



**ANEXO 2. INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE
ORDENACIÓN DEL SUELO
(EPXTE.120193) DE 14 AGOSTO 2013**

"PLAN PARCIAL SUSNO T-2 LA JURADA"
T.M. INGENIO
DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA
PROPUESTA

EMPRESA CONSULTORA



**ANEXO 2. INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE
ORDENACIÓN DEL SUELO
(EPXTE.120193) DE 14 AGOSTO 2013**



ANEXO 2.- INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE
SECTORIZADO NO ORDENADO "LA JURADA" (S.U.S.N.O. T-2), EN EL CARRIZAL, EN EL
TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO (GRAN CANARIA) (EXP.120193) DE 14 DE AGOSTO
DE 2013





ILUSTRE AYUNTAMIENTO
DE LA VILLA DE INGENIO

**(OFICINA TÉCNICA
ÁREA DE URBANISMO)**



Villa de Ingenio, 13 de septiembre de 2013
Signo: OT/JARS/ARR

DESTINATARIO:

**D. JAVIER PÉREZ ZUÑIGA, en representación de la
entidad SOCIEDAD INMOBILIARIA CANARIA, S.A.U.
C/ Alcalde Francisco Hernández González, nº 4-2º.
35001 - Las Palmas de Gran Canaria.**

Con fecha 20 de julio de 2012 se presenta por la entidad mercantil que usted representa, propuesta de ordenación del Sector de Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado "La Jurada" (SUSNO-T2), junto con estudio aeronáutico sobre su incidencia en las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, al objeto de ser remitido al Ministerio de Fomento. Es remitida dicha documentación, a través de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias, a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, con fecha 3 de agosto de 2012.

Habiéndose recibido, con fecha 19 de agosto de 2013, con registro de entrada en estas dependencias número 13.133, el informe instado, se remite fotocopia del mismo para su conocimiento y efectos oportunos, con indicación de que por este Ayuntamiento se está procediendo al examen del contenido del informe recibido al objeto de efectuar, en su caso, las acciones oportunas.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo,



**EL ALCALDE - PRESIDENTE,
(P.D. Decreto nº 1027 de 18/0/2013)**

Domingo González Romero.





SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
Y POLÍTICA ECONÓMICA
DEPARTAMENTO DE PLANEACIÓN
Y POLÍTICA ECONÓMICA

RECEIVED
10 SET 2012
No. 01112

Visto de fecha 13 de septiembre de 2012
Signo: 074827ANN

RESUMEN

El JAVIER PÉREZ SUÍÇA, en representación de la
sociedad SUÍÇA CONSULTORIA S.A.S.
(Calle Comercio Internacional No. 4-57
12504 - Las Tablas de Cota, Cundinamarca)

Con fecha 20 de julio de 2012 se presenta por la entidad mediante el cual se
propone la adquisición del sector de salud (Instituto de Diagnóstico y Referencia
Epidemiológica - IDRE) para el estudio de factibilidad sobre el desarrollo de un sistema de
información de gestión (SIG) en el sector de salud. El estudio de factibilidad
se realizará a través de la Corporación del Gobierno en la Capital del Departamento de Cundinamarca y la
Entidad General de Atención Civil del Ministerio de Salud con fecha 3 de agosto de 2012.

El estudio de factibilidad se realizó con fecha 19 de agosto de 2012 con el fin de evaluar el
impacto económico, social y ambiental del proyecto. El estudio de factibilidad se realizó con
fecha 19 de agosto de 2012 con el fin de evaluar el impacto económico, social y ambiental
del proyecto. El estudio de factibilidad se realizó con fecha 19 de agosto de 2012 con el fin
de evaluar el impacto económico, social y ambiental del proyecto.

El Alcalde Provisorio
Dr. David Rodríguez
Cundinamarca





MINISTERIO DE FOMENTO

AYUNTAMIENTO DE INGENIO REGISTRO DE ENTRADA

19 AGO. 2013

N.º ...13133...

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

10:35h

47/998

Recibido 30/9/2013

DESTINATARIO
ALCALDE DE INGENIO AYUNTAMIENTO DE INGENIO PLAZA DE LA CANDELARIA, 1 35250 INGENIO (GRAN CANARIA) TEL.: 928 78 00 76 FAX: 928 78 12 47

**INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE
SECTORIZADO NO ORDENADO "LA JURADA" (S.U.S.N.O. T-2), EN EL CARRIZAL, EN EL
TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO (GRAN CANARIA) (EXP. 120193)**

1.- Antecedentes

Por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre) es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria.

Con fecha de 10 de agosto de 2012 tuvo entrada en el Departamento, escrito remitido por el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Canarias en el que daba traslado a la solicitud del Ayuntamiento de la Villa de Ingenio para que esta Dirección General emitiese informe preceptivo sobre el documento "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio" (Gran Canaria), conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 1189/2011, que adjuntaba el documento "Estudio Aeronáutico. Incidencia de las Servidumbres del Aeropuerto de Gran Canaria en el Sector de Suelo Urbanizable S.U.S.N.O.-T2, 'La Jurada', (El Carrizal), en el T.M. de Ingenio (Gran Canaria)".

