



# Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante

1	Información territorial y urbanística. Estado, Comunidad Autónoma y municipios	III.1
1.1	Legislación sectorial	III.1
1.2	Normativa estatal. Ley del Suelo	III.4
1.3	Normativa autonómica	III.4
1.4	Planeamiento vigente	III.6
2	Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y administración local	III.10
2.1	Introducción	III.10

2.2	Planes de infraestructuras de transporte de la Unión Europea	III.10
2.3	Planes de infraestructuras del transporte estatales	III.14
2.4	Planes de la Comunidad Autónoma	III.19
2.5	Proyectos y actuaciones	III.19
2.6	Red de accesos al aeropuerto	III.23
2.7	Intermodalidad	III.24
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.31
3.1	Introducción	III.31
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.32
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.33
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.33
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.35
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 761/2017	III.35
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.36
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.37
4.1	Introducción	III.37
4.2	Datos generales del aeropuerto	III.37
4.3	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.39
4.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.39
4.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.40
4.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.41
4.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.41
5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del Desarrollo Previsible	III.43

6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.43
6.1	Preámbulo	III.43
6.3	Resultados	III.46
6.4	Zona de afección 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, manteniendo como tales todos los gestionados por Aena SME, S.A.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), 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. El mismo criterio es de aplicación a las obras de Aena SME, S.A. y de la posible empresa concesionaria de los servicios aeroportuarios, según establecen los artículos 8 y 11 del Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre.

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

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

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

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

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

La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que *“El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas,*

*incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.”*

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

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

## 1.2 Normativa estatal. Ley del Suelo

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

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

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

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

## 1.3 Normativa autonómica

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

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

La Comunidad Autónoma del Principado de Asturias posee competencia legislativa en materia de ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el artículo 10 de su Estatuto de Autonomía de 1981.



Decreto 278/2007, de 4 de diciembre, (BOPA nº 38 de 15 de febrero de 2008) por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias (ROTU), modificado por el Decreto 30/2011, de 13 de abril, de primera modificación del Reglamento de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias (BOPA 3/05/2011). Este Reglamento tiene por objeto desarrollar íntegramente el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en el Principado de Asturias en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (TROTU).

Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril (BOPA nº 97 de 27 de abril de 2004), por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo del Principado de Asturias (TROTU).

El mencionado Texto Refundido tiene por objeto:

- Establecer los principios básicos y crear los instrumentos necesarios para la coordinación de la política territorial y la ordenación del espacio, con el fin de establecer una utilización racional del territorio asturiano y proteger el medio ambiente, mejorar la calidad de vida y contribuir al equilibrio territorial.
- Regular los instrumentos de ordenación del territorio y ordenación urbanística.
- Regular la actividad urbanística, en el marco de una ordenación del territorio basada en el equilibrio entre bienestar económico y desarrollo sostenible.

Como instrumentos de ordenación del territorio del Principado de Asturias, sin perjuicio de la utilización de los instrumentos de ordenación urbanística y de los establecidos en la legislación sectorial que rige las diversas actividades con impacto territorial, se establecen, entre otros: las Directrices de Ordenación Territorial, los Programas de Actuación Territorial y los Planes Territoriales Especiales de carácter supramunicipal.

Las Directrices de Ordenación Territorial son el instrumento expresivo de los fines y objetivos de la política territorial del Principado de Asturias, constituyendo el principal elemento de planificación y coordinación territorial y la base para el desarrollo de las actuaciones con incidencia territorial que hayan de producirse en la Comunidad Autónoma. Se clasifican en las siguientes categorías en función de su ámbito territorial y su contenido material:

- Directrices Regionales de Ordenación del Territorio: referidas a todo el ámbito de la Comunidad Autónoma y jerárquicamente superiores a las Directrices Subregionales y Sectoriales, ya que definen el modelo territorial para toda la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias. Las primeras Directrices Regionales de Ordenación del Territorio de Asturias fueron aprobadas definitivamente por Decreto 11/1991, de 24 de Enero de 1991 (BOPA de 23 de febrero de 1991).
- Directrices Subregionales de Ordenación del Territorio: referidas a un ámbito geográfico inferior a Asturias. Las Directrices Subregionales de ordenación del territorio para la Franja Costera, previstas en las Directrices Regionales de 1991, fueron aprobadas definitivamente en el Decreto 107/93 de 16 de Diciembre de 1993 (BOPA de 16 de febrero de 1994).
- Directrices Sectoriales de Ordenación del Territorio: referidas a la incidencia territorial de las actividades sectoriales, sea en toda Asturias o en un ámbito subregional. Mediante Decreto 42/2008, de 15 de mayo, se aprobaron definitivamente las Directrices Sectoriales de Ordenación del Territorio para el aprovechamiento de la energía eólica y mediante Decreto 119/2010, de 15 de septiembre, se aprobó definitivamente la Revisión de las Directrices Sectoriales de Equipamiento Comercial.

En desarrollo de las Directrices de Ordenación del Territorio podrán elaborarse Programas de Actuación Territorial, como instrumento que tendrá por objeto recoger de forma sistemática las actuaciones con

incidencia en el territorio que vayan a realizarse por los diversos organismos y entidades de la Administración del Principado de Asturias.

Cuando las Directrices de Ordenación Territorial consideren necesario el establecimiento de preceptos materialmente urbanísticos directamente aplicables, o resulte necesario para dar un contenido más detallado a la ordenación territorial, podrán aprobarse Planes Territoriales Especiales de ámbito supramunicipal.

Como instrumentos de ordenación urbanística se establece:

- La ordenación urbanística de los concejos se realizará a través de Planes Generales de Ordenación.
- Los Planes Generales de Ordenación se desarrollarán, según los casos, mediante Planes Parciales, Planes Especiales y Estudios de Detalle.
- Los Catálogos urbanísticos, los Estudios de implantación y las Ordenanzas Municipales de Edificación y Urbanización contribuirán a la correcta integración de la ordenación urbanística del territorio y, en su caso, completarán la establecida por el planeamiento.

## 1.4 Planeamiento vigente

### 1.4.1 Escala estatal. Planeamiento sectorial

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

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

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

### 1.4.2 Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

Las Directrices Regionales de Ordenación Territorial (DOT) de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, texto aprobado por el Decreto 11/91 en la reunión del Consejo de Gobierno del Principado de Asturias el 24 de enero de 1991, "*tienen por finalidad la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias dentro de los principios e instrumentos básicos contenidos en la Ley 1/87, de 30 de marzo; de Coordinación y Ordenación Territorial*".

Se articulan alrededor de cinco bloques temáticos:

- Directrices generales.
- Directrices derivadas de la definición de áreas de planificación territorial.
- Directrices derivadas de la protección del medio natural.
- Directrices derivadas de otros criterios de ordenación territorial.
- Directrices sobre gestión y seguimiento.

El Plan Territorial Especial de Ordenación del Litoral de Asturias (POLA), aprobado por acuerdo del Pleno de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (CUOTA) el 23 de mayo de 2005 (BOPA N° 197, de 25 de agosto de 2005), cuyo objetivo principal es conseguir un equilibrio entre preservación y uso humano del entorno. Para conseguir sus objetivos, el POLA plantea los siguientes instrumentos:

- La delimitación del Suelo no urbanizable de Costas, espacio reservado de la edificación para mantener sus cualidades medioambientales y paisajísticas.
- Una serie de propuestas activas: los parques-playa, la red de sendas peatonales, las sendas cicloturistas y las actuaciones de regeneración de la cubierta vegetal degradada.
- Planes de desarrollo para actuar sobre aspectos específicos: áreas degradadas por la edificación, núcleos rurales, áreas arqueológicas, campamentos de turismo y redes de alta tensión.

El Plan Territorial Especial del Suelo No Urbanizable de Costas (PESC) aprobado definitivamente por acuerdo adoptado por el Pleno de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias (CUOTA), en sesión de 23 de septiembre de 2016 (BOPA n° 266, de 16 de noviembre de 2016) que abarca territorialmente los concejos de Vegadeo, Castropol, Tapia de Casariego, El Franco, Coaña, Navia, Valdés, Cudillero, Muros de Nalón, Soto del Barco, Castrillón, Avilés, Gozón, Carreño, Gijón, Villaviciosa, Colunga, Caravia, Ribadesella, Llanes y Ribadedeva.

#### 1.4.3 Escala local. Planeamiento municipal

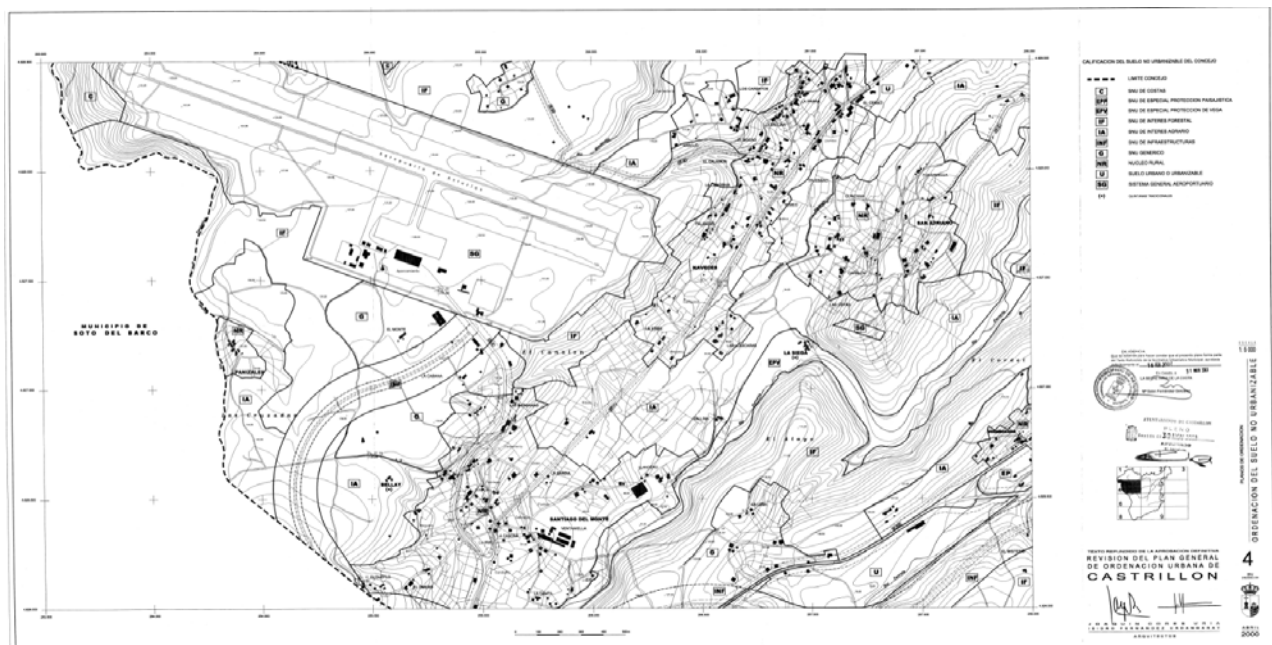
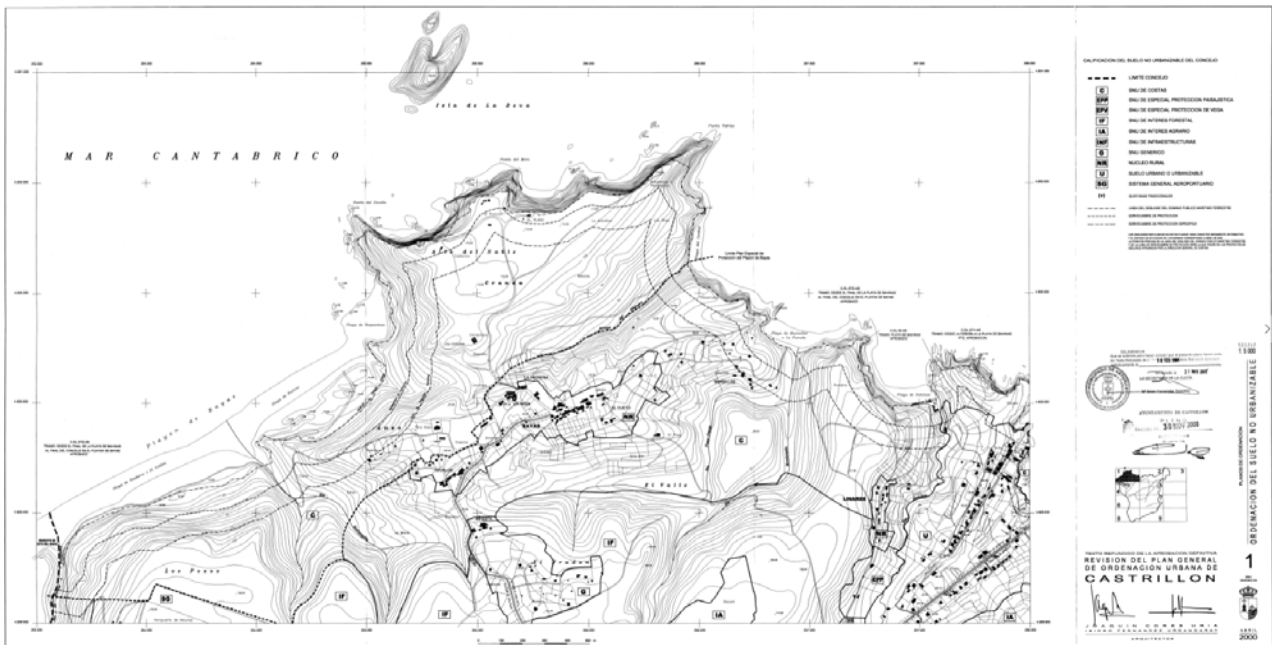
La Zona de Servicio del Aeropuerto de Asturias se encuentra ubicada prácticamente en su totalidad en terrenos pertenecientes al Concejo de Castrillón salvo una pequeña zona vinculada a la instalación radioeléctrica NDB/L-AV situada en el Concejo de Avilés.

