

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

1	Información territorial y urbanística. Estado, comunidad autónoma y municipios	III.1
1.1	Legislación sectorial	III.1
1.2	Normativa Estatal. Ley del Suelo	III.4
1.3	Normativa Autonómica	III.4
1.4	Planeamiento vigente	III.6
2	Planes de infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y Municipios	III.11
2.1	Introducción	III.11
2.2	Planes de la Unión Europea	III.11

2.3	Planes Estatales	III.14
2.4	Planes de la Comunidad Autónoma y de la Administración Local	III.19
2.5	Actuaciones propuestas	III.20
2.6	Intermodalidad	III.24
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.30
3.1	Introducción	III.30
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.31
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.32
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.32
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.33
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 2024/1976	III.34
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.34
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.36
4.1	Introducción	III.36
4.2	Datos generales del aeropuerto	III.36
4.3	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.37
4.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.38
4.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.38
4.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.39
4.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.40
5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.42
5.1	Introducción	III.42
5.2	Datos generales del aeropuerto	III.42

5.3	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.42
5.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.42
5.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.43
5.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.43
5.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de operación del desarrollo previsible	III.43
6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.45
6.1	Preámbulo	III.45
6.2	Metodología y criterios de cálculo	III.45
6.3	Resultados	III.47
6.4	Zona de servidumbre acústica	III.49
7	Áreas de coordinación	III.50

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

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

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

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

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

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

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

1.1 Legislación sectorial

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

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

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

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, Fomento y en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Normativa Estatal. Ley del Suelo

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

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

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

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

1.3 Normativa Autonómica

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

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

La Comunidad Autónoma de Canarias posee competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el artículo 30 de su Estatuto de Autonomía de 1982, por lo cual en materia de ordenación territorial, la potestad legislativa corresponde al Parlamento de Canarias, mientras que la potestad reglamentaria y la función ejecutiva corresponden al Gobierno Canarias.

La Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, tiene por objeto regular en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias:

- a) El régimen jurídico general de los recursos naturales, en particular del suelo, la ordenación del territorio y la ordenación urbanística.

- b) La coordinación de las políticas públicas relativas a la planificación y gestión del territorio y a la protección del medioambiente.
- c) La intervención en las actividades públicas y privadas con incidencia relevante sobre el territorio y los recursos naturales.
- d) La protección de la legalidad urbanística mediante el ejercicio, en su caso, de la potestad sancionadora.

Recoge el deber de las administraciones públicas canarias con competencia en materia de ordenación del territorio, medioambiente y urbanismo prestarán, en el ámbito propio, la asistencia y colaboración que otras administraciones pudieran solicitar para el eficaz ejercicio de sus competencias, de acuerdo con lo establecido por la legislación de protección de datos de carácter personal y por la legislación general tributaria.

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

Asimismo, establece que la ordenación ambiental y territorial está integrada por:

- a) Instrumentos de ordenación general de los recursos naturales y del territorio, que incluyen las directrices de ordenación, general y sectoriales, y los planes insulares.
- b) Instrumentos de ordenación ambiental, que incluyen los planes y normas de los espacios naturales protegidos.
- c) Instrumentos de ordenación territorial, que incluyen los planes territoriales parciales y especiales.

Entiende por planeamiento insular el conjunto formado por los siguientes instrumentos de ordenación:

- 1) Plan insular de ordenación de la isla.
- 2) Planes de ordenación de los recursos naturales de los espacios naturales protegidos, cuando el plan insular de ordenación de la isla no tenga el carácter de plan de ordenación de los recursos naturales.
- 3) Planes y normas de espacios naturales protegidos.
- 4) Planes y normas de los espacios naturales incluidos en la Red Natura 2000.
- 5) Planes territoriales y especiales.

Señalando que los planes de ordenación de los recursos naturales prevalecerán sobre el resto de instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística previstos en la ley.

Asimismo, en la Disposición adicional cuarta, señala sobre los planes sectoriales:

- 1) *Los planes y programas previstos en la legislación sectorial y especial que tengan algún impacto sobre el territorio se tramitarán, aprobarán y entrarán en vigor de acuerdo con lo establecido por esas disposiciones legales.*
- 2) *Esos planes y programas sectoriales, una vez vigentes, tendrán la consideración de planes territoriales especiales en su relación con los instrumentos ambientales, territoriales y urbanísticos con los que concurren. En todo caso, cuando la ley sectorial establezca la primacía de esta clase de planes sobre cualquier otro de carácter territorial y urbanístico, incluso ambiental, aquella asimilación no cambia esa jerarquía.*

Por último, en la Disposición transitoria tercera. Equiparación de categorías de suelo rústico, recoge lo siguiente:

“1. En tanto se produzca la adaptación de los instrumentos de ordenación a lo dispuesto en la presente ley, se establece la siguiente correspondencia de las categorías de suelo rústico que estableciera el artículo 8 de la Ley 5/1987, de 7 de abril, de Suelo Rústico, con las contenidas en la presente ley:

- El suelo ocupado o reservado por infraestructuras, cualquiera que sea la categoría = suelo rústico de protección de infraestructuras (SRPI).”

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

1.4 Planeamiento vigente

1.4.1 Escala estatal. Planeamiento sectorial

Mediante Orden Ministerial de 5 de septiembre de 2001 (Publicada en BOE nº 219, de 12 de septiembre), se aprobó el primer Plan Director del Aeropuerto César Manrique Lanzarote, delimitando la zona de servicio del citado aeropuerto e incluyendo los espacios que garantizaran su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico.

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

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

1.4.2 Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

El Plan Insular de Ordenación Territorial de Lanzarote (PIOL) fue aprobado por Decreto 63/1991, de 9 de abril (BOC nº 80, de 17 de junio de 1991), conforme a la regulación contenida en la entonces vigente Ley 1/1987, de 13 de marzo, reguladora de los Planes Insulares de Ordenación. Mediante Decreto 95/2000, de 22 de mayo, se aprueba definitivamente la Revisión Parcial del citado Plan Insular (BOC nº 66, de 29 de mayo de 2000). Posteriormente y en ejecución de Sentencia de 16 de julio de 2002, dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo (Sección 5ª), se dictó el Decreto 89/2003, de 12 de mayo (BOC nº 126, de 3 de julio de 2003), que motivó la corrección, en los términos derivados de la ejecución de Sentencia, de los artículos afectados por esta modificación.

Finalmente, se ha dictado el Decreto 176/2004, de 13 de diciembre (BOC nº 17, de 26 de enero de 2005), por el que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual nº 1 del Plan Insular de Ordenación del Territorio de Lanzarote, referente a las determinaciones relativas a la ordenación de las actividades extractivas, sistemas generales insulares, regulación del turismo rural y establecimiento de criterios para cuantificación de las plazas turísticas. En esta revisión del PIOL, el aeropuerto está considerado como un Sistema General Insular y equipamiento estructurante de movilidad y transportes de la Isla.

Actualmente se está tramitando la Revisión del Plan Insular de Lanzarote.

1.4.3 Escala local. Planeamiento municipal

La Zona de Servicio del Aeropuerto César Manrique Lanzarote, se encuentra ubicada en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Tías y San Bartolomé.

1.4.3.1 Término municipal de Tías

El planeamiento vigente en Tías es el Plan General de Ordenación (PGO) del municipio de Tías, aprobado definitivamente de forma parcial por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias el 28 de julio de 2005 (BOC nº 162, de 19 de agosto).

El PGO califica la Zona de Servicio Aeroportuaria como Sistema General Insular de Accesibilidad SGI-1.2 Aeropuerto (a) y Aeródromo Militar de Lanzarote (b), y lo clasifica como Suelo Rústico de Protección Económica de Infraestructuras.

El artículo 59 de las Normas Urbanísticas recoge que:

“1. Su delimitación viene definida por el perímetro que delimita el área se corresponde con el Sistema General Aeroportuario y Aeródromo Militar de Lanzarote que figura en el Plan Director de Lanzarote aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 (B.O.E. de 12 de septiembre) por la que se aprueba dicho Plan Director, en el que se incluyen las zonas Civil y Militar siendo estas identificadas como SGI.1.2.A y SGI.1.2.B respectivamente.

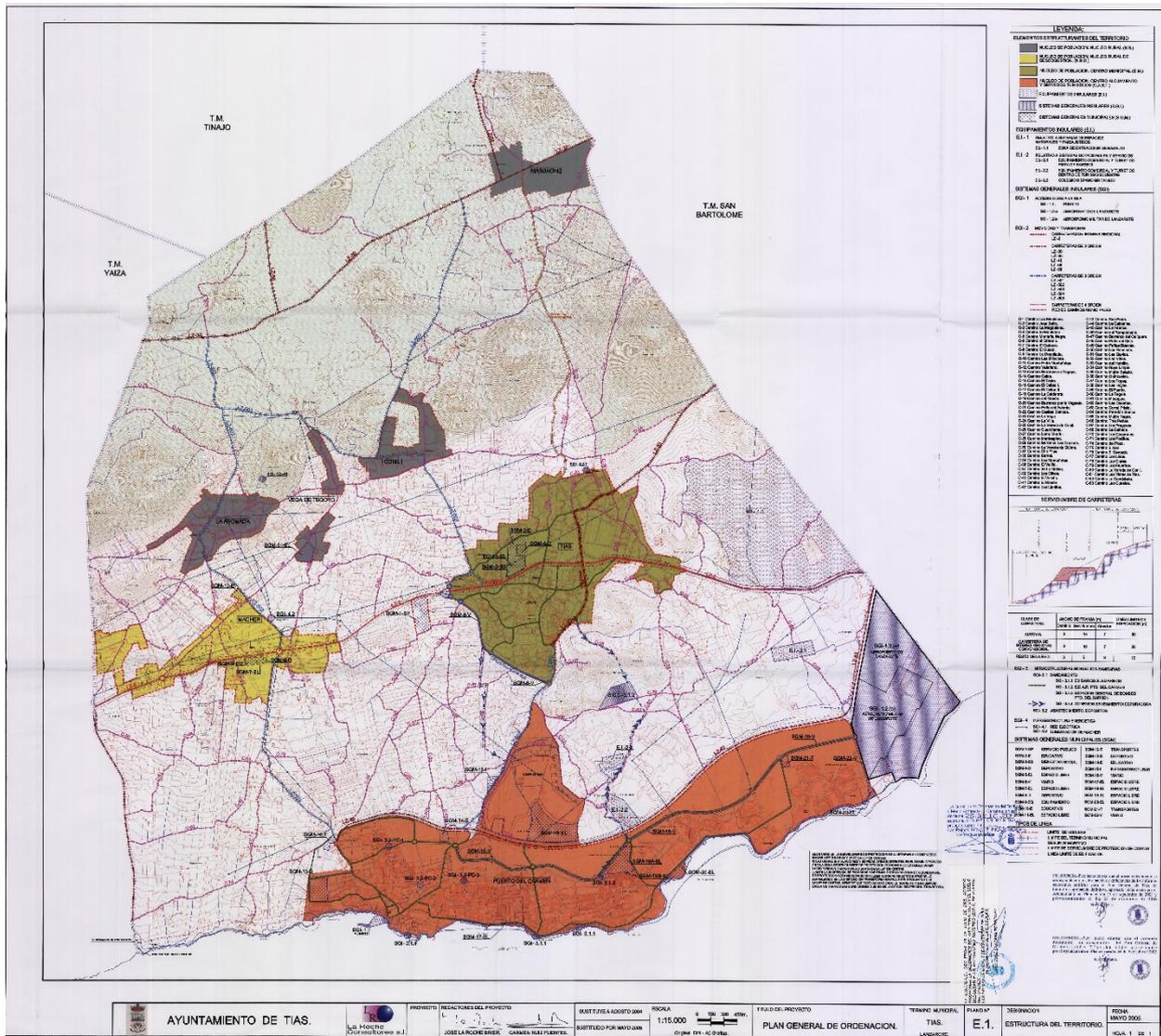
...