Mediante sendos escritos de fecha 23 de agosto de 2012, esta Dirección General solicitó a Aena y a AESA que se pronunciase sobre dicho Estudio Aeronáutico a efectos de determinar si queda acreditado que el desarrollo del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio, no compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria.

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL: 91 5975353
91 5975356
FAX: 91 5975357





Con fecha de 16 de abril de 2013, se recibió como respuesta un informe de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena, el cual adjunta los estudios efectuados por la Dirección de Servicios de Navegación Aérea (IATM-12-INF-137-1.0), por la División de Navegación y Vigilancia (NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12), y por la propia Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial (DDA-12-ESA-4434-1.0), en lo referente a las Servidumbres Operativas, Servidumbres Radioeléctricas de Navegación Aérea y Servidumbres de Aeródromo respectivamente,

Mediante escrito de fecha 19 de abril de 2013, esta Dirección General solicitó a AESA, dadas las competencias de esa entidad, y en particular en materia de Navegación Aérea y Servidumbres Aeronáuticas, que se pronunciase respecto de los estudios realizados por Aena, evaluando la incidencia que sobre la seguridad y regularidad de las operaciones de aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria, podría tener la ejecución de las construcciones e instalaciones previstas en el “Estudio Aeronáutico. Incidencia de las Servidumbres del Aeropuerto de Gran Canaria en el Sector de Suelo Urbanizable S.U.S.N.O.-T2, ‘La Jurada’, (El Carrizal), en el T.M. de Ingenio (Gran Canaria)”.

Con fecha de 30 de mayo de 2013, tuvo entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indicaba que *“no tiene observaciones a lo expuesto [por Aena] en sus conclusiones”*.

Posteriormente, mediante escrito de 20 de junio de 2013 este Centro Directivo solicitó a AESA, que de acuerdo con las competencias que le corresponden, confirmase si queda acreditado que las construcciones A, B y D no comprometen la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, dado que dichas construcciones vulnerarían la superficie de transición de la pista 03L en 9 m, 8,2 m y 1,2 m respectivamente, según los estudios realizados por Aena.

Con fecha de 16 de julio de 2013, tiene entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indica, entre otras cosas, lo siguiente:





“... esta Dirección informa que el criterio seguido en relación con la aceptación de estudios aeronáuticos o de apantallamiento cuando obstáculos nuevos producen vulneraciones de las superficies limitadoras de obstáculos es el definido en el Anexo 14 de la OACI, donde se recomienda no admitir ninguna construcción nueva que vulnere la superficie de transición salvo que esté apantallada por otro elemento ya existente. Este criterio es coherente con lo dispuesto en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas y sus posteriores modificaciones, teniendo en cuenta que es la Autoridad Nacional de Supervisión quien ‘podrá autorizar con carácter excepcional la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio del órgano competente, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves’.

Dado que la no admisión de obstáculos nuevos que vulneran la superficie de transición es una recomendación, existen algunos casos, como éste, en los que hay otras construcciones en el entorno que también perforan la superficie y **ha quedado acreditado en un estudio aeronáutico que no queda comprometida la seguridad**, por lo que a juicio de la AESA dichas vulneraciones son admisibles, considerándose, en base al informe de AENA Aeropuertos, que no queda comprometida la seguridad de las operaciones del aeropuerto.”

Por todo lo anterior y en relación con los trámites que sigue el Ayuntamiento de la Villa de Ingenio (Gran Canaria) respecto a la Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado “La Jurada” (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, y a los efectos previstos en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013, en lo que afecciones aeroportuarias se refiere, se informa de lo siguiente:

2.- Remisión de los proyectos urbanísticos y carácter del informe

Conforme a lo que establece la Disposición Adicional Segunda del referido Real Decreto, la remisión al Ministerio de Fomento de los instrumentos de ordenación que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea,





debe realizarse antes de la Aprobación Inicial, estableciéndose un plazo de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida para su emisión. Transcurrido el plazo previsto sin que se haya emitido informe de la Dirección General de Aviación Civil, se entenderá que reviste carácter de disconforme.

En cuanto al carácter del presente informe, no se trata de alegaciones emitidas durante la fase de información pública, sino que posee carácter preceptivo y vinculante, estableciéndose en el artículo anteriormente mencionado que a falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no podrán aprobarse definitivamente los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

La obligación de que sean informados los planes territoriales y urbanísticos que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuario o a sus espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer para preservar las competencias estatales en materia aeroportuaria así como su carácter vinculante se hallan amparados plenamente en la Sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007, de 1 de marzo de 2007.

3.- Afecciones acústicas

3.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, que establece las Servidumbres Aeronáuticas, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre) por la que se establecen las Servidumbres Acústicas en razón de la Navegación Aérea.