##### 1.4.3.1 Término municipal de Castrillón

El planeamiento vigente en el concejo de Castrillón es el Plan General de Ordenación Urbana de Castrillón, habiendo sido aprobado definitivamente el texto refundido de la revisión del Plan General mediante Acuerdo de fecha 16 de febrero de 2001, de la Comisión Ejecutiva de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (CUOTA), (BOPA N°149, del 28 de junio de 2001).

Gran parte del terreno del aeropuerto está calificado como Sistema General Aeroportuario, existiendo zonas calificadas, entre otras, como Núcleo Rural, SNU de Costas, SNU de Interés Forestal, SNU de Interés Agrario y SNU de Infraestructuras.

Ilustración III.1.- Texto Refundido de la aprobación definitiva. Revisión del PGOU de Castrillón. Ordenación del Suelo no Urbanizable

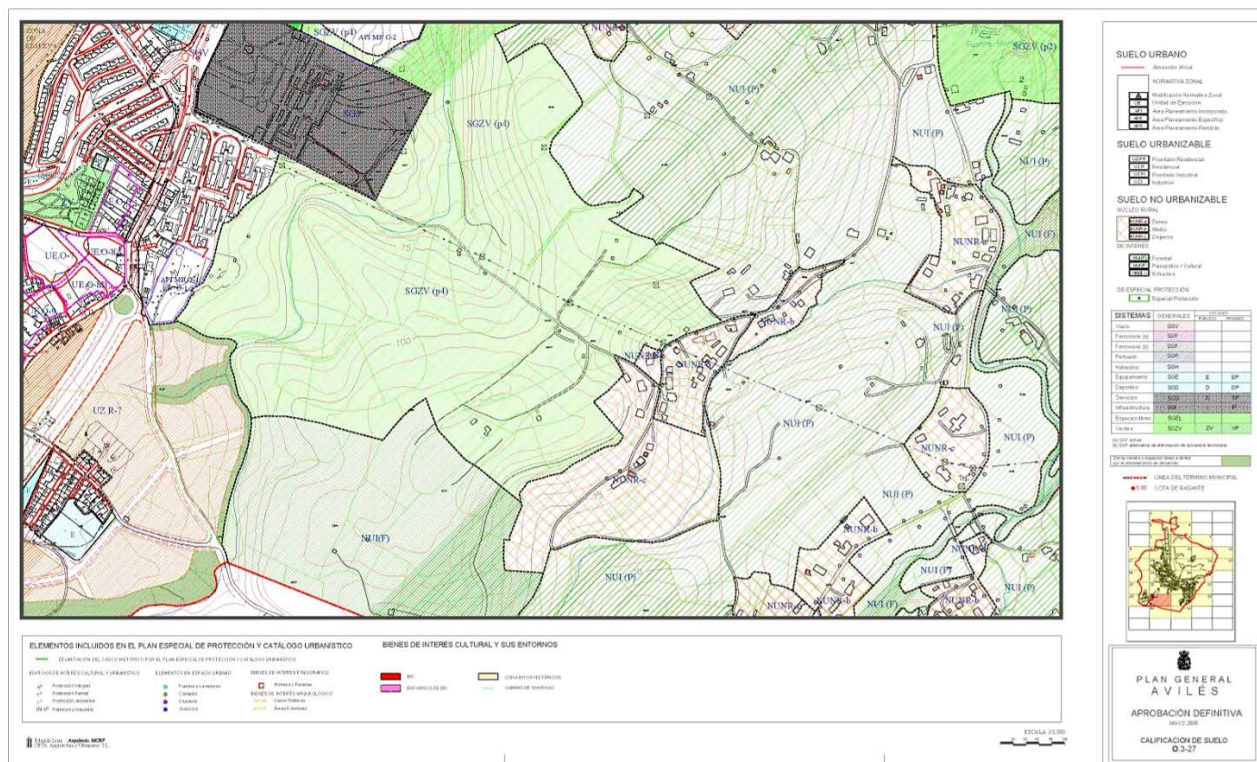


#### 1.4.3.2 Término municipal de Avilés

El planeamiento vigente en el concejo de Avilés es la Revisión del Plan General de Ordenación del término municipal de Avilés, aprobado definitivamente por acuerdo del Pleno Municipal en sesión extraordinaria celebrada el 9 de junio de 2006 (Suplemento al BOPA nº 163 de 15 de julio de 2006, corrección de errores B.O.P.A. nº 187 del 12 de agosto de 2006).

Los terrenos correspondientes a la instalación radioeléctrica NDB-AV están calificados como Sistema General Zona Verde (SGZV (p4)).

Ilustración III.2.- Plan General de Avilés. Calificación del suelo

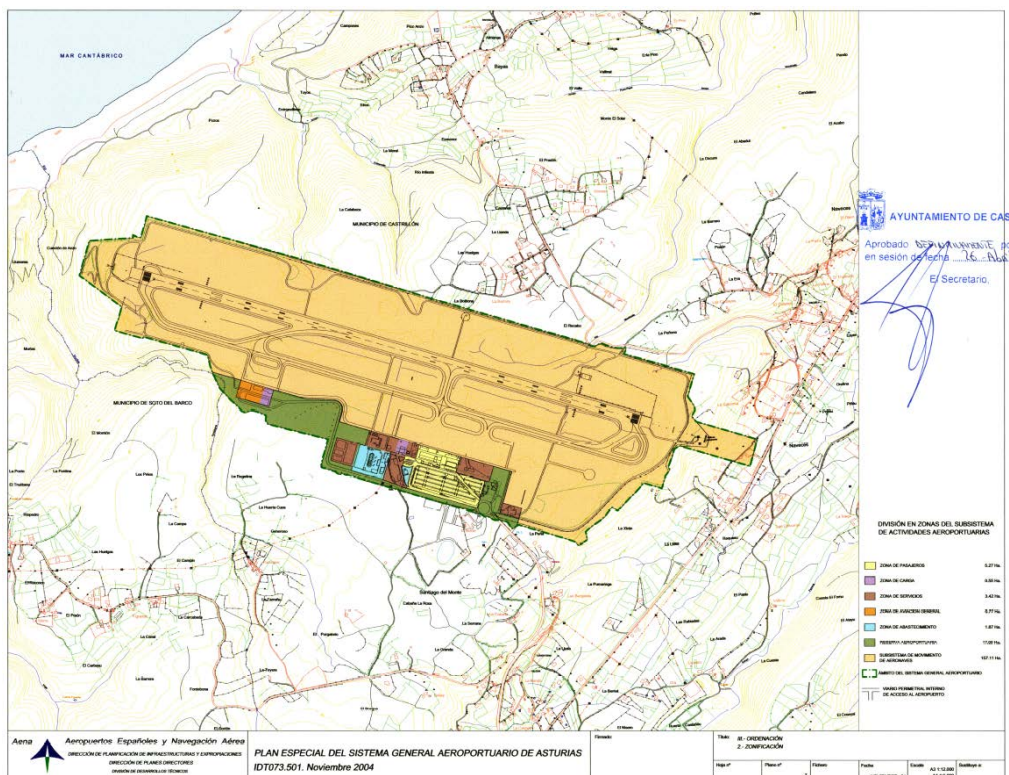


#### 1.4.4 Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Asturias

Una vez aprobado el Plan Director, Aena SME, S.A. formuló el correspondiente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Asturias, aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Castrillón en sesión ordinaria celebrada el día 26 de abril de 2007 (BOPA nº 131, de 6 de junio de 2007).

Una vez aprobado el nuevo Plan Director, el Plan Especial continúa vigente en aquellas áreas y determinaciones no modificadas por el nuevo Plan Director.

Ilustración III.3.- PESGA Asturias. Zonificación



## 2 Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y administración local

### 2.1 Introducción

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

La complejidad del transporte se visualiza en la dispersa organización a nivel político-administrativo en todos los estamentos de la actual Administración, entorno institucional en el que se desarrolla la política de transporte que condiciona su planificación. La organización competencial del país cuenta, pues, con un sistema de transporte en el que intervienen como gestores distintas administraciones, con una descentralización total, como se ha visto en el apartado anterior, de las competencias sobre ordenación del territorio: a la competencia del Ministerio de Fomento sobre las infraestructuras propias de los órganos de gestión específicos como Aena SME, S.A., Puertos del Estado, etc., se debe añadir la competencia autonómica y la comunitaria que dicta las políticas comunes del transporte.