3. En el ámbito del Sistema General SGI.1.2 serán admisibles los usos previstos en la planificación aeroportuaria y en general los necesarios para la explotación del Aeropuerto, todo ello en concordancia con lo dispuesto en el Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote.

Igualmente deberán modificarse aquellos usos y determinaciones que puedan suponer interferencias o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.”

En cuanto al entorno del aeropuerto, en el artículo 60 Servidumbres Aeronáuticas, se recogen las determinaciones que deben cumplir las posibles actuaciones en el ámbito afectado por dichas servidumbres.

Ilustración III.1.- Plan General de ordenación Urbana de Tías. Plano E.1. Estructura del Territorio



1.4.3.2 Término municipal de San Bartolomé

El planeamiento del municipio de San Bartolomé son las Normas Subsidiarias, aprobadas definitivamente el 19 de julio de 1995 (BOC nº 113, de 30 de agosto). En la actualidad el Ayuntamiento está tramitando un Plan General de Ordenación Municipal, cuyo Avance se aprobó el 4 de febrero de 2014 (BOC nº 41, de 28 de febrero).

Las Normas Subsidiarias califican parte de la Zona de Servicio Aeroportuaria como Sistema General Insular-Aeropuerto de Lanzarote, con la clasificación de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, la parte junto a la costa como Suelo Rústico Litoral, una pequeña zona donde se asienta la Urbanización Playa Honda se clasifica de Suelo Urbano y al norte, al otro lado de la carretera que une Tías y Arrecife, una zona de Suelo Urbano de uso industrial, rodeada de un área de Suelo Apto para Urbanizar.

Respecto al aeropuerto y su zona de servicio, las Normas Subsidiarias establecen lo siguiente:

“Art.22 - Infraestructura de accesibilidad a la Isla.

De las infraestructuras de accesibilidad contempladas por el P.I.O.T. como Sistema General Insular de Accesibilidad solo afecta al municipio las instalaciones del Aeropuerto de Guacimeta.

Determinaciones:

- a) Cualquier decisión que se tome por el organismo gestor relativa a las instalaciones del aeropuerto o de sus condiciones de servicios, deberá contar necesariamente con un informe previo del Cabildo sobre su compatibilidad con el Plan Insular.*
- b) La obligación da redactar un Plan Especial previo a cualquier actuación de ampliación o mejora de las instalaciones del Aeropuerto.*

Art. 23 - Plan Especial de Mejora y del Aeropuerto.

A la vista del crecimiento experimentado por la demanda de pasajeros/año, resulta necesario acometer las mejoras de las instalaciones del Aeropuerto, previa la redacción de un Plan Especial de Mejora y Ampliación del Aeropuerto, Plan que deberá coordinar los criterios de la Dirección General de Aviación Civil, Cabildo Insular, Ayuntamientos afectados y Ejército del Aire.

Sin perjuicio de otras determinaciones que le sean exigibles, el Plan Especial contendrá:

- a) Definición de la solución adoptada (ampliación de pista, construcción de otra nueva, etc.).*
- b) Delimitación del recinto del Aeropuerto, valorando las posibles servidumbres sobre los terrenos o urbanizaciones adyacentes.*

Esta delimitación incorporará la consideración de las zonas de seguridad del aeropuerto (Orden 46/1982, de 5 de marzo) y de su polvorín (Orden 102/1982, de 6 de julio).

- c) Estudio de Impacto Ambiental de la solución elegida, proponiendo medidas de integración vinculante para el proyecto, y condicionantes paisajísticos de las edificaciones.*
- d) Definición de mejoras de acceso al aeropuerto (señalización, tratamiento de márgenes, etc.), reforzando su carácter como "puerta de entrada" a la isla.*
- e) Regulación de usos y volúmenes en el recinto aeroportuario, de acuerdo con establecido en el PIOT (art.-5.3.1.1.)*
- f) Estudio económico-financiero y plazo de ejecución.*
- g) Articulación con el Ejército de Aire para todo lo relativo al Aeródromo Militar.*
- h) Estimar todas las afecciones correspondientes al entorno de la zona aeroportuaria.*

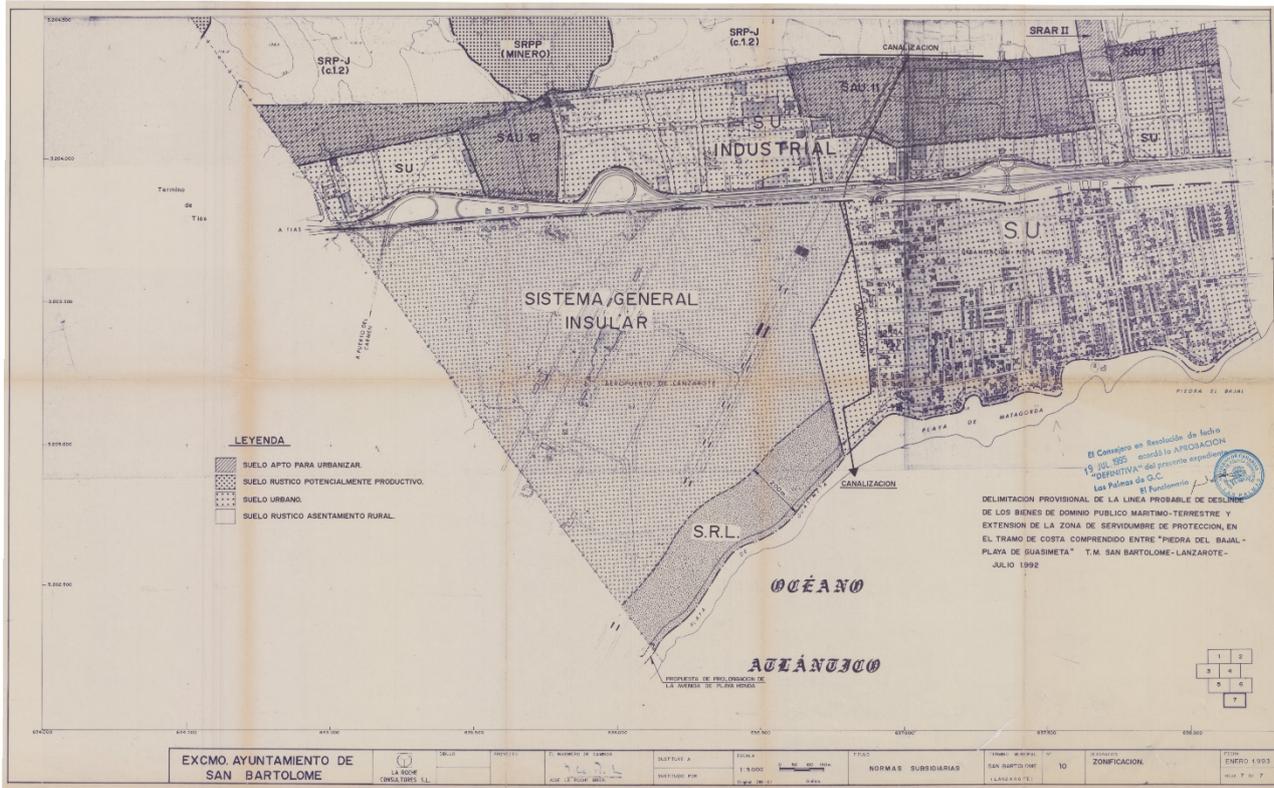
Art.-24 Efecto de la aprobación del Plan Especial.

Una vez aprobado este Plan Especial, sus determinaciones se incorporarán al Planeamiento Municipal general y parcial de las zonas afectadas, tanto directa como indirectamente (servidumbres de zonas limítrofes).

En cuanto al entorno del aeropuerto, el suelo situado al Este, donde se asienta la Urbanización Playa Honda se clasifica de Suelo Urbano. Al Norte se sitúa una zona de Suelo Urbano de uso industrial, rodeada de un área de Suelo Apto para Urbanizar, cuyos usos y edificaciones deberán ser compatibles con las Servidumbres Aeronáuticas. Entre el aeropuerto y las zonas señaladas anteriormente se encuentra la

carretera que une Tías y Arrecife. Y finalmente, señalar que se encuentra bordeado por el sur por la franja costera, clasificada como Suelo Rústico Litoral.”

Ilustración III.2.- NN.SS. de San Bartolomé. Plano 10. Zonificación



2 Planes de infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y Municipios

2.1 Introducción

La complejidad del transporte se visualiza en la dispersa organización a nivel político-administrativo en todos los estamentos de la actual Administración, tanto Comunitaria, como Estatal y Autonómica. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana interviene no sólo en las propias infraestructuras de los órganos de gestión específicos como Aena SME, S.A., Puertos del Estado, etc., sino que a este panorama se debe añadir la competencia autonómica, especialmente en el sistema viario, y la Comunitaria, dictando esta última la política común del Transporte.