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

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (B.O.E. nº 254, de 23 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.





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

Las Huellas de ruido que figuran en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001, (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre).

3.2.- Afecciones sobre el Territorio

No son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas Leq día = 60 dB(A) ni Leq noche = 50 dB(A). Con objeto de delimitar dichas curvas se han tenido en cuenta las huellas de ruido que figuran en los planos de Huellas de Ruido incluidas en el Plan Director, para los escenarios Actual y la configuración de Desarrollo Previsible.

La totalidad del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) se encuentra dentro de dichas curvas isófonas, y por tanto dicho Sector está sometido a las afecciones acústicas originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria. En el plano que se adjunta como Anexo I a este informe, se representan las afecciones acústicas en el entorno del Aeropuerto de Gran Canaria.

Entre los terrenos del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) que se encuentran dentro de la huella de ruido y en los que no son compatibles los usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios, se cuenta, entre otros, la "Parcela Municipal de Dotación" ubicada en el extremo norte de dicho Sector, para la que no se definen, en la documentación aportada de la Propuesta de Ordenación, los usos dotacionales asociados permitidos en la misma.

Por lo tanto, la "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio" deberá recoger referencia expresa en su normativa a que no son compatibles los usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios.





Independientemente de lo anterior, en caso de implantar construcciones dentro de zonas afectadas por la huella de ruido, además de corresponder a usos compatibles con dicha afección, habrán de estar convenientemente insonorizadas para cumplir con los niveles de inmisión establecidos en el documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E, que establece unos niveles Leq de inmisión de ruido aéreo, no corriendo el titular del aeropuerto con los costes de la insonorización. Igualmente, convendría se hiciera constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 del RDL 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y al RD 1093/1997, la afección sonora en los términos siguientes:

“Esta finca se encuentra en una zona sometida a un nivel de afección sonora producida por el sobrevuelo de aeronaves, procedentes de las maniobras de las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Gran Canaria, de hasta Leq noche = 50 dB(A) (Nivel sonoro continuo expresado en decibelios escala A, correspondiente a la misma cantidad de energía que el ruido real variable considerado, en un punto determinado, durante todo el periodo diurno o nocturno)”.

Conclusión

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa desfavorablemente la “Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado ‘La Jurada’ (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio”, en lo que a afecciones acústicas se refiere.

No obstante lo anterior, la propuesta de planeamiento podría ser informada favorablemente en relación a las afecciones acústicas, si se recogiese referencia expresa en su normativa a que en dicho Sector no son compatibles los usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios.

4.- Servidumbres Aeronáuticas

4.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia





Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de septiembre), por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre), por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto), y por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo).

Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria -Base Aérea de Gando. (B.O.E. nº 77, de 31 de marzo de 2011).

Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria aprobado por Orden del Ministerio de la Presidencia de 20 de septiembre de 2001 (B.O.E. nº 234, de 29 de septiembre), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

4.2.- Afecciones sobre el Territorio

Consideraciones Generales

La totalidad del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Gran Canaria. En el plano que se adjunta como Anexo II a este informe, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete





la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción. En el mencionado plano se representan mediante un tramado las zonas en las que el propio terreno vulnera dichas servidumbres.

La “Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado ‘La Jurada’ (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio” deberá incorporar entre sus planos normativos, los planos de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, debiendo dejar constancia expresa del párrafo anterior en la normativa de su documentación.

En particular, el Sector “La Jurada” (S.U.S.N.O. T-2) se encuentra principalmente afectado por la Superficie de Aproximación de la pista 03L, la Superficie de Limitación de Alturas del Equipo de Trayectoria de Planeo (GP/ILP), la Superficie de Limitación de Alturas del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LLZ_RLP), la Superficie de Transición de la pista 03L y la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobras ILS RWY 21R.

Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria se encuentran vulneradas por el propio terreno en la totalidad del Sector “La Jurada”. Por lo tanto cualquier construcción que se pretenda construir en esta zona donde el terreno vulnera las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria incidiría a su vez en dicha vulneración agravando posiblemente el efecto sobre las áreas protegidas.

Otras consideraciones

Convendría se hiciera constar, mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 del RDL 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y al Real Decreto 1093/1997, la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:

“Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Gran Canaria, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su





proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de las maniobras de las aeronaves que operan en el referido Aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de la aplicación de dichas servidumbres”.

Se deberá hacer referencia en la normativa de la “Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado ‘La Jurada’ (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio”, al artículo 10 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 297/2013, en particular a que la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

- a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos del tal índole que puedan inducir turbulencias.
- b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores laser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
- c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
- d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.





- g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

Deberá dejarse constancia en la normativa de la “Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado ‘La Jurada’ (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio”, de la necesidad de que cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas. Igualmente deberá indicarse que, dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacue no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

Las infraestructuras viarias deberían tener en cuenta las servidumbres aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc., o el gálibo de los vehículos invadan dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la navegación aérea.