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

### 2.2 Planes de infraestructuras de transporte de la Unión Europea

Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante el Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y por el que se deroga la

Decisión n ° 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de transporte.

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

a) Cohesión, a través de:

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

b) Eficiencia, a través de:

- i) la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;
- ii) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;
- iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;
- iv) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayor;
- v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;
- vi) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;

c) Sostenibilidad, a través de:

- i) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;
- ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;
- iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO<sub>2</sub> de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO<sub>2</sub>.

d) Aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:

- i) la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;
- ii) la garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;

- iii) el apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate;
- iv) el establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;
- v) la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

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

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

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

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

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

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

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



distancia. La industria de la aviación de la UE debe ir en cabeza en el uso de combustibles hipocarbónicos para alcanzar el objetivo de 2050.

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



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

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

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

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

Ilustración III.5.- Corredor Atlántico. Modo ferrocarril



Tanto el puerto como el aeropuerto de Asturias, como los puertos de Avilés y Gijón, ambos próximos al aeropuerto, forman parte de la RTE-T europea.

### 2.3 Planes de infraestructuras del transporte estatales

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

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

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

- A. Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes.

- B. Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- C. Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- D. Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes.  
En particular, y con arreglo a este objetivo, se tendrán presentes de forma especial las necesidades de acceso entre la Península y los archipiélagos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las conexiones interinsulares.
- E. Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

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

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

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

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

- *Se desarrollará un esfuerzo especial orientado a la consecución de un sector aéreo más seguro y sostenible, reforzando el enfoque preventivo de la seguridad aérea, con el fin de dar una respuesta de calidad y eficiencia para las necesidades demandadas por pasajeros, compañías aéreas, y el resto de agentes involucrados.*
- *Se reforzará la competitividad de las empresas españolas en todos los ámbitos de la aviación civil (transporte comercial de pasajeros, carga aérea, aviación general, corporativa, deportiva, trabajos aéreos), mediante la revisión y actualización de los marcos normativos y la adopción de actuaciones de mejora y desarrollo. ...*
- *Se reforzará la contribución del transporte aéreo a la cohesión y vertebración de todos los territorios del Estado, en particular a los no peninsulares, a través de políticas que fomenten la conectividad e Intermodalidad, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.*
- *Se reordenarán y modernizarán los órganos públicos estatales con responsabilidad en el ámbito aeronáutico, reforzando su papel en la regulación y supervisión, al objeto de optimizar su contribución al desarrollo del sector.*

- Se racionalizará la dedicación y gestión de recursos estatales en materia aeroportuaria y de navegación aérea, de forma consistente con la demanda efectiva, optimizando y rentabilizando la capacidad disponible, y analizando el potencial de nuevos proyectos mediante criterios estrictos de rentabilidad económica y social.
- Se revisará el modelo español de gestión estatal aeroportuaria, reforzando los criterios de productividad, eficiencia, perfiles de negocio y rentabilidad económica de cada aeropuerto de la red nacional, y promoviendo la liberalización y el cambio en la estructura de propiedad de Aena Aeropuertos (actual Aena SME, S.A.) a través de la entrada de capital privado en dicha sociedad mercantil.
- Se desarrollarán planes de negocio adaptados al perfil de tráfico y características de cada aeropuerto de la red nacional de Aena SME, S.A.. Los aeropuertos se desarrollarán a través de estrategias de marketing aeroportuario, promoción de rutas, innovación de gestión, y cooperación estratégica con las compañías aéreas.

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

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:

#### Orientaciones Sectoriales del PITVI:

##### 1) Transporte aéreo

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.

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

#### **1º. Regulación, Control y Supervisión:**

- Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)
- Mejora de la seguridad en el sector de las compañías aéreas

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

## **2º. Gestión y Prestación de Servicios:**

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

- Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional
- Elaborar un Plan estratégico de Aena SME, S.A.
- Mejora de la eficiencia del sistema de navegación aérea: Cielo Único Europeo
- Impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea
- Nuevo modelo de gestión de aeroportuaria y cambios en Aena Aeropuertos.

### **3º. Actuación inversora:**

- Elaborar y ejecutar el plan de inversiones de Aena 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 marítimo

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

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

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

#### 6) Transporte en el ámbito urbano

En el ámbito urbano coinciden las competencias de los tres niveles de Administración. El Ministerio de Fomento 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

Con fecha 26 de febrero de 2015 se publicó en el BOPA (nº 47) el Acuerdo adoptado por la comisión correspondiente de la Consejería de Fomento, Ordenación del territorio y Medio Ambiente, por el que se sometía a información pública el Plan de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias (PIMA), con una vigencia que abarcaría los años 2015 – 2030. Este Plan, una vez aprobado, incidiría sobre todas las infraestructuras y servicios de transporte que se asienten en el territorio regional, independientemente de su titularidad, y comprendería el análisis y diagnóstico, la formulación de objetivos y la propuesta de actuaciones en cuanto a la accesibilidad y los sistemas de movilidad que se persiguen desde la óptima sostenibilidad territorial.

Por otro lado, se cuenta con un documento de propuesta para el nuevo Plan Autonómico de Carreteras (PAC) 2015-2030, plan que tomaría el relevo del ya concluido plan anterior, que había sido planteado para el periodo 2000-2010.

La propuesta final del Plan será elevada al Consejo de Gobierno en cumplimiento de las previsiones de la vigente Ley de Carreteras.

Respecto al ferrocarril, a nivel de Comunidad Autónoma se mantienen en el PIMA los estudios ya existentes en el Proyecto del METROTREN ASTURIAS que se describe en el punto siguiente, si bien declara que los viajeros captados en cualquiera de las tres soluciones contempladas en el proyecto resultan insuficientes para justificar la construcción del acceso ferroviario al aeropuerto.

### 2.5 Proyectos y actuaciones

Se presenta a continuación un resumen de los programas de actuación en materia de carreteras y ferrocarril estatales contemplados en el PIMA:

### 2.5.1 Sistema viario

- Tercer carril Y: ampliación tercer carril en la autovía A-66 (Oviedo - Serín) y A-8 (Avilés - Serín - Gijón)
- Semienlace de Robledo: Enlace Autovías AS-II y A-66
- Acceso al puerto de Gijón por Jove: Nueva carretera C-100
- Desdoblamiento AS-19 La Lloreda - El Empalme: Duplicación de la calzada actual de la carretera AS-19
- Acceso MI Puerto de Avilés: Nueva carretera C-100
- Desdoblamiento N-632 Vegarrozadas – Canapés: Duplicación de la calzada actual de la carretera N-632 (ronda de Avilés)
- Autovía La Espina – Canero: Autovía A-80
- Autovía La Espina - Cangas del Narcea: Autovía A-80
- Carretera Cangas del Narcea - Límite de provincia: Vía rápida (R-80) entre Cangas y Vega de Rengos; acondicionamiento entre Vega de Rengos y el límite de provincia
- Túnel de El Fito: Corredor (primera calzada de autovía), C-100
- N-634 Lieres – Arriendas: Acondicionamiento carretera actual con variantes de población (Villamayor, Sevares) - seguridad vial
- N-634 Arriendas – Llovio: Acondicionamiento carretera actual - seguridad vial
- N-625 Arriendas - El Pontón: Acondicionamiento carretera actual tratamiento ambiental y paisajístico
- Acceso MD Puerto de Avilés: Nueva carretera

### 2.5.2 Sistema Ferroviario

- Línea Alta Velocidad Asturias: tramos Pola de Lena–Gijón, y Villabona–Avilés
- Corredor Transcantábrico
- Conexión ZALIA Puerto de Gijón
- Conexión ZALIA Línea Interés General Madrid-Gijón
- Penetración en Gijón: tramo El Humedal-Cabueñes
- Superestructura Soterramiento de Langreo
- Mejora de líneas de cercanías de ancho ibérico y métrico C-1 y C-3 en distintos tramos
- Mejora de líneas de ancho métrico de cercanías F-4 Gijón-Cudillero, F-5 Gijón-Laviana y F-6 Oviedo-Infiesto, en distintos tramos y ligadas a la mejora del corredor Transcantábrico



Ilustración III.6.- Mapa de vías férreas propuestas en el PIMA



Por otro lado, conviene describir un Proyecto que ya se inició hace algunos años, y que en estos momentos sigue su evolución y desarrollo. El Proyecto del METROTREN ASTURIAS está dirigido a favorecer al intermodalidad de los clientes RENFE-Cercanías y FEVE, facilitando el acceso a ambas redes a través de las estaciones de intercambio y utilizando títulos de transporte comunes. De esta forma se consigue integrar en este sistema común a toda la red de ferrocarriles de cercanías del Principado de Asturias, lo cual convierte dichas infraestructuras en una gran red de metro para toda la Comunidad Autónoma de Asturias, como si de una gran ciudad se tratará.

El METROTREN combina las tres líneas de cercanías de Renfe con las cinco líneas de FEVE que transitan por el Principado, uniendo la capital Oviedo, con Gijón, Avilés y el resto de destinos que son recorridos por las citadas líneas. Las inversiones se han basado en acondicionar las infraestructuras de las Redes de RENFE y FEVE, así como de las Estaciones de ambos servicios, bien para adecuarlas a las características comunes, o bien para la implantación de nuevos apeaderos y andenes. El sistema se completa con la aparición de nuevos trenes modulares y ecológicos para dar servicio en los trayectos referidos.

Por último, cabe reseñar que, dentro de las anteriores iniciativas, está en ejecución un tramo de túnel de integración del Ferrocarril en Gijón, que conllevará la implantación de tres nuevas estaciones. El metro contará con 3 líneas en la ciudad, además una que comunicará Gijón con Oviedo y Avilés, y otra que unirá la ciudad con el puerto de El Musel.

En los terrenos que quedarían libres por el soterramiento de la vía y de la estación de Jovellanos, se alzarían varios rascacielos.

Ilustración III.7.- Proyecto de METROTREN Asturias



Por otro lado, está prevista la implantación de un corredor ferroviario de Alta Velocidad entre León y Asturias. Dicha actuación, que por su importancia estratégica como corredor de alta velocidad fue planificada en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020 como línea de alta velocidad de tráfico mixto en doble vía, permitirá la circulación tanto de trenes de viajeros como de mercancías, lo que supondrá un mejor aprovechamiento de línea y una mejor articulación del territorio.