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

2.2 Planes de 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:

- *Cohesión, a través de:*
 - i. *la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como a las zonas escasamente pobladas;*
 - ii. *la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;*
 - iii. *tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;*
 - iv. *unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;*
- *Eficiencia, a través de:*
 - i. *la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;*
 - ii. *la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;*
 - iii. *la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;*
 - iv. *el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayor;*
 - v. *la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;*
 - vi. *la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;*
- *Sostenibilidad, a través de:*
 - i. *el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;*

- ii. *la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;*
- iii. *la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO₂ de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO₂.*
- *Aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:*
 - i. *la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;*
 - ii. *la garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;*
 - iii. *el apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate;*
 - iv. *el establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;*
 - v. *la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.*

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

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

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

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

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

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

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

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



Fuente: Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

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

- Llegar a la cuota del 40% de combustibles con pocas emisiones de carbono para 2050.
- Llevar a cabo la modernización completa del sistema de control del tráfico aéreo europeo de aquí a 2020, logrando un Cielo Único europeo.

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

2.3 Planes 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.

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

1) Transporte aéreo

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 (en la actualidad 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 aéreas 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 con 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

2) 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.

3) 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

4) Transporte intermodal

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

5) Transporte portuario

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.

6) Transporte en el ámbito urbano

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

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

2.4 Planes de la Comunidad Autónoma y de la Administración Local

Lanzarote, como parte de la Comunidad Autónoma de Canarias depende, en función de las distintas competencias atribuidas, del Gobierno de España, del Gobierno de Canarias y del Cabildo Insular de Lanzarote.

La organización administrativa canaria cuenta con la peculiaridad de los Cabildos Insulares, que son al tiempo, por un lado, administración local dotada de autonomía como organización propia de las Islas, y por otro, estructura periférica propia de la administración autonómica dotada de un importante nivel competencial en virtud de la descentralización a favor de los mismos.

Ilustración III.4.- Islas Canarias



Fuente: Web Gifex

El **Plan Insular de Ordenación Territorial de Lanzarote**, aprobado definitivamente mediante DECRETO 63/1991, de 9 de abril, es un plan de ordenación territorial que establece y determina la estructura y características de la política territorial previstas por las instituciones competentes y plasmada a través de las técnicas, planes y programas correspondientes para la Isla (ámbito insular), así como su forma de aplicación.

Posteriormente, en el año 2010, se presentó un **Avance de la revisión del Plan Insular**, estando en la actualidad en proceso de tramitación, por lo que solo puede ser considerado actualmente como orientativo.

2.5 Actuaciones propuestas

En el **Avance de la revisión del Plan Insular** se contempla en cuanto a las infraestructuras de los distintos sistemas de transporte de la Isla:

- *Puerto de Arrecife: mejora de sus accesos viarios a través de la nueva variante exterior y la creación de espacios comerciales y de ocio que maximicen la capacidad de atracción de gasto turístico, pensando especialmente en las estancias cortas de cruceros.*
- *Sistema viario terrestre: se propone una nueva articulación de las infraestructuras viarias en el entorno de Arrecife, Puerto del Carmen y el Aeropuerto de Guacimeta, mediante un nuevo trazado del Corredor Básico de Estructuración Territorial en su tramo central y la reconversión en bulevares urbanos de la actual circunvalación de Arrecife y las travesías de la LZ-2 por Tías y Macher.*

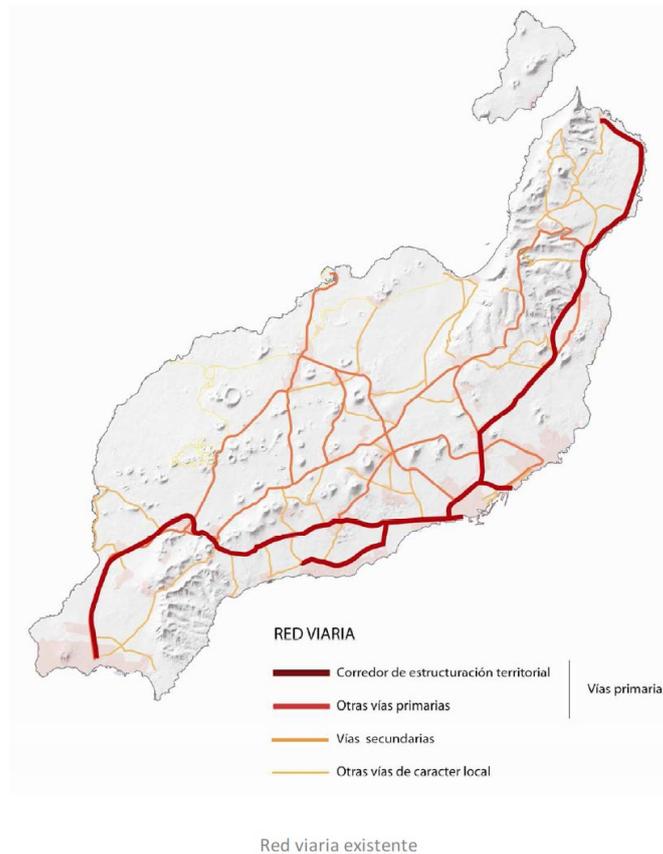
El Corredor Básico de Estructuración Territorial, y por tanto las actuaciones de la variante de Arrecife y el nuevo trazado de la LZ-40, se consideran de Interés Regional, superando su actual dimensión insular, y se constituyen en eje principal de comunicación, desarrollo y estructuración del conjunto de la Isla de Lanzarote, enlazando los puertos de Órzola, Arrecife y Playa Blanca.

La nueva variante de Arrecife y el aeropuerto, de unos 12 km de longitud, se plantea para atender a los tráfico de paso desde el sur hacia la carretera de Órzola LZ-1 y las instalaciones portuarias de Los Mármoles, de modo que mediante esta nueva articulación de las infraestructuras viarias se garantice una adecuada movilidad de los distintos flujos de vehículos (largo recorrido, interurbanos, accesos a la capital y al aeropuerto).

La carretera LZ-40 supone en la actualidad un acceso desde el aeropuerto y Arrecife hacia la zona turística de Puerto del Carmen. Se propone su prolongación hasta su enlace con la carretera Arrecife-Playa Blanca LZ-2 al Oeste de Macher. De este modo se limitan las afecciones negativas del actual viario sobre los núcleos de Tías y Macher, dando continuidad al itinerario principal Norte- Sur de la isla.

Si bien el criterio predominante para el tratamiento de la red viaria es el de limitación de la creación de nuevas plataformas, aprovechando en la medida de lo posible los trazados existentes, se considera necesaria la creación de los dos nuevos tramos descritos para descongestionar la LZ-40 y la LZ-20 en los puntos más problemáticos en relación a la intensidad de uso, asegurando la fluidez del tráfico rodado en el entorno de la capital, el aeropuerto y el principal asentamiento turístico de la isla.

Ilustración III.5.- Red viaria en la Isla de Lanzarote



Fuente: Avance de la revisión del Plan Insular de Lanzarote, 2010

Con arreglo a lo contemplado en dicho Plan Insular de Ordenación, las actuaciones previstas en el entorno del Aeropuerto y relacionadas con el mismo corresponden al de la nueva variante de Arrecife y el Aeropuerto, lo que se muestra de manera esquemática a continuación según se refleja en la Aprobación Inicial del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote:

Ilustración III.6.- Acciones propuestas en la red viaria en la Isla de Lanzarote



Acciones propuestas en la red viaria

Fuente: Aprobación Inicial del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote, 2012

Respecto a las vías ciclistas, el **Estudio de viabilidad del Itinerario Peatonal y Ciclista en la Costa Sureste de Lanzarote (Costa Tegui-se-Naos-Arrecife-Playa Honda-Aeropuerto-Puerto del Carmen-Puerto Calero)**, publicado en noviembre de 2009, sienta las bases para la ejecución y dinamización de un itinerario costero para el tránsito de viandantes y ciclistas entre Costa Tegui-se y Puerto Calero.

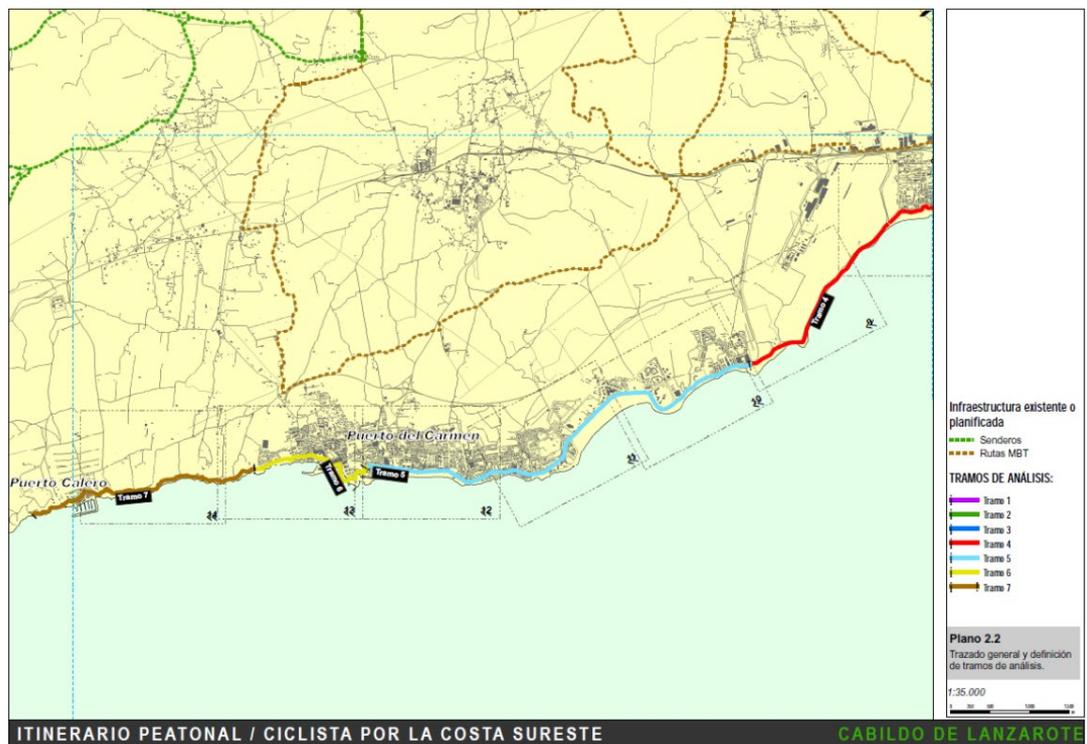
El itinerario está dividido en 7 tramos de análisis, que suman un total de 30 kilómetros, tal como se muestra en los siguientes esquemas. Actualmente se encuentra parcialmente en servicio a falta de la finalización del tramo paralelo a la LZ-2.