4.3.- Estudio Aeronáutico de Aena

Por tanto, dado que las construcciones propuestas en el Sector “La Jurada” (S.U.S.N.O. T-2) podrían vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas, con fecha de 10 de agosto de 2012 tuvo entrada en el Departamento, escrito remitido por el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Canarias en el que daba traslado a la solicitud del Ayuntamiento de la Villa de Ingenio, que adjuntaba el documento “Estudio Aeronáutico. Incidencia de las Servidumbres del Aeropuerto de Gran Canaria en el Sector de Suelo Urbanizable S.U.S.N.O.-T2, ‘La Jurada’, (El Carrizal), en el T.M. de Ingenio (Gran Canaria)”.

Tras remitir la referida documentación a Aena, se recibió con fecha de 16 de abril de 2013, informe de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena, el cual adjuntaba los estudios efectuados por la Dirección de Servicios de Navegación Aérea (IATM-12-INF-137-1.0), por la División de Navegación y Vigilancia (NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12),



y por la propia Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial (DDA-12-ESA-4434-1.0) en lo referente a las Servidumbres Operativas, Servidumbres Radioeléctricas de Navegación Aérea y Servidumbres de Aeródromo respectivamente.

A continuación se adjunta la Figura I, en la cual se muestra el emplazamiento del Sector “La Jurada” (S.U.S.N.O. T-2), y la disposición de las parcelas que lo forman:

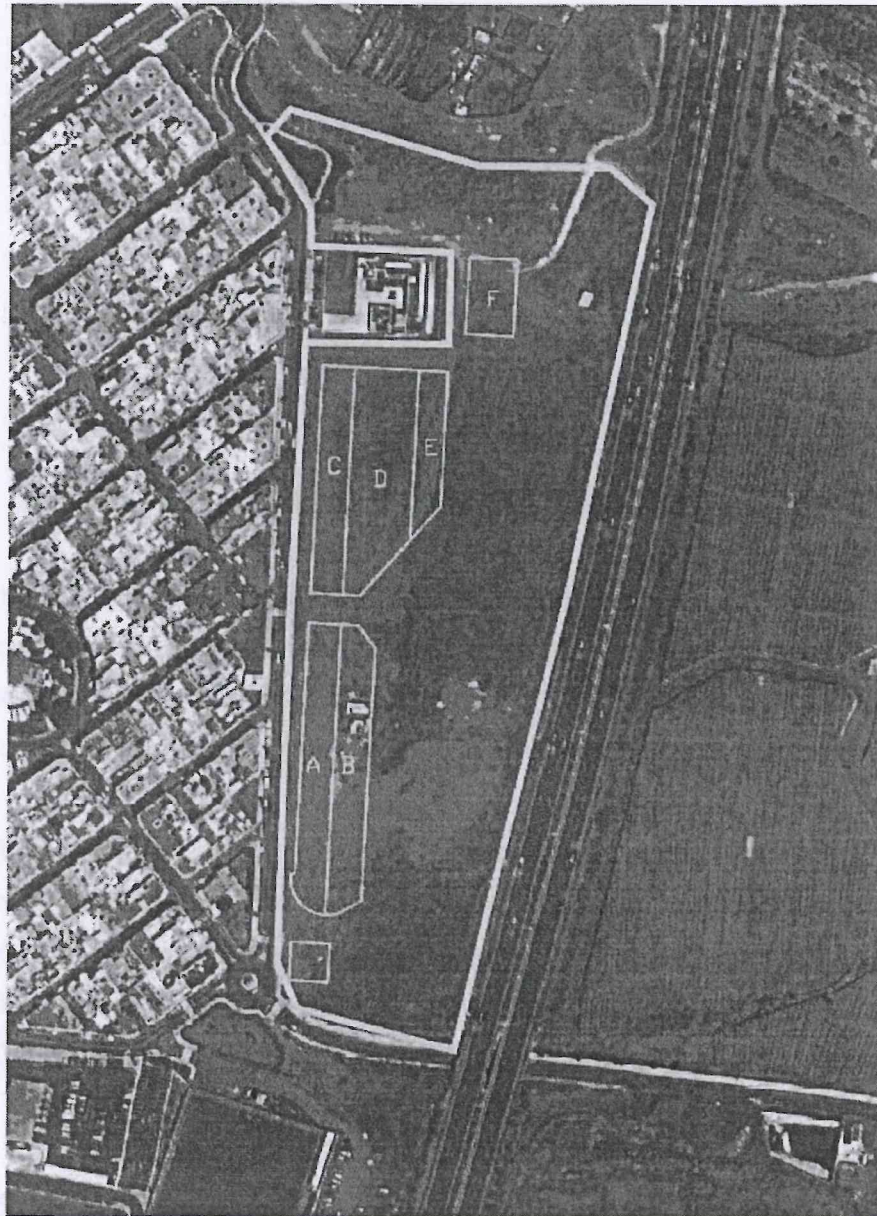


Figura 1: Ubicación de edificaciones propuestas en el Sector “La Jurada”
(S.U.S.N.O. T-2).





