:00 horas.
- Periodo tarde: 15,60 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 19:00 hasta las 23:00 horas.

Con el mismo criterio se ha establecido un valor de presión atmosférica para el periodo horario considerado:

- Periodo día: 764,06 mm Hg.
- Periodo tarde: 763,55 mm Hg.

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

6.2.7 Modelización del terreno

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

6.3 Resultados

6.3.1 Métrica considerada

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

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

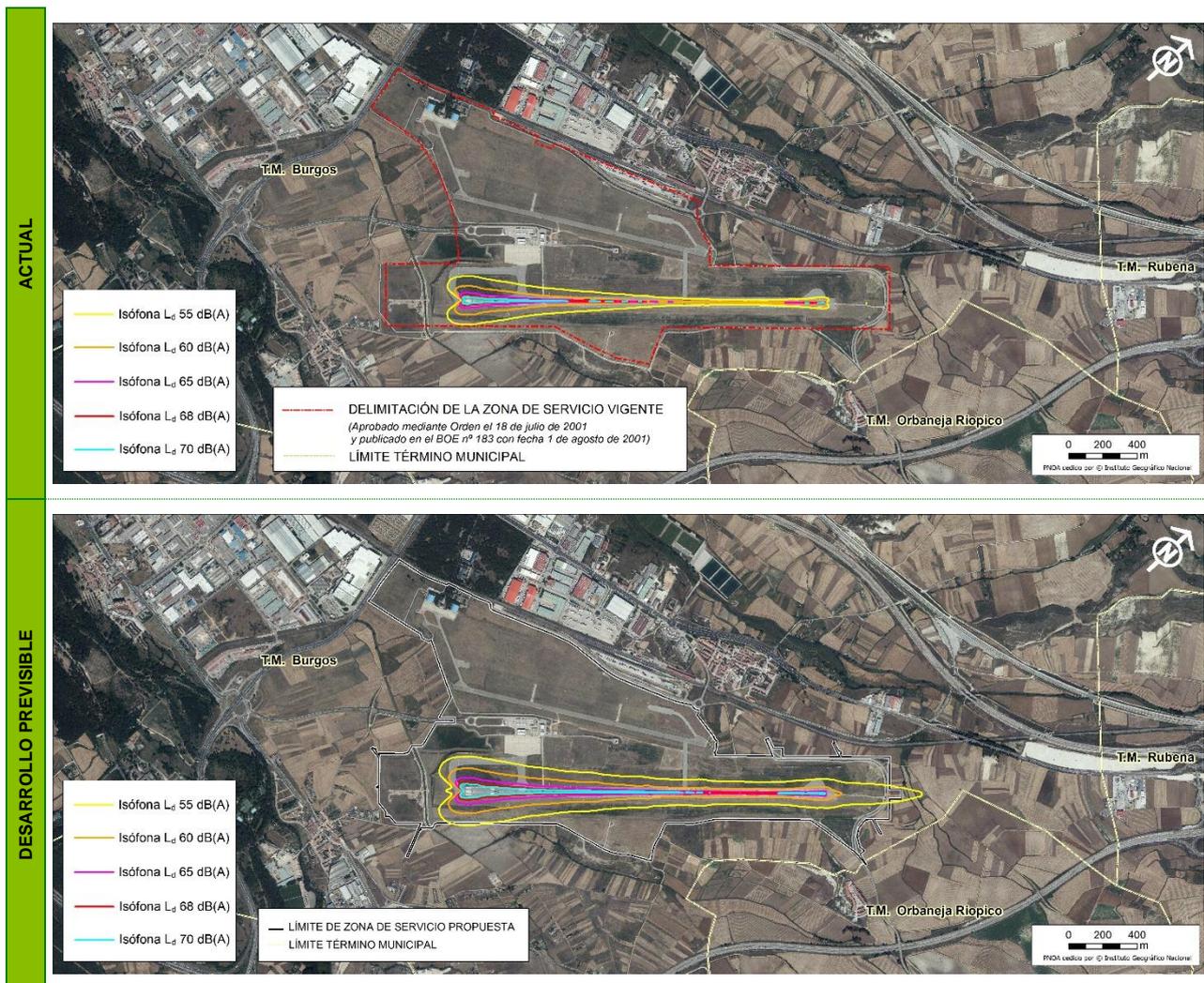
6.3.2 Índices de calidad ambiental

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

6.3.3 Niveles sonoros

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para el periodo día de los escenarios situación actual y desarrollo previsible. A pesar de que el periodo tarde (Le) ha sido tenido en cuenta en el estudio, el software de simulación no calcula isófonas para este indicador debido al escaso número de operaciones acontecidas durante este periodo, por lo que no se representan las ilustraciones del periodo tarde en el estudio.

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



6.4 Zona deafección acústica

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

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

Ilustración III.10.- Área deafección acústica



7 Áreas de Coordinación

Una de las propuestas de la presente revisión del Plan Director es la desafección de parte del terreno de la Zona de Servicio Vigente en el área de coordinación con el puerto seco. Además, se ordena la nueva zona industrial según el convenio con Cetabsa.

Por otra parte, será necesario ampliar la Zona de Servicio en las cercanías de la cabecera 22 tanto para la instalación de un sistema de luces de 420 m de longitud como para poder desplazar el camino perimetral fuera de la franja de la pista.

Por ello, se establecerán las áreas de coordinación pertinentes entre las distintas instituciones involucradas con el fin de mantener el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias.

De esta forma, Aena, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Ayuntamiento de Burgos o cualquier otro afectado, deberán cooperar para mantener el grado de seguridad, operatividad y funcionalidad de la infraestructura mientras se lleven a cabo las actuaciones que configuren el desarrollo previsible.