Ilustración III.7.- Primer segmento del itinerario ciclista (tramos 1-4)



Fuente: Estudio de viabilidad del Itinerario Peatonal y Ciclista en la Costa Sureste de Lanzarote

Ilustración III.8.- Segundo segmento del itinerario ciclista (tramos 4-7)



Fuente: Estudio de viabilidad del Itinerario Peatonal y Ciclista en la Costa Sureste de Lanzarote

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 instalan. Su conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

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

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

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

2.6.1 Transporte intermodal en el PITVI

En cuanto al documento PITVI 2012-2024, en él se apuntan las siguientes orientaciones al respecto de la intermodalidad:

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

2.6.2 Red de accesos e Intermodalidad en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote, ubicado a 5 km de la capital, Arrecife, y dentro del término municipal de San Bartolomé, representa la principal vía de comunicación de la isla de Lanzarote con el exterior, además de constituir el eje básico de la economía de la isla, ya que por él se reciben la mayoría de turistas nacionales e internacionales.

Ilustración III.12.- Aparcamientos públicos del Aeropuerto César Manrique Lanzarote



Fuente: Elaboración propia

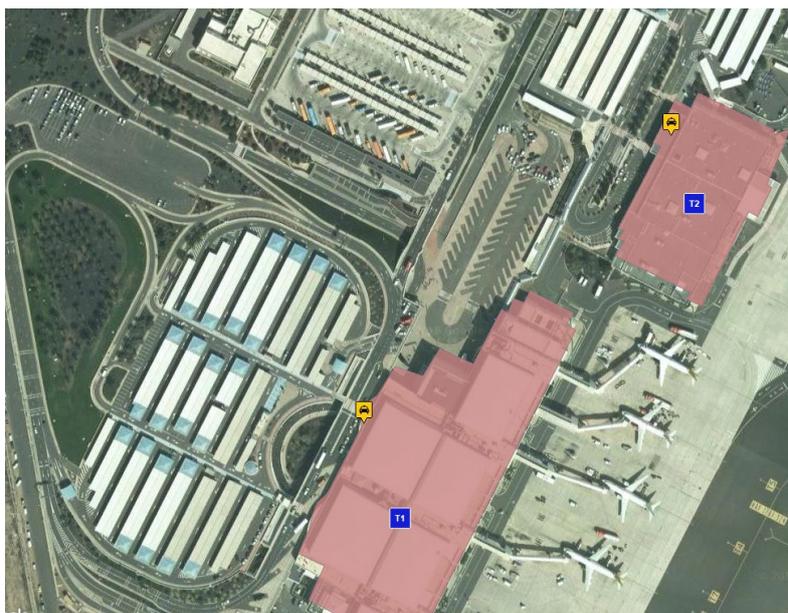
Frente a los Edificios Terminal T1 y T2 se ubican los aparcamientos P1y P2 con 1.132 plazas públicas y para empleados y compañías.

Además, se dispone de varias parcelas para depósito de rent a car y lavadero, repartidas por distintas zonas del aeropuerto.

Los empleados del aeropuerto no disponen de un aparcamiento específico, sino que pueden utilizar los aparcamientos públicos. No obstante, sí hay algunas plazas de aparcamiento disponibles en algunas dependencias: Torre de Control (personal ATC y mantenimiento CNS), Bloque Técnico (personal Aena SME, S.A.), y en el Terminal de Carga.

La zona de parada de Taxi se sitúa junto a la acera en la planta 0 de ambas Terminales (T1 y T2):

Ilustración III.13.- Zona de paradas de taxis



Fuente: Web AENA SME, S.A.

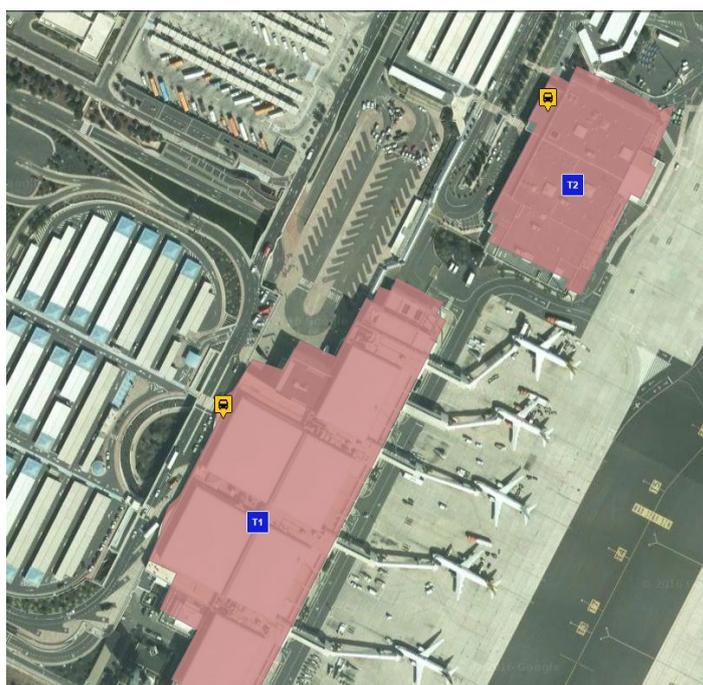
- *Transporte público de autobús:*

Existen cuatro líneas de autobuses urbanos que comunican el Aeropuerto con el resto de la isla:

- **Línea 22: Arrecife-Aeropuerto:** une la capital de la isla con el Aeropuerto en tan solo 10 minutos. El autobús realiza este recorrido exclusivamente de lunes a viernes laborables.
- **Línea 23: Arrecife-Aeropuerto-Playa Honda:** une la capital de la isla y Playa Honda con el aeropuerto en 10 minutos. El autobús realiza este recorrido exclusivamente los sábados, domingos y festivos.
- **Línea 161: Aeropuerto-Puerto del Carmen-Playa Blanca:** une el aeropuerto con las zonas turísticas de Puerto del Carmen y de Playa Blanca.
- **Línea 261: Playa Blanca-Puerto del Carmen-Aeropuerto:** une el aeropuerto con las zonas turísticas de Puerto del Carmen y de Playa Blanca. El autobús realiza este recorrido exclusivamente de lunes a viernes laborables.

La zona de parada de estos autobuses se sitúa en el lado norte del vial de acceso a ambos terminales (T1 y T2), en el Nivel 0, zona “Llegadas”, según se refleja en los esquemas siguientes:

Ilustración III.14.- Zona de paradas de autobuses urbanos



Fuente: Web AENA SME, S.A.

Se dispone de 74 plazas de aparcamiento de autobuses para servicios discretionales.

Ilustración III.15.- Aparcamientos de autobuses discretos



Fuente: Web AENA SME, S.A.

- Transporte marítimo

El principal puerto de la isla es el Puerto de Arrecife o los Mármoles, situado en la ciudad que le da su nombre y gestionado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Arrecife es uno de los principales puertos de cruceros de Canarias, además de ser el lugar por el que entran la mayor parte de las mercancías que abastecen la isla. Existen líneas regulares que conectan el Puerto de Arrecife con Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Fuerteventura, La Palma y Cádiz.

Al sur de la isla se encuentra el Puerto de Playa Blanca, contando con un servicio de línea regular por barco que conecta Lanzarote con la localidad de Corralejo, al norte de la vecina isla de Fuerteventura. Las embarcaciones cubren el trayecto en un período de doce a veinte minutos, lo cual ha hecho crecer el tráfico de pasajeros que usan este modo de transporte.

Al norte de Lanzarote, el puerto de Órzola sirve punto de partida para el enlace marítimo con la isla de La Graciosa.

No existe servicio directo de autobuses entre los puertos y el aeropuerto, pudiéndose realizar el recorrido en taxi.

3 Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

3.1 Introducción

3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote fueron establecidas por Real Decreto 2024/1976, de 30 de julio (B.O.E. núm. 210, de 1 de septiembre de 1976). Además, las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones VOR y DME de Máguez fueron establecidas por Real Decreto 1056/1992, de 31 de julio (B.O.E. nº 210, de 1 de septiembre de 1992). 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, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

3.1.2 Base Legal

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Datos generales del aeropuerto

3.2.1 Punto de referencia

Según lo establecido en el artículo segundo del Real Decreto 2024/1976, de 30 de julio (B.O.E. núm. 210, de 1 de septiembre de 1976), 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 10 metros.

Tabla III.1.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS		ALTITUD (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W) (M. Greenwich)	
PR	28° 56' 39"	13° 36' 13"	10

3.2.2 Pista de vuelo

De acuerdo con el Real Decreto 2024/1976, de 30 de julio, el campo de vuelos del Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone de una única pista, denominada 04-22. Tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.400 x 45 metros, y su orientación es de 26° 59' con relación al norte geográfico.

3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo segundo del Real Decreto 2024/1976, el Aeropuerto César Manrique Lanzarote se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como aeródromo de letra de clave «A».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote aprobadas por el Real Decreto 2024/1976, de 30 de julio (B.O.E. núm. 210, de 1 de septiembre de 1976), de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, según la redacción vigente en el momento de la publicación de las servidumbres, y teniendo en cuenta la normativa internacional mencionada en el Apartado 3.1.