En la Tabla 1 se muestran las alturas máximas de las construcciones para las distintas parcelas del Sector “La Jurada” (S.U.S.N.O. T-2) que ha considerado Aena para la elaboración de sus estudios:

PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A	62.00
B	58.60
C	62.00
D	58.70
E	54.70
F	57.00

Estudio de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea de Aena

El estudio de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea de Aena, con código IATM-12-INF-137-1.0, denominado “Estudio de Incidencia Operacional relativo a la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 ‘La Jurada’ en la provincia de Gran Canaria. Nº Expediente 120193”, concluye que, desde el punto de vista de las Servidumbres de Operación:

*“De acuerdo con la información facilitada, la construcción de la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 ‘La Jurada’ en la provincia de Gran Canaria, en las parcelas definida por las coordenadas recogidas en las tablas de la Tabla I a la Tabla VI, desde el punto de vista de diseño de procedimientos, **NO afectará a los procedimientos de vuelo instrumental, ni a las Cartas de Altitud Mínima de Vigilancia ATC (ATCSMAC), publicados en AIP España a fecha de realización del presente estudio.***

Los elementos que se construirían en las parcelas A y B vulnerarían la superficie OIS de la salida por la RWY 21 del Aeropuerto de Gran Canaria y se tratarían de obstáculos cercanos. La altitud máxima que se podría alcanzar en estas dos parcelas para evitar dicha vulneración en la superficie OIS es de 55 metros.





Asimismo, una vez que la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 sea construida se deberá notificar al Departamento de Espacio Aéreo, Medio Ambiente y Servidumbres Aeronáuticas de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea, dado que es necesario publicar los elementos que se construyan dentro de las parcelas A y B en la carta correspondiente del AIP, siempre y cuando éstos superen los 55 metros de altitud, por tratarse de obstáculos cercanos.

Finalmente, cabe recalcar que los resultados de este estudio únicamente son válidos para las coordenadas de ubicación y altitudes (elevación del terreno y altura de las construcciones que se edificarían en las parcelas de la Propuesta de Ordenación) evaluadas. Cualquier variación de las mismas supondría la necesidad de un nuevo estudio.”

Estudio de la División de Navegación y Vigilancia de Aena

El estudio de la División de Navegación y Vigilancia de Aena, con código NYVI-EVA-SIM-123-1.0-12, denominado “Estudio de la Afección en las Instalaciones Radioeléctricas de N.A. del SUSNO-T2 ‘La Jurada’ en las proximidades del Aeropuerto de Gran Canaria”, concluye que, desde el punto de vista de las Servidumbres Radioeléctricas de Navegación Aérea:

“La presencia de las edificaciones del SUSNO T2 ‘La Jurada’ analizadas en este informe, con las ubicaciones, altura y cotas proporcionadas e hipótesis que se ha requerido realizar, se considera compatible con el correcto funcionamiento de las Instalaciones Radioeléctricas de N.A. de Aena, debido a que su afección en la calidad de las señales en el espacio de la Instalación Radioeléctrica crítica (Subsistema GP 03L) es despreciable para todas las categorías de operación (es inferior al 20% de las tolerancias máximas establecidas por la OACI para las Categorías I/II/III).

Si se requiriera la utilización de grúas u otro tipo de maquinaria para la construcción de las edificaciones o actuaciones previstas dentro del sector analizado, de altura superior a ellas, será imprescindible notificarlo a la División de Navegación y Vigilancia de Aena, a través de la





Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, para proceder al estudio de afección correspondiente.

*Adicionalmente la instalación de antenas emisoras, en cualquier punto del SUSNO T2 'La Jurada', requerirá de un estudio favorable de compatibilidad electromagnética entre las señales emitidas por dichas antenas y las empleadas en Navegación Aérea, **tanto en frecuencia como en potencia, debiendo éste ser realizado por la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información.** Este análisis se considera de capital importancia debido a que, en todo el territorio nacional, se registra un elevado número de interferencias en las frecuencias de tierra/aire y ocasionalmente en las de los Sistemas ILS y VOR. Estas interferencias impiden un normal uso de las comunicaciones con las aeronaves y, en algunas ocasiones, la normal utilización de las Radioayudas de N.A.*

Finalmente, cabe señalar que debería comunicarse a las personas que residan, trabajen y/o estudien en los núcleos urbanos objeto de estudio que se encuentran a una distancia inferior a 5 km de una Estación de Vigilancia Radar y, por ende, sometidas a la presencia de señales radioeléctricas. Sin embargo, Aena hace constar que la densidad de potencia de estas señales es peritada periódicamente por la Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Ciencias Físicas, y que los valores recogidos siempre se encuentran, como mínimo, 10 veces por debajo de lo exigido como nivel máximo en la Recomendación 1999/ 519/ CE de la Comisión Europea, recogida, a su vez, en el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, del Ministerio de la Presidencia.