El proyecto completo se dividió en sub-proyectos y lotes para facilitar la redacción de los Proyectos y posteriormente la ejecución de las Obras, con un total de 10 tramos desde León hasta Gijón:

Tabla III.1.- Línea de Alta Velocidad. Obras de plataformas

Tramo	Km	Consejo de Ministros	Licitación de las obras GIF/ADIF	Adjudicación de las obras
León – La Robla	21			
La Robla – Túneles de Pajares	9,4	16-12-2005	23-12-2005 / BOE 28-12-2005	31-03-2006 / BOE 26-04-2006
Pola de Gordon – Folledo / Túneles de Pajares (lote 1)	10,7	21-02-2003	04-03-2003 / BOE 05-03-2003	23-05-2003 / BOE 21-06-2003
Folloledo – Viadangos / Túneles de Pajares (lote 2)	3,9	21-02-2003	04-03-2003 / BOE 05-03-2003	23-05-2003 / BOE 21-06-2003
Viadangos - Telleo. / Túnel este - Túneles de Pajares (lote 3)	10,4	21-02-2003	04-03-2003 / BOE 05-03-2003	13-06-2003 / BOE 15-07-2003
Viadangos - Telleo. Túnel oeste - Túneles de Pajares (lote 4)	10,4	21-02-2003	04-03-2003 / BOE 05-03-2003	13-06-2003 / BOE 15-07-2003
Túneles de Pajares - Sotiello	6,1	07-04-2006	05-05-2006 / BOE 11-05-2006	28-07-2006 / BOE 15-08-2006
Sotiello - Campomanes	4,3	17-03-2006	06-04-2006 / BOE 12-04-2006	30-06-2006 / BOE 01-08-2006
Campomanes - Pola de Lena	4,9	07-04-2006	05-05-2006 / BOE 11-05-2006	28-07-2006 / BOE 15-08-2006
Pola de Lena - Gijón				

Salvo el primer y último tramo, el resto están en fase de ejecución de las Obras, algunas de ellas a través de complejos túneles en la zona de Pajares donde participarán cinco tuneladoras. Los Túneles de Pajares tendrán una longitud de 25 kilómetros.

Se ha marcado un tiempo objetivo futuro para las relaciones con Madrid de unas dos horas y media desde Oviedo y de tres horas desde Gijón, con una obtención de estos tiempos de manera progresiva.

## 2.6 Red de accesos al aeropuerto

El Aeropuerto de Asturias se encuentra ubicado en la parroquia de Santiago del Monte, en el concejo de Castrillón, Asturias. Está situado a 15 km de Avilés, 40 km de Gijón y a 47 km de Oviedo, la capital del Principado.

Ilustración III.8.- Mapa del entorno del Aeropuerto de Asturias



El único acceso al Aeropuerto de Asturias en la actualidad es por carretera, pudiéndose realizar a través de la carretera nacional N-643 que nace en las inmediaciones de Carcedo y desemboca en una rotonda de distribución situada en el borde de la Zona de Servicio del aeropuerto.

Igualmente, a dicha rotonda confluye el ramal de la Autovía A-81 que nace de la A-8/E70 Autovía del Cantábrico, a unos 2,3 km de la referida rotonda.

Ilustración III.9.- Red de carreteras existentes en el entorno del Aeropuerto de Asturias

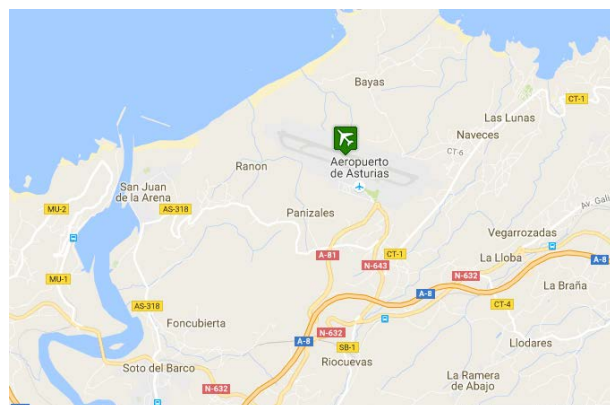
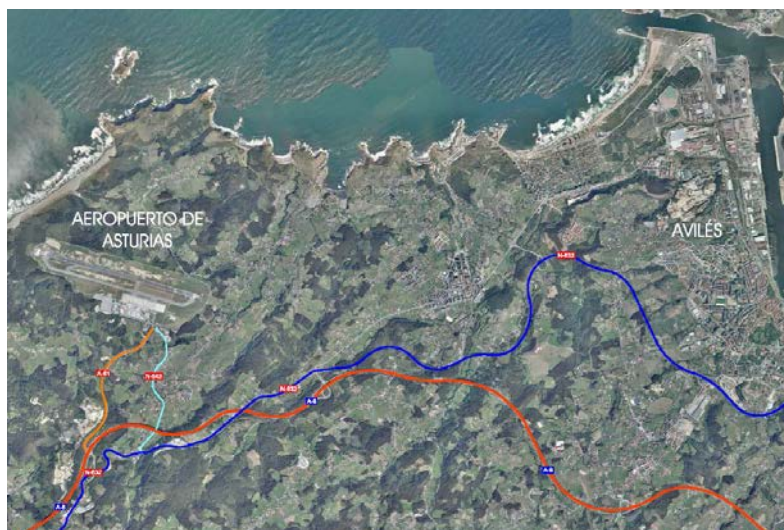


Ilustración III.10.- Acceso por carretera al Aeropuerto de Asturias



## 2.7 Intermodalidad

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

Una de las finalidades de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) es conseguir la “interoperabilidad e intermodalidad en y entre los distintos modos de transporte”.

El Libro Blanco del Transporte, con un horizonte 2050 hacia un espacio único europeo, persigue la creación de una red de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías.

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

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

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

### Transporte intermodal en el PITVI

Dentro del ámbito de la política de transportes y la planificación de sus infraestructuras, la intermodalidad puede entenderse como el conjunto de estrategias orientadas a articular un sistema de transportes que, globalmente y por encima de las consideraciones operativas propias de cada modo de transporte, satisfaga las necesidades de movilidad de la sociedad en condiciones de eficacia y eficiencia. Dicho enfoque tiene implicaciones relevantes para la política de transporte y la planificación de sus infraestructuras.

La intermodalidad persigue la implantación progresiva de una red estratégica de servicios de transporte basada en las infraestructuras lineales desarrolladas para los diferentes modos, entre las que se establezcan nodos de conexión que permitan completar un viaje utilizando los servicios de más de uno de ellos.

La sustitución de un transporte mono-modal por una cadena de transporte de varias etapas puede ser más eficiente en términos sociales, y más conveniente para el usuario en cuanto a la relación calidad de servicio - coste (en determinados segmentos de la demanda tanto de viajeros como de mercancías). La cooperación y el aprovechamiento de las ventajas propias de cada modo en esta cadena son elementos clave para la viabilidad y el despliegue efectivo del transporte intermodal.

La intermodalidad requiere de una visión unitaria y coordinada del marco regulatorio y de control de las infraestructuras y de los servicios, cuya planificación y desarrollo se debe constituir como un punto de encuentro de las diferentes Administraciones competentes y de los agentes y usuarios que intervienen en los distintos sectores de transportes.

La estructura administrativa del Estado español y el reparto de competencias, así como su inserción en la Unión Europea, hacen que en el proceso de planificación territorial y de infraestructuras de transporte participen diferentes administraciones y organismos públicos. Algo semejante ocurre con los responsables de regular la prestación de los servicios de transporte en cada uno de los modos.

Para potenciar la intermodalidad se desarrollarán unas directrices de coordinación que involucren a las diferentes administraciones - central, autonómica y local -, en tres niveles: entre modos de transporte, entre planificación y gestión de infraestructuras lineales y entre infraestructuras nodales.

En el ámbito del Ministerio de Fomento y las empresas y entidades del Grupo, se reforzarán los mecanismos e instrumentos de coordinación que permitan avanzar en el establecimiento conjunto de prioridades en la planificación, ejecución, gestión y explotación de actuaciones cuando éstas afecten a la intermodalidad del sistema de transporte, garantizando con esta coordinación la eficiencia en la asignación de recursos de los distintos centros inversores. Se prestará especial atención a las relaciones entre el transporte terrestre, singularmente entre el transporte ferroviario, y el transporte marítimo.

Por su especial casuística, en el bloque de programas del PITVI sobre intermodalidad se detallan dos subprogramas de actuación regulatorios, de control y supervisión: uno para la intermodalidad del transporte de mercancías y otro para el de viajeros.

### 2.7.1 Intermodalidad en el Aeropuerto de Asturias

El Aeropuerto de Asturias está situado en el término municipal de Castrillón, a 14 kilómetros de Avilés, 40 de Gijón y 47 de Oviedo. Este Aeropuerto forma parte de la RTE-E europea.

Actualmente el acceso tanto de pasajeros como de mercancías al Aeropuerto de Asturias se realiza por carretera.

#### **Turismos privados y de alquiler**

El Aeropuerto cuenta con un aparcamiento de vehículos particulares y una zona de estacionamiento para vehículos de uso público.

El aparcamiento público se encuentra frente al Edificio terminal en su lado sur. Cuenta con una mayoría de plazas cubiertas por marquesinas a excepción de las correspondientes a una ampliación posterior del aparcamiento en el extremo occidental del mismo.

Ilustración III.11.- Localización del aparcamiento público frente al Edificio Terminal



Abarca una superficie de unos 25.000 m<sup>2</sup> y dispone de un total de 771 plazas destinadas a aparcamiento público (12 de las cuales son para personas de movilidad reducida, PMR y 142 plazas destinadas a vehículos de alquiler de las dos compañías que operan en el aeropuerto).

### **Taxi**

Los Taxis disponen de un área de espera frente al Edificio Terminal con capacidad para 35 taxis. La zona de espera ocupa un carril junto la acera de la zona de Salidas del Edificio Terminal, y pasa a ocupar dos carriles en la zona de Llegadas.

Ilustración III.12.- Localización de la zona de espera de taxis



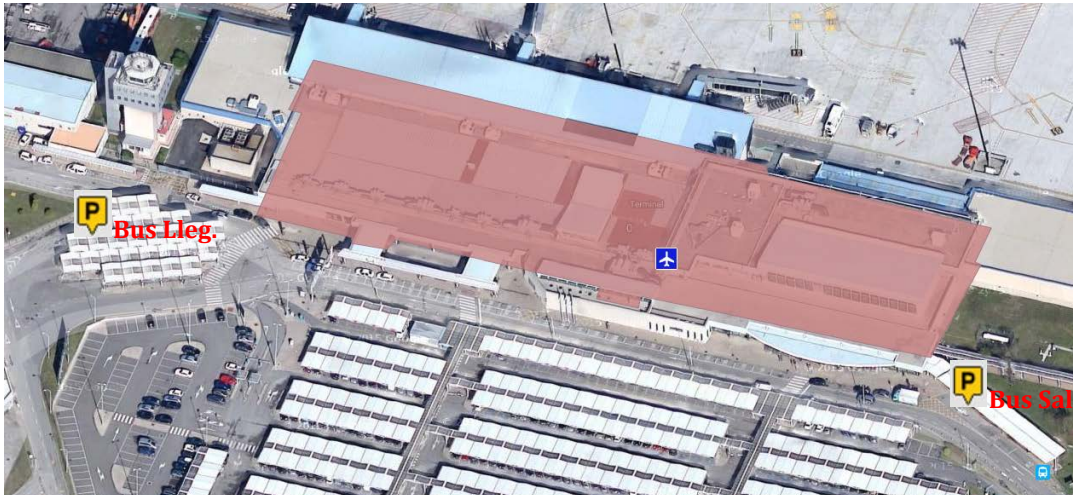
### **Transporte público de autobús**

Una línea de autobuses, la Línea Aeropuerto, lo conecta con Avilés, Gijón y Oviedo.