3.3 Servidumbres del aeródromo

3.3.1 Generalidades

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

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

3.3.2 Restricción de obstáculos

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

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al artículo 8 del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos, *«deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento, en la actualidad 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 con el 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 segundo del Real Decreto 2024/1976 y del RD 1056/1992, son las que se relacionan en la Tabla III.2 y la Tabla III.3 respectivamente, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.2.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W) M. Greenwich
TWR con equipos VHF	40	28° 56' 57"	13° 36' 21"
Centro emisores VHF/HF con NDB	40	28° 56' 16"	13° 36' 37"
VOR / DME	28	28° 56' 26"	13° 36' 54"
TACAN	11	28° 56' 40"	13° 36' 16"

Fuente: RD 2024/1976

Tabla III.3.- Instalaciones radioeléctricas de Máguez

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W) M. Greenwich
VOR / DME	530	29° 09' 50"	13° 30' 32"

Fuente: RD 1056/1992

3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

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

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

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

3.5.1 Restricción de obstáculos

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

3.5.2 Procedimientos de aproximación por instrumentos

Las maniobras instrumentales recogidas en los planos descriptivos de las servidumbres establecidas por el Real Decreto 2024/1976, son las que se relacionan a continuación:

- Aproximación de no precisión NDB
- Aproximación de no precisión VOR

3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 2024/1976

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, radioeléctricas y de la operación de aeronaves.
- Hoja 2: Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea de Máguez.

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

3.7.1 Generalidades

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

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

3.7.2 Términos municipales afectados

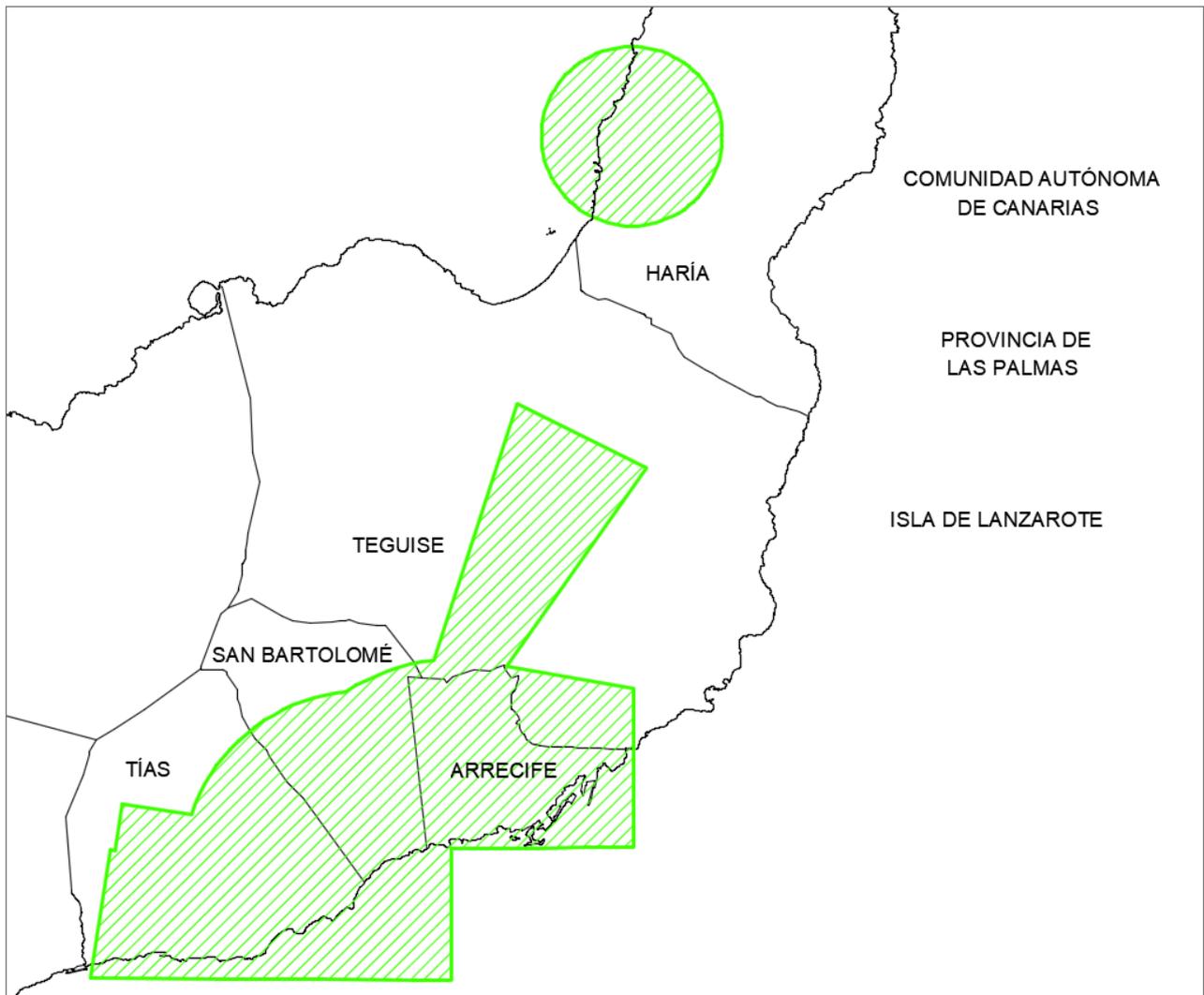
Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 3 son los siguientes:

- Arrecife
- Haría
- San Bartolomé
- Teguiise

- Tías

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

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



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

4.1 Introducción

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, se ha procedido a la elaboración de la propuesta de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote correspondientes a la situación de partida descrita en el Capítulo 2 del Plan Director.

4.2 Datos generales del aeropuerto

Actualmente el Aeropuerto César Manrique Lanzarote cuenta con una única pista denominada 03-21.

4.2.1 Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.4. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 10 metros.

Tabla III.4.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS REGCAN95		COORD. U.T.M. REGCAN95 (HUSO 28)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	28° 56' 43,660"	013° 36' 18,810"	635.929,4	3.202.744,0	10

4.2.2 Pista de vuelo

Actualmente el campo de vuelos del Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone de una única pista, denominada 03-21.

La pista 03-21 tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.400 x 45 metros. Dispone de dos Zonas libres de obstáculos (CWY) y carece de Zonas de Parada (SWY). Las distancias declaradas de la pista 03-21, así como las dimensiones de las Zonas libres de obstáculos, se especifican en la Tabla III.5.

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

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
03	2.400	2.460	2.400	2.310	60 x 150	No
21(*)	2.310	2.460	2.310	2.310	150 x 150	No

(*) Los últimos 90 m no son útiles para aterrizajes ni despegues

En la Tabla III.6 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema REGCAN95, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales de la pista utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo del estado actual:

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

	COORD. GEOGRÁFICAS REGCAN95		COORD. UTM REGCAN95 (HUSO 28)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral pista 03	28° 56' 11,560"	013° 36' 37,430"	635.436,9	3.201.750,1	5,6
Umbral pista 21	28° 57' 18,400"	013° 35' 58,670"	636.462,0	3.203.819,8	14,4
Extremo pista 03	28° 57' 18,400"	013° 35' 58,670"	636.462,0	3.203.819,8	14,4
Extremo pista 21	28° 56' 11,560"	013° 36' 37,430"	635.436,9	3.201.750,1	5,6
Inicio pista 03	28° 56' 08,960"	013° 36' 38,940"	635.397,0	3.201.669,6	5,4

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 (29°C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de pendiente de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista de 0,375%.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, la pista del Aeropuerto César Manrique Lanzarote se clasifica como de letra de clave «B».

4.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

4.3.1 Generalidades

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

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

Respecto a las áreas y superficies definidas según este artículo, la superficie horizontal interna definida para el Aeropuerto César Manrique Lanzarote 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 por la pista 03 presentan una anchura final de 1.800 metros, con las trayectorias nominales previstas en curva, mientras que la superficie de subida en el despegue por la pista 21 sigue una trayectoria recta, con una anchura final de 1.200 metros.

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 César Manrique Lanzarote.

4.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al Aeropuerto César Manrique Lanzarote son las que se relacionan en la Tabla III.7, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia REGCAN95, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.7.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS REGCAN95		U.T.M. REGCAN95 (Huso 28)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
C. EMI. Y REC. VHF/UHF (TWR GCRR)	62,0	28° 56' 58,088"	013° 36' 33,608"	635.523,6	3.203.183,4
C. EMISORES VHF/UHF (EMI eeLZ)	56,9*	28° 57' 20,540"	013° 36' 43,207"	635.255,6	3.203.871,4
LOC_IRR	15,0	28° 57' 23,376"	013° 35' 55,789"	636.538,2	3.203.973,8
GP_IRR	5,9	28° 56' 22,300"	013° 36' 34,520"	635.511,8	3.202.081,6
DME_IRR	6,0	28° 56' 22,644"	013° 36' 34,782"	635.504,6	3.202.092,1
NDB_LZ	39,1	28° 57' 19,320"	013° 36' 43,116"	635.258,5	3.203.833,9
VOR_LTE	13,5	28° 56' 53,447"	013° 36' 04,840"	636.304,1	3.203.049,7
DME_LTE	13,5	28° 56' 53,112"	013° 36' 04,422"	636.315,5	3.203.039,6
TACAN_TLZ	7,6	28° 56' 41,387"	013° 36' 25,247"	635.756,0	3.202.672,0
VOR_LZR	538,0	29° 09' 57,609"	013° 30' 38,611"	644.831,5	3.227.295,0
DME_LZR	534,4	29° 09' 56,424"	013° 30' 39,578"	644.805,9	3.227.258,1

* A efectos de servidumbres aeronáuticas

Además, dentro del aeropuerto existe una instalación radar (SSR RDR RGPC), cuya finalidad es la vigilancia del área de movimiento. Dadas las características de su funcionamiento no se tendrá en cuenta a efectos de las posibles limitaciones a establecer en materia de servidumbres aeronáuticas.

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 César Manrique Lanzarote.

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 incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto César Manrique Lanzarote para los que se propone el establecimiento de servidumbres:

- Aproximación instrumental ILS Z RWY 03- OACI, de fecha 11 de octubre de 2018
- Aproximación instrumental ILS Y RWY 03- OACI, de fecha 11 de octubre de 2018
- Aproximación instrumental VOR Z RWY 03- OACI, de fecha 23 de mayo de 2019
- Aproximación instrumental VOR Y RWY 03- OACI, de fecha 23 de mayo de 2019
- Aproximación instrumental NDB RWY 03- OACI, de fecha 30 de enero de 2020
- Aproximación instrumental VOR A- OACI, de fecha 23 de mayo de 2019
- Aproximación instrumental VOR B- OACI, de fecha 23 de mayo de 2019
- Aproximación instrumental HI-TACAN RWY 03- MIPS, de fecha 23 de mayo de 2019
- Aproximación instrumental HI-ILS/DME RWY 03- MIPS, de fecha 23 de mayo de 2019
- Aproximación instrumental HI-VOR/DME RWY 03- MIPS, de fecha 23 de mayo de 2019

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 con el artículo 24 del Decreto 584/1972, en su actual redacción.