Por otra parte, se recomienda que las fachadas de las nuevas construcciones, dada su cercanía a las Instalaciones Radioeléctricas analizadas, presenten un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y que se eviten las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.

Siempre que la DGAC o la AESA dictaminen favorablemente la solicitud de edificación en alguno de los ámbitos analizados, deberla comunicarse la fecha de conclusión de las obras a la División de Navegación y Vigilancia de Aena (División NYVI), a través de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, con la finalidad de conocer a partir de qué





momento la afección de los nuevas actuaciones quedará registrada en las inspecciones en vuelo que se realizan periódicamente.

Finalmente, en el Anexo 4 se recoge un estudio preliminar de las posibles afecciones que podrían causar las construcciones objeto de este estudio en las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas que se precisaría instalar en caso de que se construyera una tercera pista paralela a la actual a 1100 m de distancia. De dicho análisis se infiere que la presencia de estas nuevas edificaciones sería igualmente compatible con el correcto funcionamiento de las mencionadas instalaciones Radioeléctricas.”

Estudio de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena

El estudio de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial de Aena, con código DDA-12-ESA-4434-1.0, denominado “Estudio por Servidumbres de Aeródromo relativo a la Propuesta de Ordenación del Sector SUSNO-T2 ‘La Jurada’ en Ingenio”, concluye que, desde el punto de vista de las Servidumbres de Aeródromo:

“7.1 AFECCIONES

➤ SITUACIÓN ACTUAL

Las edificaciones A, B y D vulnerarían la superficie de transición de la pista 03L en 9 m, 8,2 m y 1,2 m respectivamente. En tanto que la superficie horizontal interna sería vulnerada por las edificaciones A, B, C y D en 4 m, 1,7 m, 4 m y 1,7 m respectivamente.

En la zona a desarrollar la ordenación del sector SUSNO-T2 el margen de altura libre entre el terreno y las superficies correspondientes a las servidumbres aeronáuticas de aeródromo es escaso, por lo que su ejecución supondría unas nuevas vulneraciones.

Dada la altura máxima solicitada para el mismo de 12 m (3 plantas), su situación con respecto al campo de vuelos y a las trayectorias de aproximación a la pista 03L, el entorno urbano en que se desarrollará y las cotas que alcanza el terreno en otras zonas cercanas, el desarrollo del sector SUSNO - T2 ‘La Jurada’ se considera que no supondrá una mayor





afección a la seguridad de las operaciones de las aeronaves en el Aeródromo de Gran Canaria - Base Aérea de Gando siempre y cuando se cumplan las recomendaciones del apartado 7.2 .

➤ **SITUACIÓN FUTURA**

La ampliación que actualmente se está estudiando para el campo de vuelos del Aeropuerto de Gran Canaria se considera compatible con el desarrollo del sector SUSNO- T2.

7.2 RECOMENDACIONES

Dado que el desarrollo del sector SUSNO - T2 daría lugar a nuevas vulneraciones de las servidumbres de aeródromo, a continuación se proponen unas medidas para mitigar los posibles riesgos que pudiera suponer la presencia los elementos que conforman dicho desarrollo urbanístico:

➤ *Iluminación del edificio A, delimitando la parte que vulnera la superficie de transición, conforme establece el capítulo 6 del Real Decreto 862/2009.*

➤ *Publicación del obstáculo en AIP-España.*

Al encontrarse la zona de estudio próxima a las pistas, se propone que los diferentes elementos que se desarrollen en este sector sean tenidos en cuenta por los Servicios de Información Aeronáutica a fin de que sean publicados, si así se estima que es necesario, conforme a la normativa aplicable.”

Por último, es preciso indicar que los resultados de los estudios realizados por Aena únicamente son válidos para los datos proporcionados (ubicación, cota MSL del terreno, cota MSL máxima de construcción, geometría, distribución de parcelas, etc., consideradas para la realización de dichos estudios), cualquier variación de los mismos supondría la necesidad de un nuevo estudio de afección ya que las conclusiones de estos estudios podrían no ser de aplicación.

Tras remitir un escrito con fecha de 19 de abril de 2013 a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), al que se adjuntaba copia del informe y estudios realizados por Aena relativos al Sector SUSNO-T2 “La Jurada” para que se pronunciase al respecto, con fecha de 30 de mayo de 2013, tuvo entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indicaba que *“no tiene observaciones a lo expuesto [por Aena] en sus conclusiones”*.





Posteriormente, mediante escrito de 20 de junio de 2013 este Centro Directivo solicitó a AESA, que de acuerdo con las competencias que le corresponden, confirmase si queda acreditado que las construcciones A, B y D no comprometen la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, dado que dichas construcciones vulnerarían la superficie de transición de la pista 03L en 9 m, 8,2 m y 1,2 m respectivamente, según los estudios realizados por Aena y validados por AESA.