Las dársenas de espera de los autobuses dedicados a pasajeros de Llegadas se sitúan al sur de la Torre de Control. Se trata de cinco isletas peatonales para carga y descarga de pasajeros cubiertas por marquesinas, con una capacidad de 8 plazas.

Las dársenas dedicadas a pasajeros de Salidas se encuentran en la zona este del Edificio Terminal y junto a la acera de Salidas, cubiertas con marquesina que da cabida a 3 plazas de autobús.

Ilustración III.13.- Zona de dársenas de autobuses (Salidas y Llegadas)



### Tren y transporte marítimo

El Aeropuerto no cuenta con conexión a ningún eje de la red ferroviaria actual ni a la planificada de pasajeros ni de transporte de mercancías.

La conexión del Aeropuerto de Asturias con el puerto más cercano, el de Avilés, se realiza por carretera, la nacional N-632. El nuevo acceso al puerto partirá de esta misma N-632 pero rodeando la ciudad por el este y acortando el acceso desde el Aeropuerto. El puerto de Avilés, así como el de Gijón, forman parte también de la RTE-E europea. El puerto de Avilés tiene conexión con la red de ferrocarril convencional.

Ilustración III.14.- Localización y conexiones del Puerto de Ávilés con respecto al Aeropuerto de Asturias



En este sentido, el Desarrollo Previsible del Plan Director, ha aplicado a las soluciones propuestas, los principios básicos de eficiencia en la movilidad urbana y el fomento del transporte público:

- Se han establecido las necesidades de suelo necesarias para permitir una configuración de las comunicaciones dentro de la Zona de Servicio lado tierra, adecuadas al crecimiento esperado de la demanda.
- Se han proporcionado recorridos peatonales o no motorizados, separados del tránsito rodado, que sean seguros, y que permitan la conexión entre los distintos puntos del área terminal.
- Se han incrementado, a partir de un estudio pormenorizado de los parámetros característicos, el número de plazas de aparcamiento para los sistemas de transporte público y colectivo dentro del Área Terminal de pasajeros de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible, tanto para autobuses como para taxis, facilitando igualmente el acceso de los pasajeros a los mismos, con soluciones que permitan condiciones de seguridad y comodidad para el pasajero.
- Se han diseñado plataformas de intercambio para dichos sistemas de transporte que faciliten la intermodalidad en los medios de transporte.
- Si bien la redacción de un Plan Director no debe descender a criterios constructivos, las soluciones propuestas permitirán el desarrollo constructivo de soluciones de eliminación de barreras arquitectónicas.
- La nueva Área Terminal del Desarrollo Previsible propone una solución para separar mayoritariamente, a nivel funcional, las redes de comunicación de cada uno de las áreas específicas del Área Terminal Aeroportuaria: Zona de Pasajeros, Zona Industrial, Zona de Carga, Zona de Actividades Complementarias y Zona de Aviación General; consiguiendo así, que la zona de tránsito de pasajeros quede sensiblemente exenta de la influencia, a nivel de comunicaciones del sistema de transporte, de las otras áreas funcionales.



.Ilustración III.15.- Infraestructuras del Estado. Avilés

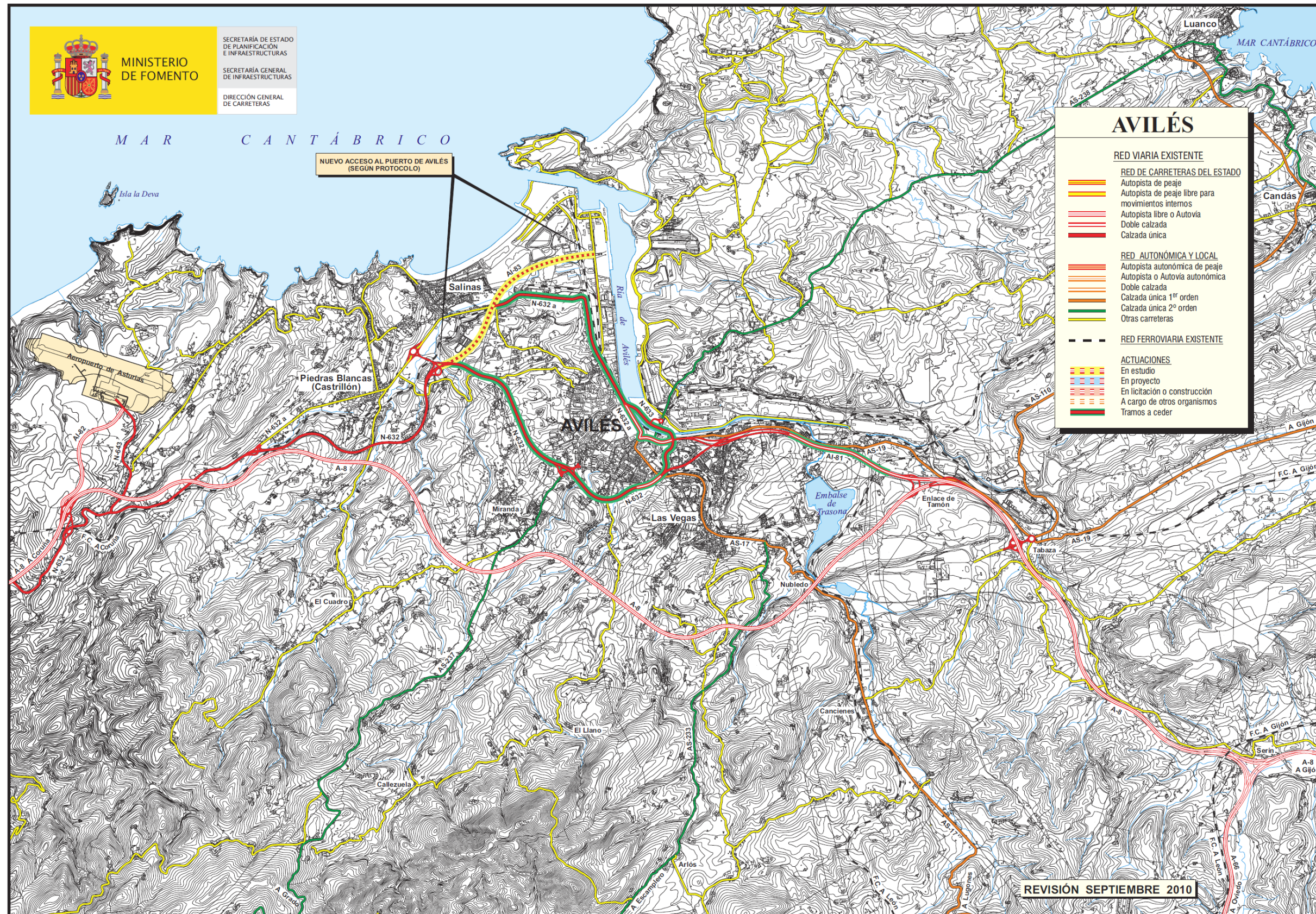
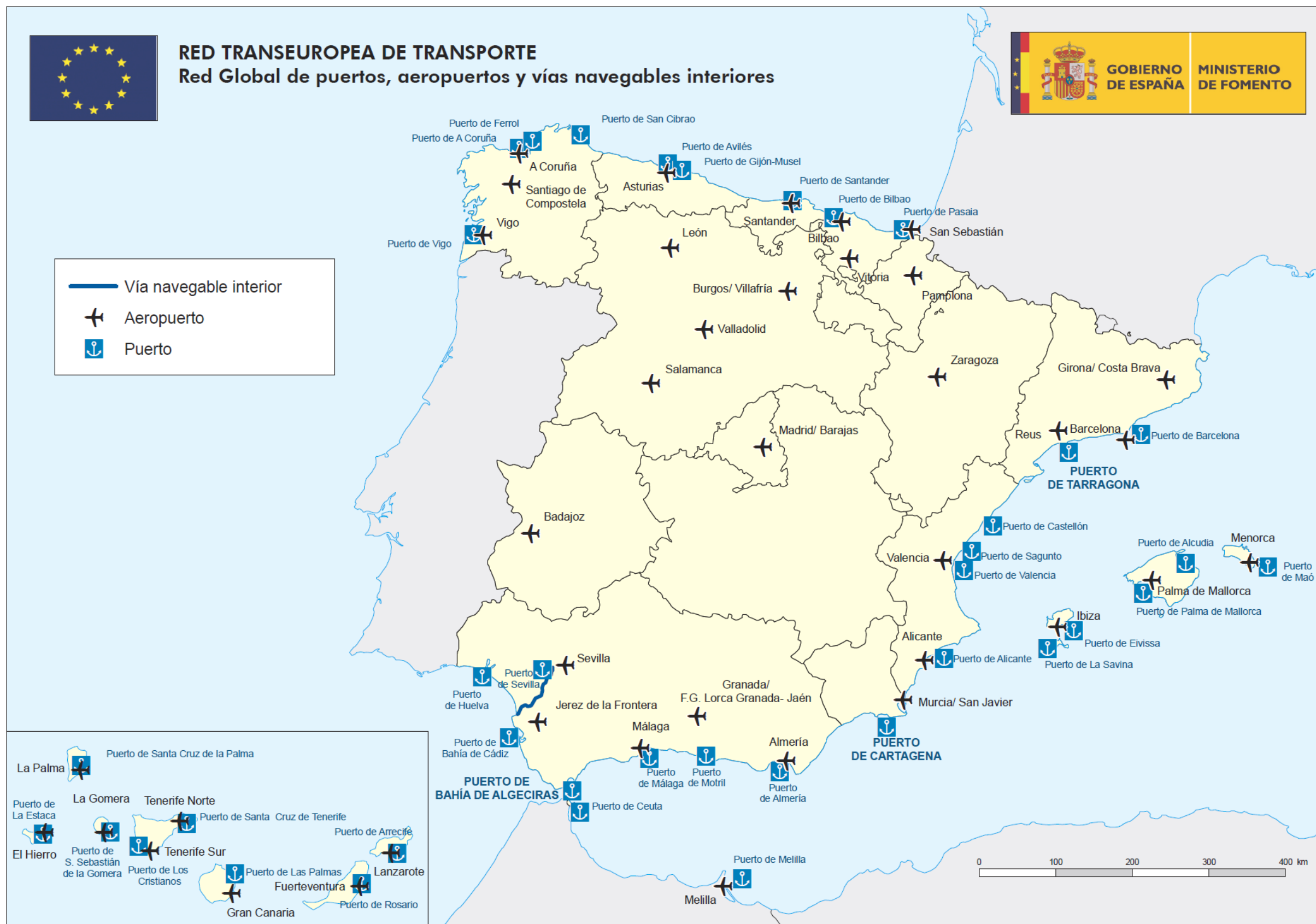


Ilustración III.16.- Red Transeuropea de Transporte



### 3 Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

#### 3.1 Introducción

##### 3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Asturias fueron establecidas por Real Decreto 761/2017, de 21 de julio (B.O.E. núm. 216, de 8 de septiembre de 2017). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

##### 3.1.2 Base Legal

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

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

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

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

Posteriormente se aprobó el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto de 2011), por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, modificando el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado a su vez por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

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

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

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

## 3.2 Datos generales del aeropuerto

### 3.2.1 Punto de referencia

Según lo establecido en el apartado tercero del Real Decreto 761/2017, de 21 de julio (B.O.E. núm. 216, de 8 de septiembre de 2017), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 11-29. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.2. La cota del PR es de 126 metros.