En el Aeropuerto César Manrique Lanzarote se dispone de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación PAPI para la aproximación por cada umbral.

En la Tabla III.8 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.8.-Coordenadas de referencia del sistema PAPI

PAPI	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS REGCAN95		U.T.M. REGCAN95 (Huso 28)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
Ala derecha RWY03 (*)	5,7	28° 56' 22,663"	013° 36' 28,987"	635.661,5	3.202.094,5
Ala izquierda RWY03 (*)	5,7	28° 56' 24,099"	013° 36' 32,170"	635.574,8	3.202.137,7
Ala izquierda RW21	12,4	28° 57' 05,792"	013° 36' 03,866"	636.326,0	3.203.430,0

(*) Estas coordenadas se han obtenido en UTM REGCAN95 gráficamente mediante el desplazamiento de los puntos de referencia 90m hacia el interior de la pista, sobre el plano basado en las coordenadas en vigor, acordes al desplazamiento del umbral 03. Las coordenadas geográficas se han obtenido por transformación de las coordenadas UTM antes descritas.

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

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

Este plano consta de tres hojas:

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

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

4.7.1 Generalidades

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

4.7.2 Términos municipales afectados

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

- Arrecife
- Haría
- San Bartolomé
- Teguise
- Tías
- Tinajo
- Yaiza

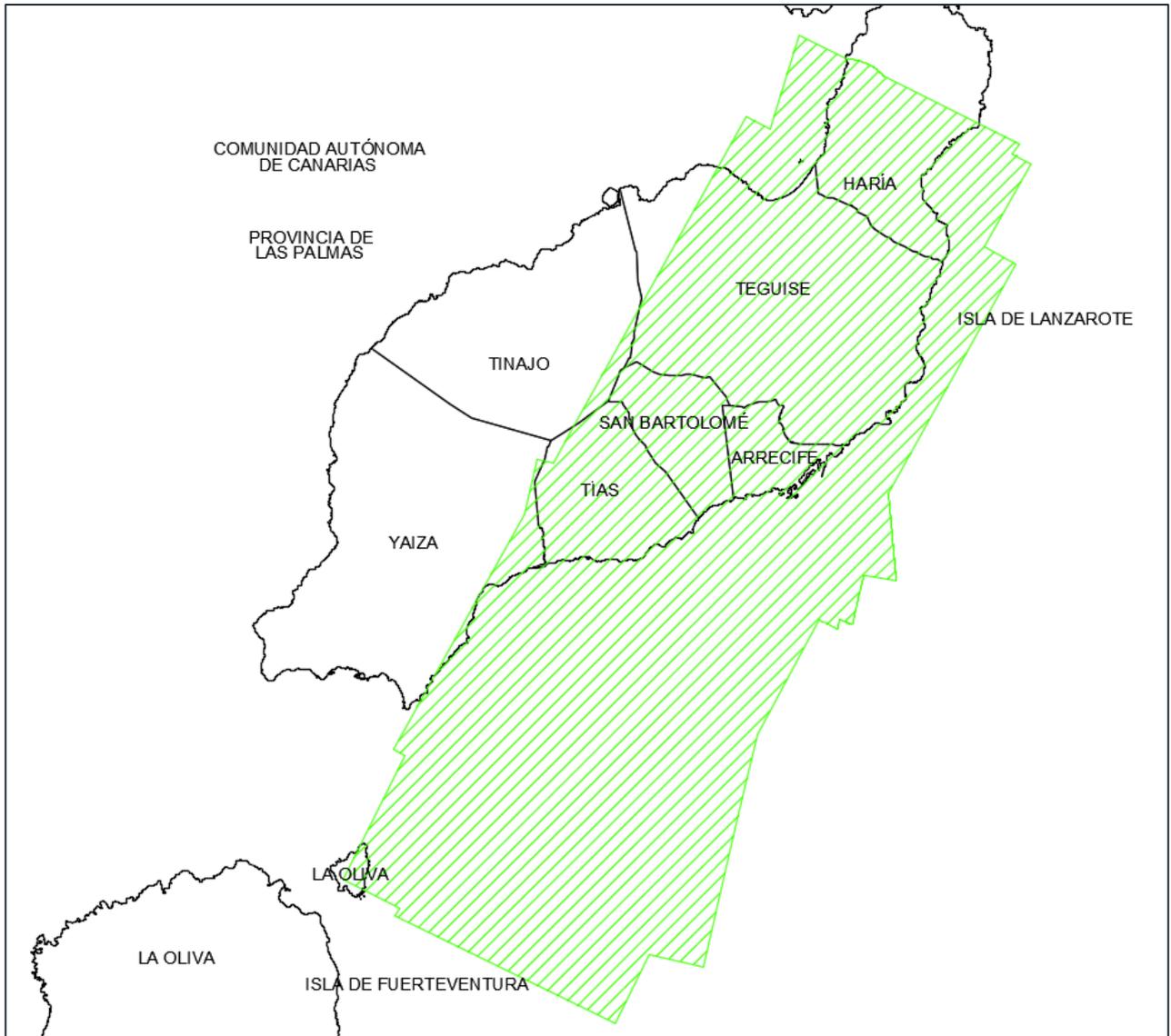
pertenecientes a la Isla de Lanzarote;

- La Oliva

perteneciente a la Isla de Fuerteventura.

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

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



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

5.1 Introducción

La propuesta del Capítulo 5 del presente Plan Director contempla la eliminación del radiofaro no direccional NDB LZ, lo que afecta al diseño de las servidumbres aeronáuticas.

5.2 Datos generales del aeropuerto

Los datos referentes a la configuración de la pista del aeropuerto César Manrique Lanzarote no se verían modificados, manteniéndose los descritos para el escenario actual en el Apartado 4.2.

5.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

Al no sufrir cambios la configuración del campo de vuelos en el desarrollo previsible, la propuesta de servidumbres aeronáuticas de aeródromo del desarrollo previsible será análoga a la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, descrita en el Apartado 4.

5.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

5.4.1 Generalidades

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

5.4.2 Instalaciones radioeléctricas

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

Tabla III.9.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS REGCAN95		U.T.M. REGCAN95 (Huso 28)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
C. EMI. Y REC. VHF/UHF (TWR GCRR)	62,0	28° 56' 58,088"	013° 36' 33,608"	635.523,6	3.203.183,4
C. EMISORES VHF/UHF (EMI eeLZ)	56,9*	28° 57' 20,540"	013° 36' 43,207"	635.255,6	3.203.871,4
LOC_IRR	15,0	28° 57' 23,376"	013° 35' 55,789"	636.538,2	3.203.973,8
GP_IRR	5,9	28° 56' 22,300"	013° 36' 34,520"	635.511,8	3.202.081,6
DME_IRR	6,0	28° 56' 22,644"	013° 36' 34,782"	635.504,6	3.202.092,1
VOR_LTE	13,5	28° 56' 53,447"	013° 36' 04,840"	636.304,1	3.203.049,7
DME_LTE	13,5	28° 56' 53,112"	013° 36' 04,422"	636.315,5	3.203.039,6
TACAN_TLZ	7,6	28° 56' 41,387"	013° 36' 25,247"	635.756,0	3.202.672,0
VOR_LZR	538,0	29° 09' 57,609"	013° 30' 38,611"	644.831,5	3.227.295,0

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS REGCAN95		U.T.M. REGCAN95 (Huso 28)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
DME_LZR	534,4	29° 09' 56,424"	013° 30' 39,578"	644.805,9	3.227.258,1

* A efectos de servidumbres aeronáuticas

Además, dentro del aeropuerto existe una instalación radar (SSR RDR RGCP), cuya finalidad es la vigilancia del área de movimiento. Dadas las características de su funcionamiento no se tendrá en cuenta a efectos de las posibles limitaciones a establecer en materia de servidumbres aeronáuticas.

5.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

No se esperan cambios en la operativa de las aeronaves en vuelo en el aeropuerto, salvo la eliminación de la maniobra de aproximación instrumental NDB RWY03. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible será análoga a las servidumbres aeronáuticas descritas en el Apartado 4 y representadas en el plano 5.2, con sus tres respectivas hojas, según se ha descrito en el Apartado 4.6 con la eliminación de las superficies correspondientes a esta maniobra.

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

La propuesta de servidumbres de desarrollo previsible se muestra en el Plano 5.2 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.
- Hoja 3: Servidumbres de la operación de aeronaves (PAPI).

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

5.7.1 Generalidades

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

5.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los Apartados 5.3, 5.4 y 5.5, son los siguientes:

- Arrecife
- Haría
- San Bartolomé
- Tegüise
- Tías
- Tinajo
- Yaiza

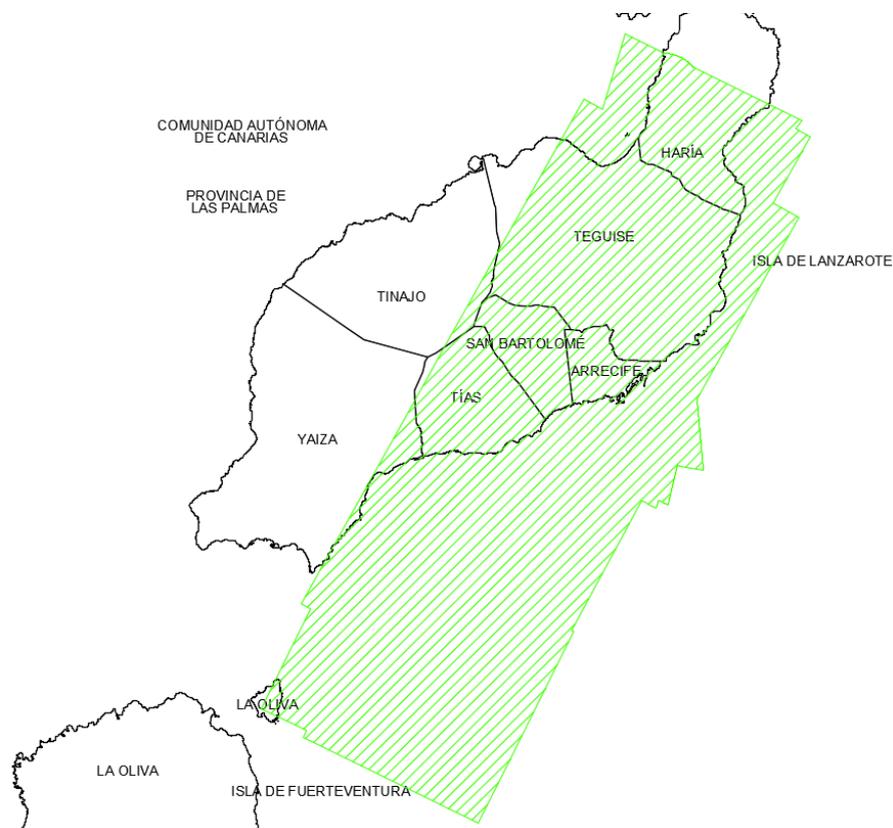
pertenecientes a la Isla de Lanzarote;

- La Oliva

perteneciente a la Isla de Fuerteventura.