Con fecha de 16 de julio de 2013, tiene entrada en esta Dirección General como respuesta, un escrito en el que AESA indica, entre otras cosas, que *“dado que la no admisión de obstáculos nuevos que vulneran la superficie de transición es una recomendación, existen algunos casos, como éste, en los que hay otras construcciones en el entorno que también perforan la superficie y **ha quedado acreditado en un estudio aeronáutico que no queda comprometida la seguridad**, por lo que a juicio de la AESA dichas vulneraciones son admisibles, considerándose, en base al informe de AENA Aeropuertos, que no queda comprometida la seguridad de las operaciones del aeropuerto”*.

En relación con la “Parcela Municipal de Dotación” ubicada en el extremo norte del Sector “La Jurada” y la “Parcela Privada de Uso Comercial” en el extremo sur del Sector, ni la Propuesta de Ordenación ni el Estudio Aeronáutico que la acompaña definen si en dichas parcelas se permiten construcciones o instalaciones, ni se hace referencia a alturas máximas permitidas. En consonancia con la documentación presentada por el Ayuntamiento de Ingenio, Aena no ha considerado la “Parcela Municipal de Dotación” ni la “Parcela Privada de Uso Comercial” en su estudio. Por tanto, en la “Parcela Municipal de Dotación” y en la “Parcela Privada de Uso Comercial” las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en dichas parcelas, incluidos todos sus elementos, deberán respetar las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, salvo que se presente por parte del promotor un Estudio Aeronáutico de Seguridad, que acredite a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) tras informe técnico de Aena, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en Decreto 584/72, en su actual redacción.





4.4.- Conclusiones

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa desfavorablemente el documento "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio" (Gran Canaria), en lo que a Servidumbres Aeronáuticas se refiere, por lo tanto no podrá aprobarse definitivamente el mencionado planeamiento sin disponer de informe favorable expreso de la Dirección General de Aviación Civil.

No obstante lo anterior, al acreditar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras informe técnico de Aena, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, en su actual redacción, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas en relación con el Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), este Centro Directivo podría informar favorablemente el documento "Propuesta de Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado No Ordenado 'La Jurada' (S.U.S.N.O. T-2), en El Carrizal, en el término municipal de Ingenio", en lo que a Servidumbres Aeronáuticas se refiere, en caso de incluirse en el documento urbanístico las siguientes condiciones recogidas en el informe técnico de Aena validado por AESA sobre el Sector "La Jurada", así como otras disposiciones en relación con las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria:

a) Condiciones del informe técnico de Aena relativo al Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2):

- Las alturas máximas de las construcciones e instalaciones propuestas en las diferentes parcelas del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), incluidos todos sus elementos, no podrán superar las cotas MSL máximas recogidas en la Tabla siguiente :

Tabla 2

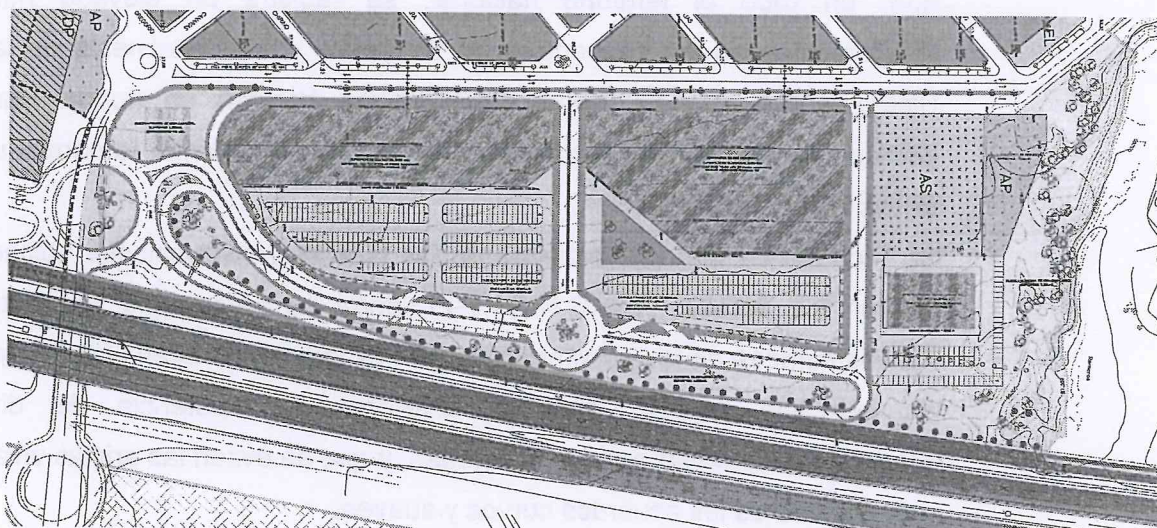
PARCELA	COTA MSL MÁXIMA (m)
A	62.00
B	58.60
C	62.00



D	58.70
E	54.70
F	57.00

- En caso de modificarse la Ordenación del Sector "La Jurada" (ver Figura 2), o la altura de las construcciones previstas (ver Tabla 2) en dicho Sector, será necesario un nuevo estudio aeronáutico.