Tabla III.2.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS84		ALTITUD (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
PR	43° 33' 48,84"	006° 02' 04,63"	126

### 3.2.2 Pista de vuelo

De acuerdo al Real Decreto 761/2017, de 21 de julio, el campo de vuelos del aeropuerto de Asturias dispone de una única pista, denominada 11-29. Tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.200 x 45 metros.

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

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

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS84		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
Umbral pista 11	43° 33' 59,90"	006° 02' 51,32"	122
Umbral pista 29	43° 33' 37,78"	006° 01' 17,94"	122
Extremo pista 11	43° 33' 37,78"	006° 01' 17,94"	122
Extremo pista 29	43° 33' 59,90"	006° 02' 51,32"	122

### 3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el apartado segundo del Real Decreto 761/2017, de 21 de julio, el aeropuerto de Asturias se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como aeródromo de letra de clave «B».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Asturias aprobadas por el Real Decreto 761/2017, de 21 de julio (B.O.E. núm. 216, de 8 de septiembre de 2017), 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 y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea»*.

## 3.4 Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

### 3.4.1 Generalidades

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

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

### 3.4.2 Restricción de obstáculos

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

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

### 3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo segundo del Real Decreto 761/2017, de 21 de julio, son las que se relacionan en la Tabla III.4, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas, sistema WGS84, con la altitud en metros sobre el nivel del mar.

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

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	C. GEOGRÁFICAS WGS84		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
TWR <sup>1</sup>	155	43° 33' 34,47"	006° 02' 02,15"	
Radiogoniómetro	155	43° 33' 34,47"	006° 02' 02,15"	
Centro emisores	152	43° 33' 26,47"	006° 01' 42,03"	
Centro comunicaciones	136	43° 33' 35,80"	006° 02' 06,70"	
VOR VES	109	43° 33' 25,35"	006° 00' 25,50"	
DME VES	109	43° 33' 25,49"	006° 00' 26,38"	
NDB AST	132	43° 33' 28,22"	006° 01' 42,21"	
NDB AV	111	43° 32' 20,70"	005° 55' 49,90"	
LLZ 29 AVS	122	43° 34' 01,49"	006° 02' 58,06"	
GP 2 _AVS	121	43° 33' 44,07"	006° 01' 28,67"	
DME AVS	127	43° 33' 44,45"	006° 01' 28,52"	
Radiobaliza AVS	92	43° 33' 34,55"	006° 01' 04,74"	
Enlace hertziano	Torre de control	153	43° 33' 34,36"	006° 02' 01,95"
	VOR VES	112	43° 33' 25,60"	006° 00' 26,07"

Fuente: RD 761/2017

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

Tabla III.5.- Parámetros de los enlaces hertzianos

ENLACE HERTZIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)

<sup>1</sup> Centro de Comunicación VHF/UHF asociado a la Torre de Control (TWR)

ENLACE HERTZIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)
TWR	153	VOR VES	112	2,169	22.067,5	12

### 3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

De acuerdo al artículo 17 del Decreto 584/1972, «*constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquellas 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 Decreto 793/1976, son las que se relacionan a continuación:

- Aproximación NDB RWY11
- Aproximación VOR RWY11
- Aproximación ILS Z RWY 29
- Aproximación ILS Y RWY 29
- Aproximación VOR RWY29

### 3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 761/2017

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

Este plano consta de dos hojas:

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

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

#### 3.7.1 Generalidades

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

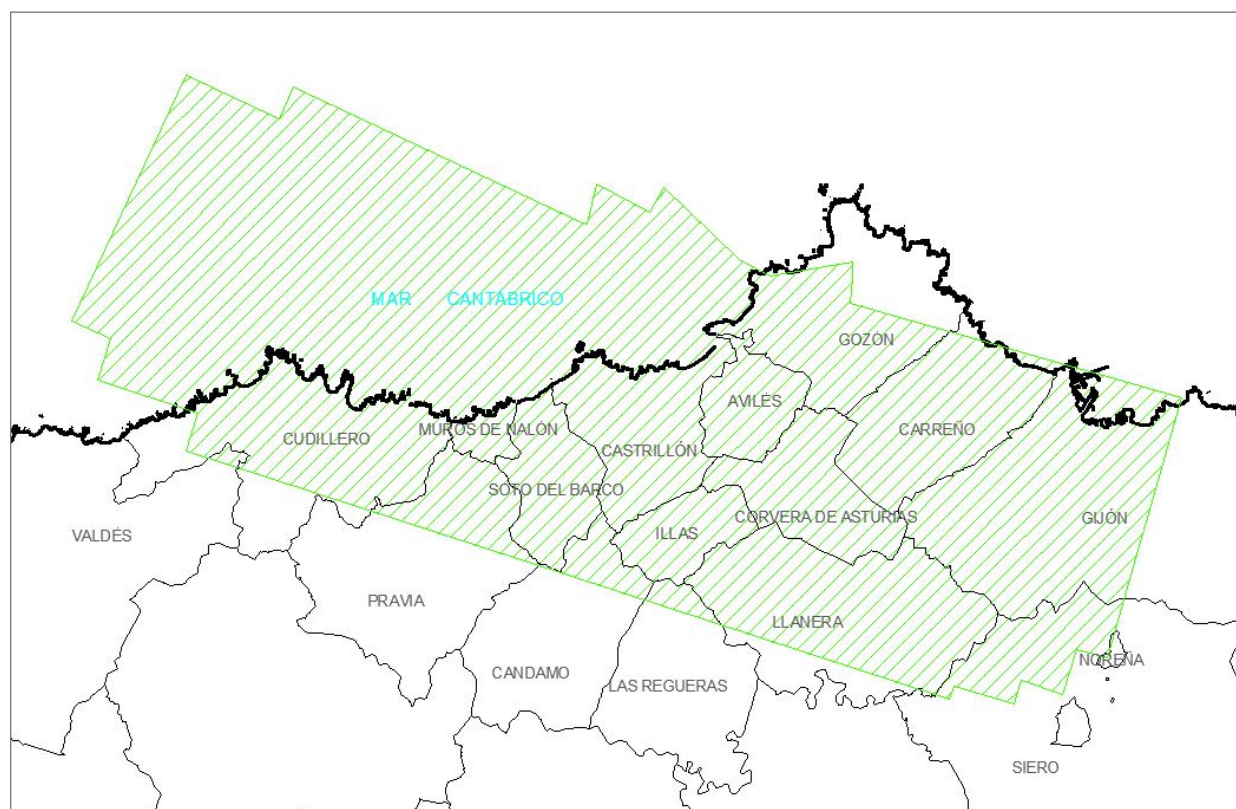
- Avilés
- Candamo
- Carreño
- Castrillón
- Corvera de Asturias
- Cudillero
- Gijón
- Gozón
- Illas
- Las Regueras
- Llanera
- Muros De Nalón
- Noreña



- Pravia
- Siero
- Soto del Barco
- Valdés

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la Ilustración III.17.

Ilustración III.17.- 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, se ha procedido a la elaboración de la propuesta de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Asturias correspondientes al estado actual.

### 4.2 Datos generales del aeropuerto

Actualmente el aeropuerto de Asturias cuenta con una única pista denominada 11-29.

#### 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.6. La

elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 126 metros.

Tabla III.6.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. U.T.M. ETRS89 (HUSO 29)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	43° 33' 48,840"	006° 02' 04,630"	739.488,1	4.827.674,0	126

#### 4.2.2 Pista de vuelo

Actualmente el campo de vuelos del aeropuerto de Asturias dispone de una única pista, denominada 11-29.

La pista 11-29 tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.200 x 45 metros. Dispone de dos Zonas libres de obstáculos (CWY) y carece de Zonas de Parada (SWY). Las distancias declaradas de la pista 11-29, así como las dimensiones de las Zonas libres de obstáculos, se especifican en la Tabla III.7.

Tabla III.7.- Distancias declaradas de la pista 11-29

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
11	2.200	2.350	2.200	2.200	150 x 150	No
29	2.200	2.320	2.200	2.200	120 x 150	No

En la Tabla III.8 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema ETRS89, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales de la pista utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo del estado actual:

Tabla III.8.- Umbrales y extremos de la pista 11-29

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (HUSO 29)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral pista 11	43° 33' 59,900"	006° 02' 51,330"	738.428,2	4.827.977,9	121,6
Umbral pista 29	43° 33' 37,790"	006° 01' 17,940"	740.547,8	4.827.370,6	121,7
Extremo pista 11	43° 33' 37,790"	006° 01' 17,940"	740.547,8	4.827.370,6	121,7
Extremo pista 29	43° 33' 59,900"	006° 02' 51,330"	738.428,2	4.827.977,9	121,6

#### 4.2.3 Clasificación del aeropuerto

Según el «Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.», la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una longitud básica que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de elevación. A continuación, se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1°C en que la temperatura de referencia del

aeródromo (22°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 0,238%.

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

### 4.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

#### 4.3.1 Generalidades

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

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

Respecto a las áreas y superficies definidas según este artículo, la superficie horizontal interna definida para el aeropuerto de Asturias está constituida por dos arcos circulares, unidos por rectas tangentes; las proyecciones verticales sobre el terreno de los centros de dichos arcos coinciden con las intersecciones del eje de pista con los bordes interiores de las superficies de aproximación, y el radio de estos arcos es de 4.000 metros. Las superficies de subida en el despegue presentan una anchura final de 1.200 metros, con las trayectorias nominales previstas rectas.

### 4.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### 4.4.1 Generalidades

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

#### 4.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al aeropuerto de Asturias 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 ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.9.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Asturias

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 29)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
C. emisores y receptores VHF/UHF TWR LEAS	155,4	43° 33' 34,477"	006° 02' 02,156"	739.559,4	4.827.232,8
LLZ AVS	120,6	43° 34' 01,496"	006° 02' 58,063"	738.275,4	4.828.021,8
GP AVS	121,9	43° 33' 44,078"	006° 01' 28,672"	740.300,0	4.827.555,9
DME AVS	121,6	43° 33' 44,453"	006° 01' 28,527"	740.302,9	4.827.567,6
NDB AST	131,7	43° 33' 28,225"	006° 01' 42,209"	740.013,8	4.827.056,0
RDRS PSR SASTU	128,8	43° 33' 52,707"	006° 01' 50,243"	739.806,6	4.827.804,8

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 29)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
C. emisores VHF/UHF eeAVS	149,0	43° 33' 25,699"	006° 01' 41,835"	740.025,0	4.826.978,3	
NDB AV	112,0	43° 32' 20,704"	005° 55' 49,902"	747.995,5	4.825.260,2	
VOR VES	109,0	43° 33' 25,357"	006° 00' 25,516"	741.737,8	4.827.029,2	
DME VES	109,0	43° 33' 25,497"	006° 00' 26,385"	741.718,1	4.827.032,8	
Enlace hertziano	TWR LEAS (1)	153,1	43° 33' 34,362"	006° 02' 01,950"	739.564,1	4.827.229,5
	VOR VES (1)	112,3	43° 33' 25,604"	006° 00' 26,079"	741.724,9	4.827.036,4
Enlace hertziano	eeAVS	151,3	43° 33' 26,053"	006° 01' 42,110"	740.018,4	4.826.989,0
	VOR VES (2)	112,1	43° 33' 25,478"	006° 00' 26,200"	741.722,3	4.827.032,4

La pendiente utilizada para el cálculo de las servidumbres del radar es del 2%.

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

Tabla III.10.- Parámetros de los enlaces hertzianos

ENLACE HERTZIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)
TWR LEAS (1)	153,1	VOR VES (1)	112,3	2,169	22.203,8	12
eeVAS	151,3	VOR VES (2)	112,1	1,704	5.470	14

## 4.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

### 4.5.1 Generalidades

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

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

### 4.5.2 Procedimientos de aproximación por instrumentos

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

- Aproximación instrumental de precisión ILS Z RWY 29, de fecha 13 de octubre de 2016.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y RWY 29, de fecha 13 de octubre de 2016.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR RWY 29, de fecha 23 de junio de 2016.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR RWY 11, de fecha 13 de octubre de 2016.

- Aproximación instrumental de no precisión NDB RWY 11, de fecha 13 de octubre de 2016.

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

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

En el aeropuerto de Asturias se dispone de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación PAPI para la aproximación por cada umbral.

En la Tabla III.11 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.11.-Coordenadas de referencia del sistema PAPI

PAPI	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 29)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
Ala derecha RWY11	122,5	43° 33' 55,215"	006° 02' 38,861"	738.713,1	4.827.843,3
Ala izquierda RWY11	122,5	43° 33' 58,351"	006° 02' 37,452"	738.741,3	4.827.941,2
Ala derecha RWY29	123,4	43° 33' 42,282"	006° 01' 29,599"	740.281,2	4.827.499,8
Ala izquierda RWY29	123,4	43° 33' 39,142"	006° 01' 31,009"	740.253,1	4.827.401,8

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

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

Este plano consta de 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, 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.

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.

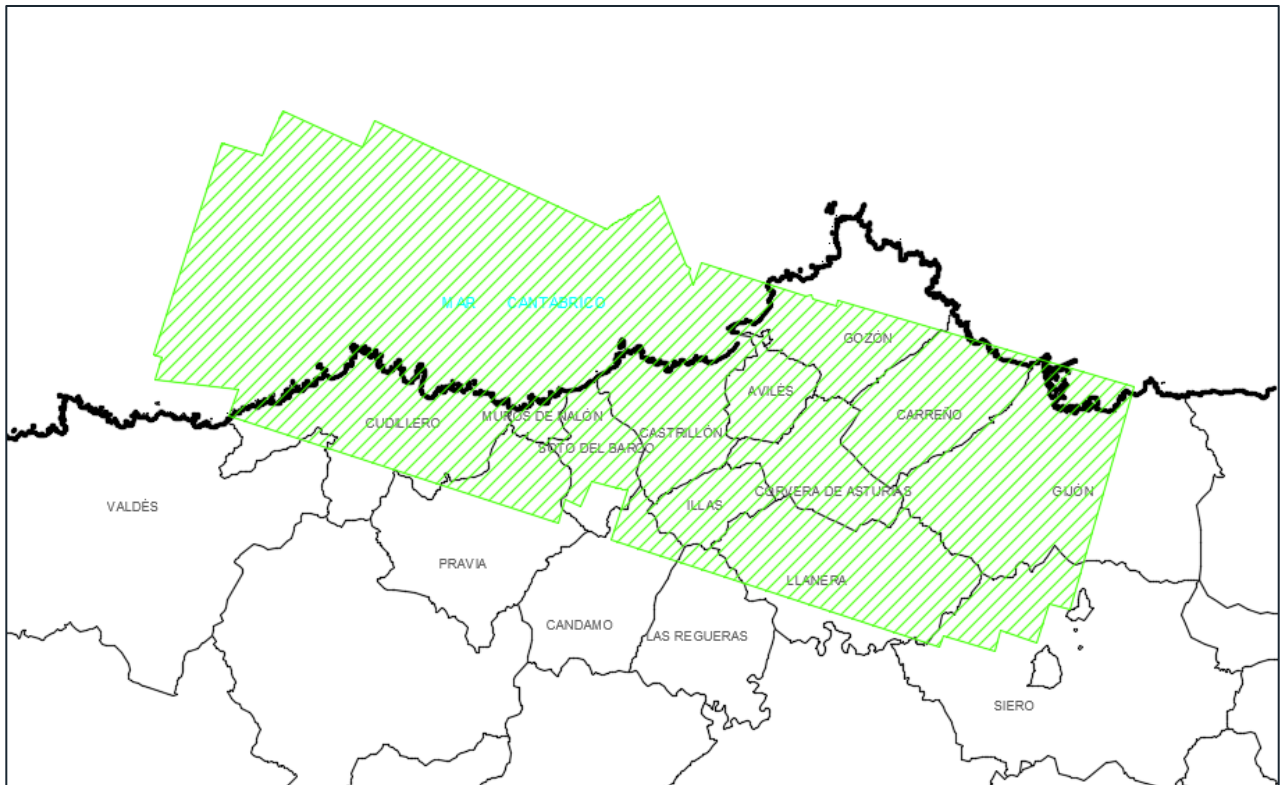
#### 4.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 4, pertenecientes al Principado de Asturias, son los siguientes:

- Avilés
- Candamo
- Carreño
- Castrillón
- Corvera de Asturias
- Cudillero
- Gijón
- Gozón
- Illas
- Las Regueras
- Llanera
- Muros de Nalón
- Pravia
- Siero
- Soto del Barco
- Valdés

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

Ilustración III.18.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual



## 5 Áreas de afectación por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del Desarrollo Previsible

El Desarrollo Previsible de las instalaciones aeroportuarias no se espera que cambie con respecto al escenario actual, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas del Desarrollo Previsible será análoga a la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, 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.

## 6 Áreas de afectación acústica en el territorio

### 6.1 Preámbulo

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

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

## 6.2 Metodología y criterios de cálculo

### 6.2.1 Modelo informático de simulación

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

### 6.2.2 Configuración física del aeropuerto

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

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

Tabla III.12.- Coordenadas de los umbrales de pista. Configuración actual y Desarrollo Previsible. Aeropuerto de Asturias

UMBRAL	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 29)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	
11	43° 33' 59,90" N	6° 02' 51,33" W	738.428,228	4.827.977,894	121,61
29	43° 33' 37,79" N	6° 01' 17,94" W	740.547,759	4.827.370,555	121,65

### 6.2.3 Régimen de utilización de pistas

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

- ✓ Cabecera 11: 20%
- ✓ Cabecera 29: 80%

### 6.2.4 Trayectorias de aterrizaje y despegue

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

### 6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

#### Dispersiones laterales

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

#### Dispersiones verticales

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



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

### 6.2.6 Número de operaciones y composición de la flota

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

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

No se han considerado en este estudio aquellas operaciones correspondientes a vuelos con carácter de estado o naturaleza militar.

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

Para el escenario futuro contemplado en el presente documento, se ha simulado el número de operaciones correspondiente a la previsión de demanda para el escenario Desarrollo Previsible del Plan Director.

Tabla III.13.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y período.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)				
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE	NOCHE
AERONAVES ALA FIJA				
Actual	29,47	22,09	6,35	1,03
Desarrollo previsible	48,05	36,01	10,35	1,69

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

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

### 6.2.7 Variables climatológicas

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

- Periodo día: 14,5 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 7:00 hasta las 19:00 horas.
- Periodo tarde: 13,9 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 19:00 hasta las 23:00 horas.
- Periodo noche: 12,7 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 23:00 hasta las 7:00 horas.

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

- Periodo día: 763,50 mm Hg.
- Periodo tarde: 763,63 mm Hg.
- Periodo noche: 763,58 mm Hg.

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

#### 6.2.7 Modelización del terreno

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

### 6.3 Resultados

#### 6.3.1 Métrica considerada

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

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

#### 6.3.2 Índices de calidad ambiental

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

#### 6.3.3 Niveles sonoros

A continuación se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles  $L_{eq}$  55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde ( $L_d$  y  $L_e$ ) y a los niveles  $L_{eq}$  45, 50, 55, 58 y 60 dB(A) para el periodo noche de los escenarios situación actual y Desarrollo Previsible.

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

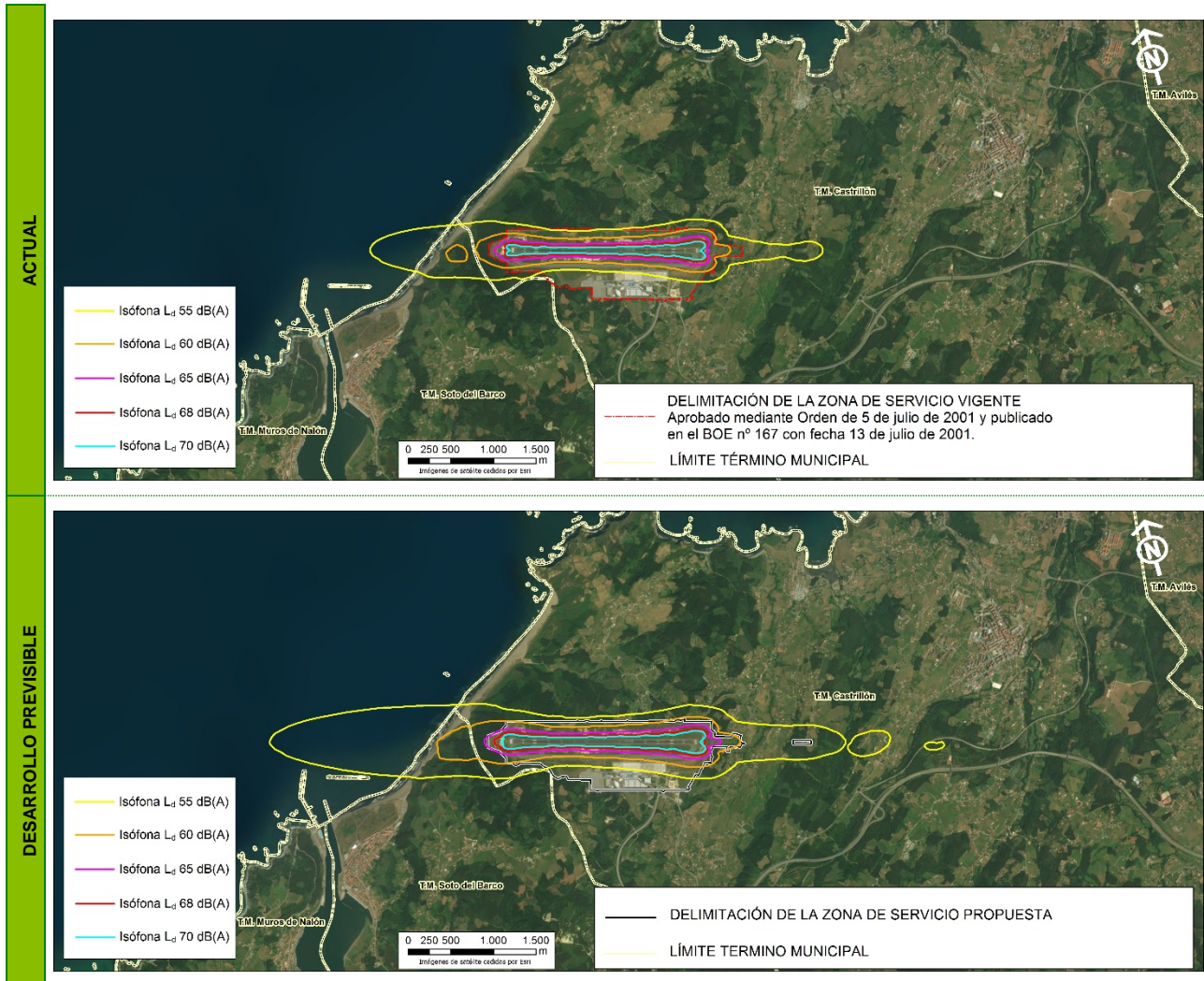


Ilustración III.20.- Huellas acústicas del aeropuerto de Asturias. Periodo tarde (19-23h).

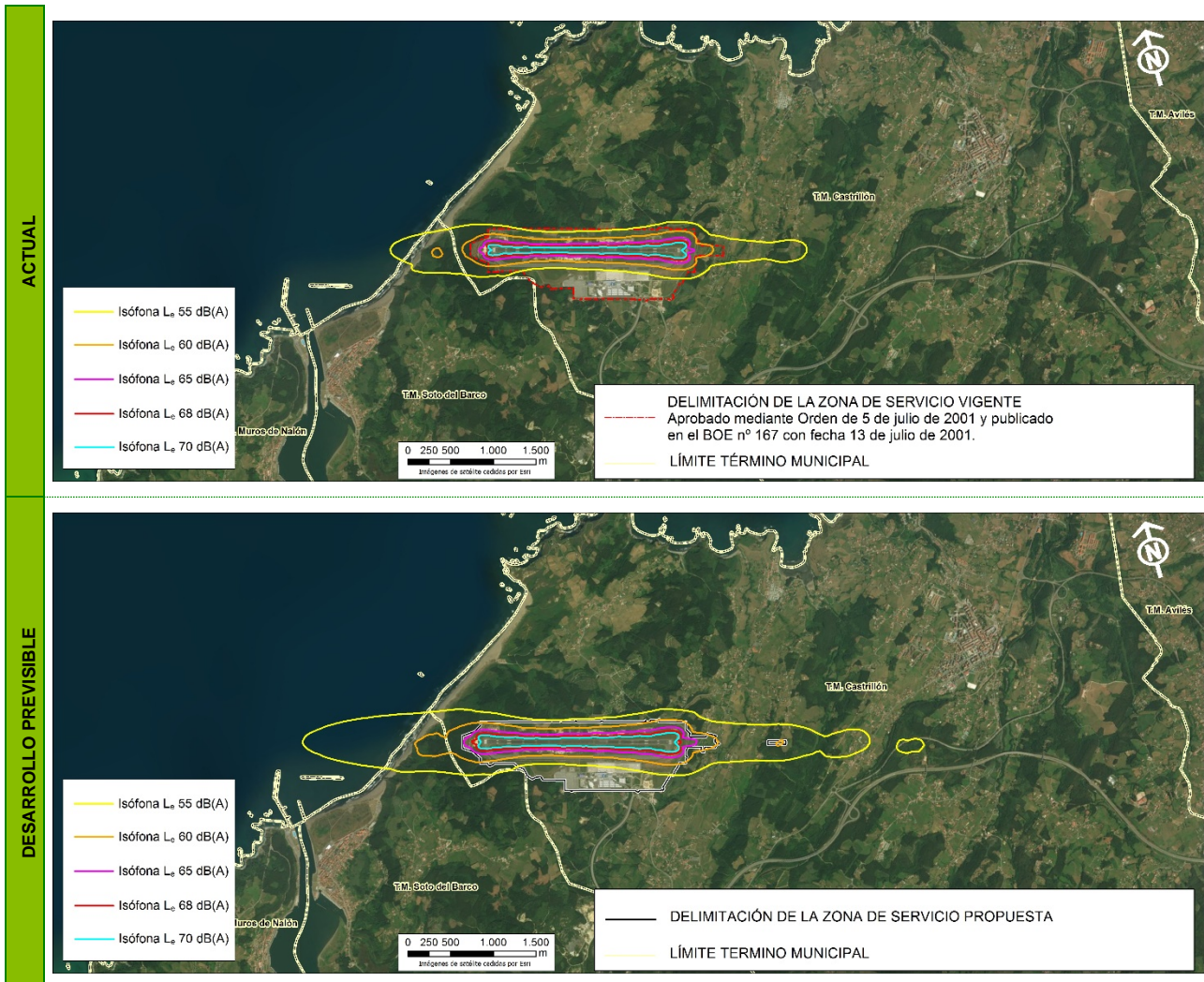
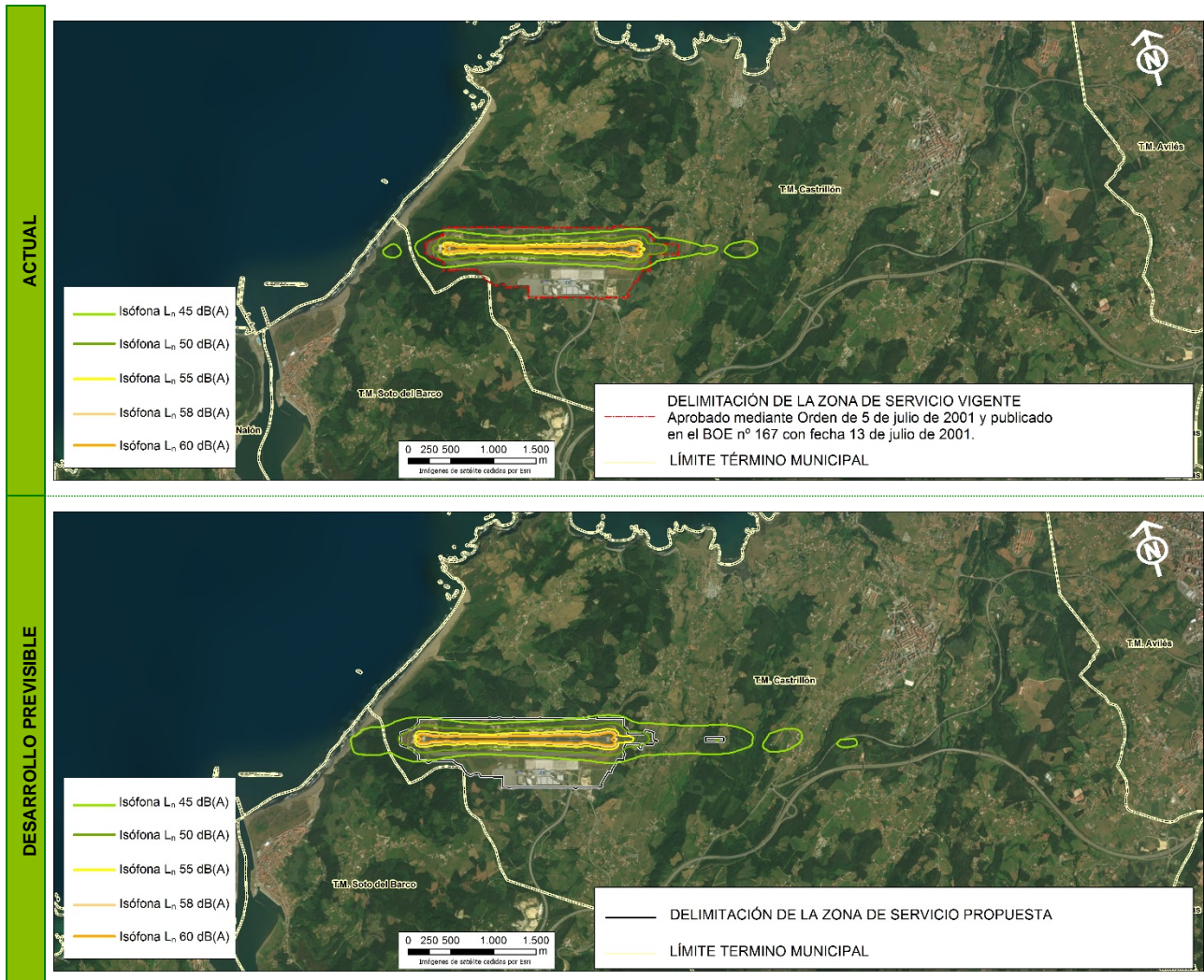


Ilustración III.21.- Huellas acústicas del aeropuerto de Asturias. Periodo noche (23-7 h).



#### 6.4 Zona de afección acústica

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

De acuerdo con este artículo el Plan Director del aeropuerto de Asturias incorpora el área de afección acústica para el aeropuerto de Asturias, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por  $L_d$  60 dB (A),  $L_e$  60 dB (A) y  $L_n$  50 dB(A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para los escenarios actual y Desarrollo Previsible del Plan Director.

Ilustración III.22.- Área de afección acústica



## 7 Áreas de coordinación

Tal y como se indicaba en el punto 1.4.2 el Plan Territorial Especial del Suelo No Urbanizable de Costas (PESC) se ha aprobado definitivamente por acuerdo adoptado por el Pleno de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias (CUOTA), en sesión de 23 de septiembre de 2016 (BOPA nº 266, de 16 de noviembre de 2016). En dicho Plan se propone una zona de reserva destinada al trazado libre de un posible acceso que cumpla de manera adecuada las condiciones requeridas para las comunicaciones de emergencia entre el aeropuerto y la costa con el motivo de poder establecer las tareas de salvamento y asistencia ante una posible emergencia en el agua.

Para ello, el Plan incluye dicha Zona de Reserva de Infraestructuras (IF) representada en sus Planos de Ordenación (plano W30 Bayas) en la que podrían, si los organismos competentes lo juzgan adecuado, trazarse los viales destinados a tal fin.

Por lo tanto, y para asegurar el cumplimiento en materia de seguridad de un acceso rápido hasta el agua desde los terrenos del aeropuerto, se deberán establecer las áreas de coordinación que procedan entre las instituciones involucradas para habilitar dichos viales, en las condiciones técnicas requeridas por los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) y su mantenimiento periódico que permita su uso, ante cualquier emergencia que pueda surgir.

Asimismo, como se comentaba anteriormente en el punto “2.4 Planes de infraestructuras de la Comunidad Autónoma” y en el punto “2.5.2 Sistema Ferroviario” existen iniciativas para conectar mediante transporte ferroviario el aeropuerto de Asturias con los principales núcleos de la comunidad. Motivo por el cual, deberían establecerse las áreas de coordinación que procedan entre las instituciones involucradas en caso de que el proyecto llegue a ejecutarse.

Por otro lado, 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.

De esta forma, Aena SME, S.A., el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana, el Ministerio de Medio Ambiente y los ayuntamientos de Castrillón y Avilés o cualquier otro afectado, deberán cooperar para mantener el grado de seguridad, operatividad y funcionalidad de la infraestructura mientras se lleven a cabo las actuaciones que configuren el desarrollo previsible.