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible de aeródromo, radioeléctricas y de operación, descrito en el Apartado 5, se muestran en la Ilustración III.18.

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



6 Áreas de afección acústica en el territorio

6.1 Preámbulo

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

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

6.2 Metodología y criterios de cálculo

6.2.1 Modelo informático de simulación

Para el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 3c del programa de simulación AEDT ("Aviation Environmental Design Tool") de la "Federal Aviation Administration" (FAA).

6.2.2 Configuración física del aeropuerto

El campo de vuelos de Aeropuerto César Manrique Lanzarote consta de una única pista, de orientación 03-21 de 2.400 metros de longitud y 45 metros de anchura. Sus características físicas se indican en la Tabla III.10.

Tabla III.10.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
03	027,01° GEO	2.400	45	Asfalto
21	207,02 ° GEO	2.400	45	Asfalto

6.2.3 Régimen de utilización de pistas

Para el cálculo de las isófonas se han evaluado los datos operativos de los tres últimos años (2016-2018) del Aeropuerto César Manrique Lanzarote, para reflejar una situación promedio. Esta distribución se corresponde con el reparto siguiente.

- ✓ Cabecera 03: 89,52%
- ✓ Cabecera 21: 10,48%

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 César Manrique Lanzarote en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas.

6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

Dispersiones laterales

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

Dispersiones verticales

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

Esta variable se define como la distancia que la aeronave recorre desde el aeropuerto origen hasta el aeropuerto destino o escala. Este parámetro permite al AEDT 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 2018. Su caracterización, en relación con el 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 César Manrique Lanzarote para el escenario actual considerado.

Se ha utilizado como número de operaciones de despegue/aterrizaje a calcular, el día medio, el cual se corresponde con un promedio del cómputo total del tráfico producido durante un año

Así mismo, se han diferenciado tres periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00h), tarde (19:00-23:00h) y noche (23:00-7:00h). Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003 del Ruido y a los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre y 1367/2007, de 19 de octubre.

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

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

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)				
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE	NOCHE
Actual	167,00	130,06	34,45	2,49
Desarrollo previsible	231,51	180,30	47,76	3,45

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.

Tras el análisis de la flota actual, teniendo en cuenta los nuevos modelos de aeronaves, las políticas de adquisición y objetivos estratégicos por parte de las compañías, así como los pedidos recibidos por los principales fabricantes del sector, se prevé que en los escenarios futuros considerados se habrá producido

la renovación de la flota actual por aeronaves de última generación. Estas aeronaves, que ya se encuentran operativas o que su puesta en servicio está prevista de forma inminente, cuentan con mejoras aerodinámicas y mayor eficiencia de los motores, lo que implica reducciones notables en emisiones atmosféricas y acústicas.

Para la caracterización de la flota de aeronaves utilizada en el escenario de Desarrollo Previsible se han considerado los modelos de aeronaves que se prevé operarán en ese horizonte conforme a lo especificado en la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto César Manrique Lanzarote, sustituyendo las aeronaves comerciales más comunes, por los nuevos modelos de características equivalentes.

Aquellos modelos de aeronaves que operaron en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote durante el periodo considerado y que no se encuentran contemplados en la base de datos del AEDT, han sido sustituidos por modelos con un tamaño, peso máximo en despegue, número y tipo de motores lo más parecidos posibles.

6.2.7 Variables climatológicas

Para representar la influencia de las variables climatológicas en el proceso de transmisión del ruido, se aplicará como valor de temperatura, la media de las temperaturas horarias correspondientes a los 10 años anteriores al escenario actual del estudio, proporcionadas por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET). El valor resultado de considerar el periodo comprendido entre los años 2009-2018 corresponde a 21,52°C.

Del mismo modo se ha obtenido el valor medio de presión atmosférica de referencia en el estudio, 1017,81 milibares, como media anual del mismo periodo de años, obtenidos a partir de los datos proporcionados por la AEMET.

En cuanto a la humedad relativa media (68,0%) utilizada para el cálculo, se ha obtenido a partir de los valores estadísticos climatológicos del periodo 1981-2010 proporcionados por la AEMET.

6.2.8 Modelización del terreno

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

6.3 Resultados

6.3.1 Métrica considerada

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

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

6.3.2 Índices de calidad ambiental

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

6.3.3 Niveles sonoros

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

Ilustración III.19.- Huellas acústicas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. Periodo día (7-19h).

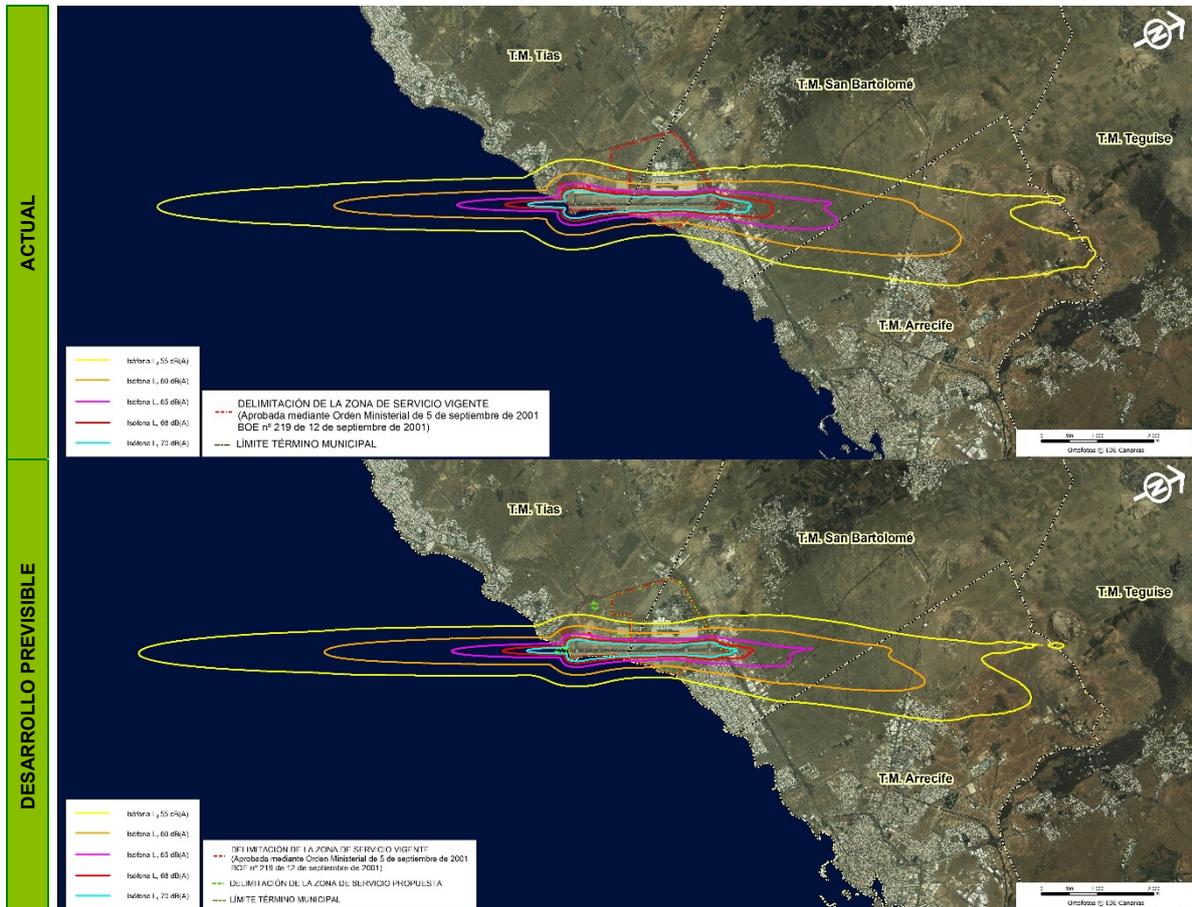
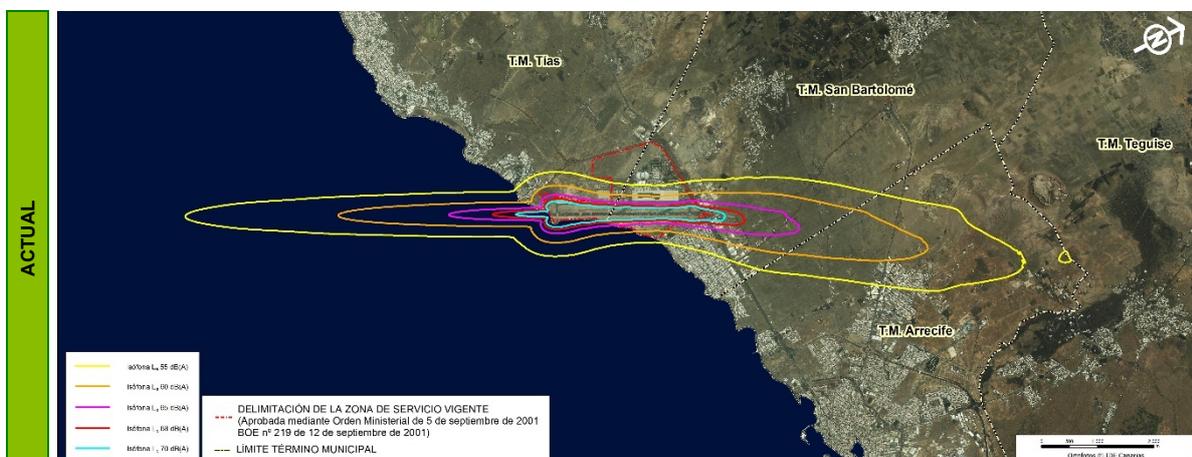


Ilustración III.20.- Huellas acústicas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. Periodo tarde (19-23h).