Figura 2



- Se deberá iluminar el edificio A, delimitando la parte que vulnera la superficie de transición, conforme establece el capítulo 6 del Real Decreto 862/2009.
- Se deberá notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones ubicadas en los diferentes ámbitos del Sector "La Jurada" para su publicación en las cartas correspondientes del AIP, si así se estima que es necesario, conforme a la normativa aplicable. En particular, en el caso de las parcelas A y B cuando los elementos que se construyan dentro de las mismas superen los 55 metros de altitud, deberán publicarse en las correspondientes cartas del AIP por tratarse de obstáculos cercanos.
- Las grúas u otro tipo de maquinaria para la construcción de las edificaciones o actuaciones previstas dentro del Sector "La Jurada" deberán respetar las cotas





MSL máximas recogidas en el presente informe para cada parcela, en caso contrario se deberá presentar un nuevo estudio aeronáutico.

- La instalación de antenas emisoras, en cualquier punto del Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), requerirá de un estudio favorable de compatibilidad electromagnética entre las señales emitidas por dichas antenas y las empleadas en Navegación Aérea, tanto en frecuencia como en potencia, debiendo éste ser realizado por la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información. Este análisis se considera de capital importancia debido a que, en todo el territorio nacional, se registra un elevado número de interferencias en las frecuencias de tierra/aire y ocasionalmente en las de los Sistemas ILS y VOR. Estas interferencias impiden un normal uso de las comunicaciones con las aeronaves y, en algunas ocasiones, la normal utilización de las Radioayudas de N.A.
- Se recomienda que las fachadas de las nuevas construcciones ubicadas en el Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2), dada su cercanía a las Instalaciones Radioeléctricas en las proximidades del Aeropuerto de Gran Canaria, presenten un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y que se eviten las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.
- Se deberá notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones de los diferentes ámbitos del Sector "La Jurada", con la finalidad de conocer a partir de qué momento la afección de las nuevas actuaciones quedará registrada en las inspecciones en vuelo que se realizan periódicamente.

b) Disposiciones en relación con las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria:

- Al encontrarse el Sector "La Jurada" (S.U.S.N.O. T-2) incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la





Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013.

- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas. Dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacue solo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.
- Las infraestructuras viarias deberían tener en cuenta las servidumbres aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc., o el gálibo de los vehículos invadan dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la navegación aérea.
- Según el artículo 10 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo y de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:
 - a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos del tal índole que puedan inducir turbulencias.
 - b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores laser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
 - c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.





- d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
- g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.
- c) Disposiciones en relación con la “Parcela Municipal de Dotación” y la “Parcela Privada de Uso Comercial” ubicadas en los extremos norte y sur del Sector “La Jurada”:
- Se deberá incorporar entre los planos normativos de la Propuesta de Ordenación, el plano de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria que se adjunta como Anexo II al presente informe.
 - Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en la “Parcela Municipal de Dotación” ubicada en el extremo norte del Sector “La Jurada”, así como en la “Parcela Privada de Uso Comercial” ubicada en el extremo sur de dicho Sector, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria, salvo que se presente por parte del promotor un Estudio Aeronáutico de Seguridad, que acredite a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) tras informe técnico de Aena, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las





operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en Decreto 584/72, en su actual redacción.

- El aprovechamiento susceptible de materialización en la "Parcela Municipal de Dotación" y en la "Parcela Privada de Uso Comercial", será el definido por el planeamiento general de acuerdo con la legislación urbanística, una vez que se apliquen al mismo las condiciones que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea.

5.- Normativa sobre Autorizaciones en materia de Servidumbres Aeronáuticas

Con independencia de lo indicado en el presente informe respecto al planeamiento urbanístico, se recuerda que; al encontrarse la totalidad del ámbito de estudio incluida en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de planeamiento.

Excepcionalmente, conforme al artículo 33 del Decreto 584/1972 modificado por Real Decreto 297/2013, podrán ser autorizadas las construcciones de edificaciones o instalaciones que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio de la AESA, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento. A tales efectos, los promotores de nuevas actuaciones podrán presentar un estudio aeronáutico de seguridad.





6.- Indicación de recursos y emplazamiento

La Administración competente para la aprobación definitiva del planeamiento podrá interponer contra el presente informe recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación, salvo que opte por plantear previamente el requerimiento regulado en el artículo 44 de la LJCA.

Para el caso de que, por razón del contenido del presente informe, sea recurrido el acto de aprobación definitiva del planeamiento se le comunica que, conforme al artículo 21.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, debería ser emplazada al correspondiente recurso la Administración General del Estado.

Madrid, a 14 de agosto de 2013

EL DIRECTOR GENERAL,

P.D. (Resolución de la Dirección General de Aviación Civil, de 2 de agosto de 2013):



EL SUBDIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA,

Jesús Pérez Blanco