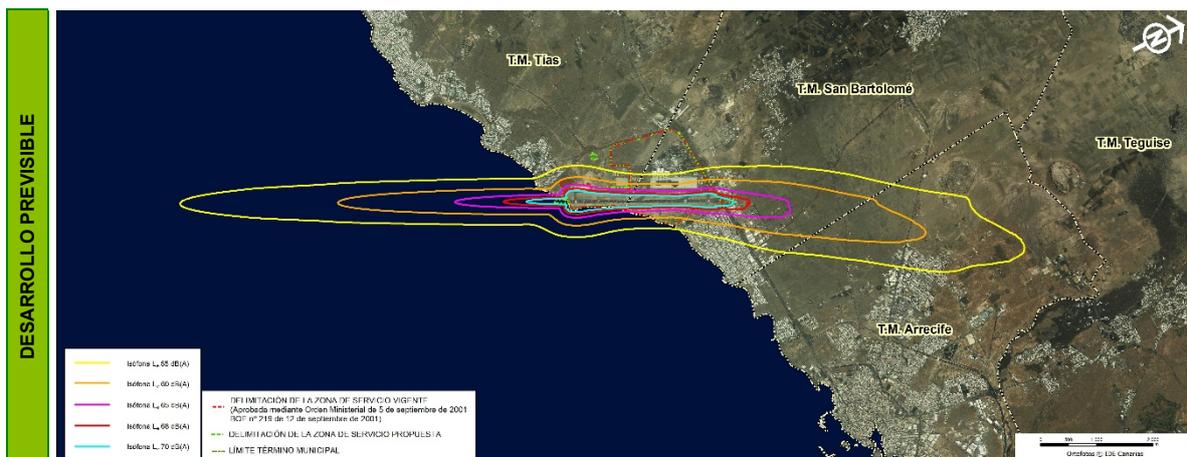
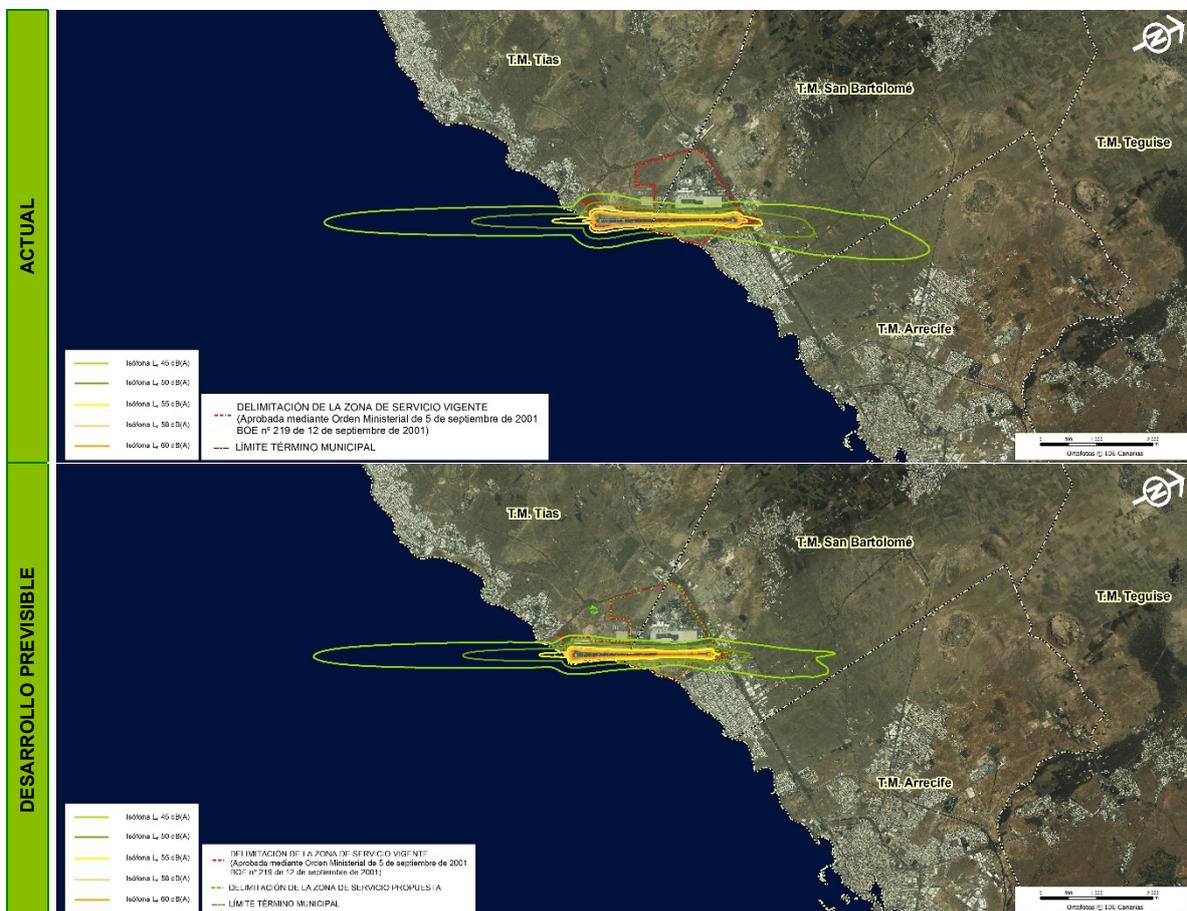


Ilustración III.21.- Huellas acústicas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. Periodo noche (23-7h).

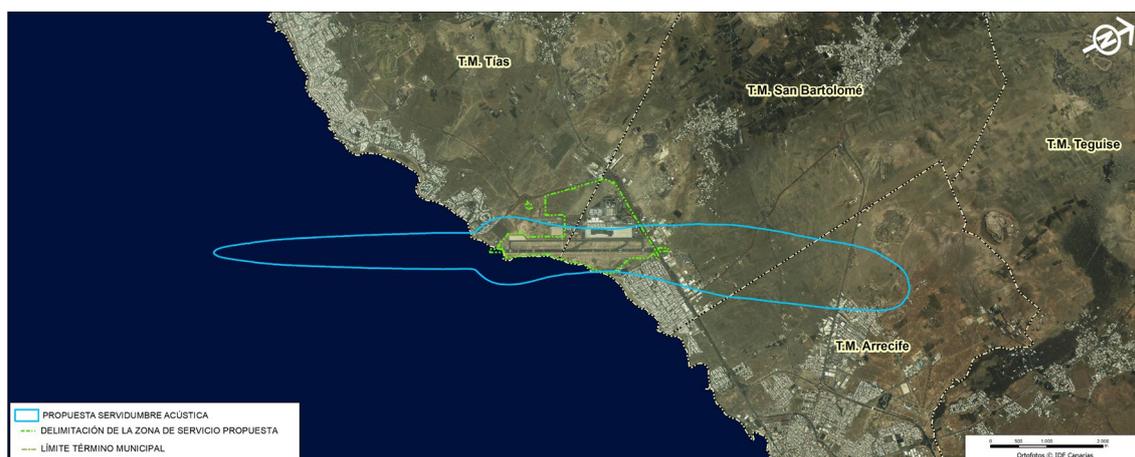


6.4 Zona de servidumbre acústica

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.

Actualmente el Aeropuerto César Manrique Lanzarote cuenta con una propuesta de servidumbre acústica que se elaboró en cumplimiento de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, como la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas verificando los criterios técnicos recogidos en dicha legislación.

Ilustración III.22.- Propuesta de delimitación de servidumbre acústica actualmente en tramitación. Elaborada en cumplimiento de la Ley 5/2010



En este sentido, se ha realizado un análisis y comparación con las isófonas obtenidas en el Estudio Ambiental Estratégico y se observa que la envolvente de la isófona definida por $L_d 60 \text{ dB(A)}$, $L_e 60 \text{ dB(A)}$ y $L_n 50 \text{ dB(A)}$, del escenario de desarrollo previsible queda englobada en su totalidad por la citada servidumbre.

Ilustración III.23.- Comparativa propuesta de delimitación de servidumbre acústica actualmente en tramitación y envolvente $L_d 60 \text{ dB(A)}$, $L_e 60 \text{ dB(A)}$ y $L_n 50 \text{ dB(A)}$ escenarios actual y desarrollo previsible.



7 Áreas de coordinación

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

Teniendo en cuenta las actuaciones planteadas es necesario la coordinación con:

- El Ministerio de Defensa
- El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Gobierno de Canarias
- Cabildo Insular de Lanzarote

En particular, las necesidades de terrenos recogidas en el Plan Director corresponden en gran medida a terrenos que son propiedad actual del Ministerio de Defensa. Los nuevos desarrollos del aeropuerto que se propongan llevar a cabo en dichos terrenos requerirán el establecimiento previo de acuerdos entre las partes –Ministerio de Defensa, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Aena SME, S.A.- en lo relativo a los terrenos e instalaciones afectados.

Se plantea también entre las actuaciones propuestas un nuevo acceso al aeropuerto desde las carreteras LZ-2 y/o LZ-40. Para la ejecución de dicha actuación será necesaria la coordinación previa entre el Gobierno de Canarias, el Cabildo Insular de Lanzarote, el Ministerio de Fomento y Aena SME, S.A.

Una vez sea aprobado este Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote - César Manrique, se establecerán las áreas de coordinación pertinentes para la legalización de la situación administrativa de las superficies del dominio público marítimo terrestre ocupadas por la zona de servicio aeroportuaria, según lo establecido en la Ley 22/1988 de Costas.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO