



CAPÍTULO 1

ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO



1. ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO	1.1
1.1. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE	1.1
1.2. OBJETIVO DEL PLAN DIRECTOR	1.5
1.3. MARCO LEGAL EXISTENTE	1.6
2. ANÁLISIS DEL ENTORNO	2.1
2.1. ASPECTOS LOCALES	2.2
2.1.1. Estudios de población	2.2
2.1.2. Estudios de distribución sectorial de actividades	2.8
2.1.3. Área de influencia del aeropuerto	2.15
2.1.4. Espacios naturales existentes	2.18
2.1.5. Planes de ordenación del territorio	2.18
2.2. SISTEMA DE TRANSPORTE	2.22
2.2.1. Transporte terrestre	2.22
2.2.2. Transporte marítimo	2.23
2.2.3. Transporte aéreo	2.25
2.3. MEDIO FÍSICO DEL ENTORNO AEROPORTUARIO	2.28
2.3.1. Entorno físico	2.28
2.3.2. Meteorología	2.29
3. ESTUDIO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO	3.1
3.1. INTRODUCCIÓN	3.2
3.2. DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	3.3
3.2.1. Subsistema de movimiento de aeronaves	3.3
3.2.2. Subsistema de actividades aeroportuarias	3.9
3.2.3. Otros servicios e instalaciones	3.15
3.3. ANÁLISIS DEL TRÁFICO	3.16
3.3.1. Tráfico de pasajeros	3.16
3.3.2. Tráfico de aeronaves	3.30
3.3.3. Tráfico de mercancías	3.42
3.3.4. Tráfico en los períodos puntas	3.49
3.3.5. Principales compañías que operan en el aeropuerto	3.50
3.4. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS ..	3.51
3.4.1. Subsistema de movimiento de aeronaves	3.51
3.4.2. Subsistema de actividades aeroportuarias	3.63
3.4.3. Resumen	3.71
3.4.4. Capacidad del futuro edificio terminal de pasajeros	3.72
4. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA DEMANDA	4.1
4.1. GENERALIDADES	4.2
4.2. PROGNOSIS DEL TRÁFICO DE PASAJEROS	4.3



4.2.1.	Tráfico Regular Nacional y Tráfico Chárter Nacional	4.4
4.2.2.	Tráfico Regular Internacional y Tráfico Chárter Internacional	4.7
4.3.	PROGNOSIS DEL TRÁFICO DE AERONAVES	4.10
4.4.	PROGNOSIS DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS	4.15
4.5.	PROGNOSIS DEL TRÁFICO DE AVIACIÓN GENERAL	4.18
4.6.	DEMANDA EN PERÍODOS PUNTA	4.20
4.6.1.	Tráfico de pasajeros. Valores punta y diseño	4.21
4.6.2.	Tráfico de aeronaves. Valores punta	4.23
5.	NECESIDADES FUTURAS	5.1
5.1.	ANÁLISIS CAPACIDAD/DEMANDA	5.2
5.1.1.	Metodología empleada	5.2
5.1.2.	Ajuste Capacidad/Demanda	5.4
5.2.	DETERMINACIÓN DE NECESIDADES	5.8
5.2.1.	Subsistema de movimiento de aeronaves	5.8
5.2.2.	Subsistema de actividades aeroportuarias	5.23
6.	DESARROLLO PREVISIBLE	6.1
6.1.	ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	6.2
6.1.1.	Motivación del estudio	6.2
6.1.2.	Relación de las alternativas de desarrollo para el área de movimiento de aeronaves	6.10
	<i>Alternativa I</i>	
	<i>Alternativa II</i>	
	<i>Alternativa III</i>	
6.1.3.	Análisis y valoración de las alternativas	6.17
6.2.	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL DESARROLLO PROPUESTO. ACTIVIDADES PREVISTAS	6.28
6.2.1.	Área de movimiento de aeronaves	6.28
6.2.2.	Área de actividades aeroportuarias	6.28
6.2.3.	Espacio para autoridades públicas no aeronáuticas	6.31
6.2.4.	Espacio para despliegue de aeronaves militares	6.32
6.3.	ACTUACIONES PROPUESTAS	6.32
6.3.1.	Obras de infraestructura	6.32
6.3.2.	Equipos y material móvil	6.34
7.	MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE	7.1
7.1.	CONFIGURACIÓN GENERAL	7.2
7.1.1.	Introducción	7.2
7.1.2.	Máximo desarrollo previsto	7.3
7.2.	AREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA	7.4



1.1. EL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

Ya en el año 1920 el cabildo había acordado la adquisición de canteros en la zona de Los Rodeos para el futuro aeropuerto; no obstante en 1923 se decide por la compra de terrenos en La Cuesta, La Laguna.

Ante el anuncio de la compañía Luft Hansa, en el verano de 1929, de volar desde Berlín a Tenerife, el cabildo opta por habilitar un aeródromo provisional para atender ese vuelo. La premura de tiempo aconseja utilizar el llano de Los Rodeos, donde el Cabildo Insular acondiciona una superficie de unas 17 hectáreas, que arrienda para la ocasión. Las obras se concluyen a finales del verano, pero la llegada del avión de la Luft Hansa deberá esperar: una avería obliga al aparato a regresar desde Sevilla a Berlín cuando se proponía seguir vuelo a Tenerife. Un segundo intento de la compañía alemana se produce en el mes de diciembre. El día 5 el avión *Arado VI* despegó de Sevilla, procedente de Berlín, rumbo a Tenerife. La salida del avión se produce el día 13 del mismo mes en dirección a Las Palmas, de donde partirá el día 14 hacia Cabo Jury y, desde allí, a Sevilla, Marsella y Berlín.

Días después, el 23 de diciembre, aterriza en Los Rodeos el técnico del Consejo Superior de Aeronáutica Ernesto Navarro, que se ha desplazado a las islas para determinar la ubicación de los aeródromos que es preciso establecer para el inicio de las proyectadas líneas aéreas con la Península. Navarro analiza los informes de la compañía alemana y del observatorio meteorológico de la isla que desaconsejan la utilización del campo de Los Rodeos, apuntándose la posibilidad de establecer el Aeropuerto de Tenerife en la bahía de Los Cristianos, al sur de la isla. Pero las enormes dificultades de comunicación de Los Cristianos con la capital Santa Cruz inclinan al cabildo a mantener la opción de construir el aeropuerto en Los Rodeos.

Una Real Orden del 7 de abril de 1930 declara aeropuerto nacional la instalación de la bahía de Gando, en Gran Canaria, al tiempo que insta a las autoridades de Tenerife a la cesión de los terrenos para proceder a la declaración del Aeropuerto nacional de Tenerife. No obstante, el Cabildo Insular mantiene la incertidumbre sobre la ubicación del aeropuerto y solicita del gobierno la declaración de aeropuerto nacional para el campo de Los Rodeos, así como para los terrenos inmediatos a la bahía de Los Cristianos, ofreciéndose el puerto de Santa Cruz de Tenerife como aeropuerto provisional en tanto se realizan las obras necesarias.

La aprobación como aeropuertos nacionales del campo de Los Rodeos y las instalaciones que se habiliten, terrestres y marítimas, en la bahía de Los Cristianos se produce por real orden de 14 de mayo de 1930. Por el contrario, se deniega la petición del Cabildo Insular de Tenerife de que se declare aeropuerto nacional el puerto marítimo de Santa Cruz, ni siquiera con carácter provisional, ya que la superficie de aguas tranquilas de que se puede disponer por entonces no es suficiente para permitir despegar un hidroavión con carga en cualquier circunstancia de viento.

En 1933, dos técnicos de la Dirección General de Aeronáutica visitan la isla para estudiar posibles ubicaciones definitivas para el aeropuerto que solucionen los problemas que presenta Los Rodeos con sus continuas nieblas. Se seleccionan terrenos en El Rosario, Candelaria y La Laguna, manifestándose de nuevo los terrenos del sur de la isla como los más idóneos para el aeropuerto, lo que lleva incluso a plantear como solución construir en el sur



de la isla una pista auxiliar utilizable en el caso de que no pudiera operarse en el aeródromo de Los Rodeos. Esta solución propuesta no llegó a realizarse.

En 1936 el cabildo comienza las obras de mejora del campo de Los Rodeos, que cuenta por entonces con una superficie de 43 hectáreas.

Tras el paréntesis de la guerra civil, el Aeropuerto de Los Rodeos se reabre al tráfico el 23 de enero de 1941, con la llegada de un avión *Dragon Rapide* de la compañía Iberia procedente de Gando. En el verano de ese mismo año se inicia la construcción del terminal de pasajeros, diseñado por los arquitectos Alfredo Vegas y Salvador Álvarez.

El edificio, que cuenta con tres plantas, dispone en la planta principal de un vestíbulo en el que se encuentran instalados los servicios de información, líneas aéreas, comunicaciones, aduana, policía y bar-comedor. En la planta baja se ubican la clínica de urgencia, las oficinas del personal, los garajes y la vivienda del conserje. En la planta superior se encuentra la vivienda del jefe del aeropuerto y el dormitorio de los pilotos. El aeropuerto dispone de espacios de aparcamiento de coches y oficinas para el aeroclub de la ciudad. La torre de vigía está en el centro del edificio de pasajeros, y está integrada en él. Simultáneamente con el terminal, se construye un hangar para aeronaves de 46 metros de luz. Todas estas obras concluyen en 1943.

A lo largo del año 1945 se realiza la construcción de la pista de vuelo pavimentada, constituida por material telford y macadam, de 800 x 60 metros.

El 3 de mayo de 1946 una orden ministerial abre oficialmente al tráfico el aeropuerto y un decreto del 12 de julio lo califica como aeropuerto aduanero abierto a todo tipo de tráfico nacional e internacional.

La escasísima longitud de la pista obliga a su ampliación a 1.200 metros al año siguiente y a 1.600 metros en 1948, alcanzando los 2.400 x 60 metros en 1953.

El aeropuerto cuenta desde 1949 con un gonio y una manga de viento como ayudas a la navegación, a los que se añade en ese año la iluminación de borde de pista, la iluminación de una "T" de dirección de aterrizaje y de los obstáculos cercanos al aeródromo, y un servicio de radio tierra-aire. El aeropuerto se encuentra preparado por entonces para las operaciones nocturnas.

La declaración de urgencia de las obras de construcción, en todos sus tramos, del acceso desde el aeropuerto hasta Santa Cruz de Tenerife, solucionan las dificultades que hasta esa fecha supone el acceso al aeropuerto. A pesar de las obras realizadas en Los Rodeos, la consciencia de los inconvenientes de su ubicación todavía se mantiene, y en 1960 el cabildo encarga al ingeniero aeronáutico Horacio Fernández del Castillo un estudio para el emplazamiento de un nuevo aeropuerto en la isla, estudio que se repite en 1962 con la vista puesta de nuevo en el sur de la isla. La puesta en servicio de los reactores *DC-8* obliga a las autoridades locales a adoptar una decisión definitiva sobre el futuro de Los Rodeos. La solución más inmediata y económica sigue siendo Los

Rodeos, aunque técnicamente presenta los eternos problemas de brumas y nieblas. La decisión final aprueba para Los Rodeos la ampliación de la pista de vuelos en 1.000 metros y la instalación de las ayudas a la navegación necesarias. Una orden ministerial de abril de 1962 establece las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto.

El creciente desarrollo económico y turístico de la isla de Tenerife, unido a las exigencias del tráfico aéreo nacional e internacional, aconseja realizar obras urgentes de ampliación, acondicionamiento y modernización del aeropuerto, dadas sus características meteorológicas. Las obras del campo de vuelos se inician en el otoño de 1964 y su importe será superior a los 275 millones de pesetas. A estos trabajos siguen la construcción de una nueva torre de control y la ampliación del estacionamiento de aviones, un año después.

El nombre de Aeropuerto de Los Rodeos se modifica oficialmente por el Aeropuerto de Tenerife en septiembre de 1965.

La construcción de la pista 12/30 de 3.000 x 45 metros obliga a canalizar el Barranco del Rodeo, con lo que se soluciona el problema de las inundaciones que periódicamente sufría el aeropuerto. Continúan las obras en 1966 con la ampliación del estacionamiento de aeronaves, explanación para la pista de rodadura y pavimentación, construcción de una nueva torre de control y aproximación, así como una nueva central eléctrica. En ese verano se amplía y reforma el terminal de pasajeros y se inician las obras de la urbanización y accesos del área terminal. El Aeropuerto de Tenerife pasa a ser considerado de primera categoría administrativa.

Sin embargo, debido a su emplazamiento, el aeropuerto continúa adoleciendo de frecuentes nieblas de imposible supresión. Para paliar este inconveniente, se propone la implantación de un sistema análogo al empleado en París para la dispersión de la niebla, aprovechando en este caso los excedentes gaseosos de la refinería de Santa Cruz, propuesta que no tiene eco en las autoridades aeronáuticas del momento.

En 1971 se refuerza la pista del Aeropuerto de Los Rodeos para poder atender las necesidades de los nuevos aviones *Boeing 747* y se instala un sistema de aterrizaje por instrumentos ILS.

Una serie de trágicos accidentes acontecidos en el aeropuerto y la apertura de un nuevo aeropuerto en el sur de la isla en 1978 llevan a las autoridades aeroportuarias a cerrar al tráfico internacional el Aeropuerto de Los Rodeos, que pasa a ser utilizado tan solo en vuelos interinsulares.

En el año 1993 el tráfico de pasajeros de los aeropuertos de Tenerife supera los siete millones de pasajeros, lo que obliga a planificar un ambicioso plan de desarrollo de ambos aeropuertos que permita atender la espectacular demanda.



1.2. OBJETIVO DEL PLAN DIRECTOR

La expansión y desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias no debe entenderse únicamente como el planeamiento del recinto delimitado por la superficie del aeropuerto, sino que debe, además de profundizar en el análisis de la influencia que el mismo ejerce sobre su entorno. De este modo, se logrará una utilización más racional del terreno y el equilibrio de los usos que supone la implantación de las estructuras inherentes al aeropuerto.

La redacción del Plan Director de un aeropuerto lleva consigo la planificación general de la totalidad del conjunto y su entorno de influencia, precisando los parámetros fundamentales y el trazado integral que permitan un aprovechamiento óptimo de las posibilidades del emplazamiento escogido. Para su elaboración deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo relacionadas con el mismo.

El Plan Director de un aeropuerto incluirá las directrices según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del mismo así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones. Se determinarán las capacidades necesarias en lo relativo a aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con las previsiones de tráfico efectuadas, estableciendo una correlación entre el aumento de los niveles de capacidad y las fases de crecimiento aeroportuario.

Requiere especial atención las afecciones urbanísticas y ambientales causadas por la implantación del aeropuerto que, en cualquier caso, tratará de minimizarse. Se detallarán los aspectos relativos a niveles de ruido, contaminación atmosférica y terrestre y optimización del uso del suelo, procurando que la ubicación del área aeroportuaria no suponga un grave deterioro del ecosistema y contribuya, en la medida de lo posible, a la mejora global del entorno.

El establecimiento de la coordinación entre los distintos sistemas de transporte, aéreo, marítimo y terrestre, de modo que se obtenga un plan equilibrado y global de comunicaciones a nivel regional y nacional, conducirá al desarrollo ordenado y racional del área aeroportuaria, al conocimiento de sus necesidades evolutivas y a establecer, en definitiva, las estructuras necesarias para el desarrollo de las actividades vinculadas al transporte aéreo, adecuadas a las necesidades presentes y futuras de la zona de influencia del aeropuerto.





1.3. MARCO LEGAL EXISTENTE

De acuerdo al 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, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las *“zonas de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.”*

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de **“Sistema General Aeroportuario”** para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán *“incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general”*.

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto, la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

Disposiciones generales

El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, ha establecido dentro del régimen jurídico de los aeropuertos de interés general de la competencia exclusiva del Estado, según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, denominado Plan Director, que permita dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transporte aéreos, y al que se asigna la función de delimitación de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.

Por otra parte, el citado precepto de la Ley ha establecido la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general; este sistema

general se habrá de desarrollar por medio de un plan especial o instrumento equivalente respecto de cuyo contenido y para cuya aprobación se establecen los mecanismos de colaboración precisos entre la autoridad aeronáutica y las administraciones urbanísticas competentes, así como las medidas de coordinación necesarias para asegurar el ejercicio de la competencia estatal.

De conformidad con la habilitación conferida por la disposición final 7.ª de la Ley 13/1996, este Real Decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las actuaciones de las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, a cuyo fin igualmente se determina el modo de aprobación del plan especial o instrumento equivalente de ordenación urbanística, aunque exclusivamente desde el punto de vista de las competencias estatales sobre los aeropuertos de interés general.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe del Ministerio de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 4 de diciembre de 1998.

DISPONGO:

Artículo 1. Zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de estas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma, en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 39 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960; los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto.

Artículo 2. Plan Director del aeropuerto y de su zona de servicio.

1. En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán:

a) Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.



b) Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

2. Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, además de las actividades aeroportuarias señaladas en el apartado anterior, el desarrollo de otras actividades complementarias comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos.

La realización de las actividades referidas en este apartado se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director del aeropuerto y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable, siempre que con ellas no se perjudique el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo ni se limite la facilidad de accesos al aeropuerto.

Artículo 3. *Contenido del Plan Director.*

1 A los efectos previstos en el artículo anterior el Plan Director del aeropuerto contendrá necesariamente:

a) Los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea.

h) Los servicios de control del tránsito aéreo.

c) Las infraestructuras para el movimiento de las aeronaves.

d) Las zonas de actividades aeroportuarias con las edificaciones e instalaciones complementarias para el servicio de las aeronaves.

e) Las edificaciones e instalaciones del aeropuerto que fueran necesarias para el movimiento y tránsito de los viajeros y de las mercancías.

f) Las zonas de estacionamiento y de acceso de personas y vehículos.

g) Los espacios para las actividades complementarias.

h) Las redes de servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.

i) Las vías de servicio del aeropuerto.

j) Los accesos viarios y ferroviarios del aeropuerto.

k) La representación del estado final del sistema general aeroportuario.

2. El Plan Director del aeropuerto incluirá también las determinaciones necesarias para que las autoridades públicas no aeronáuticas dispongan de los espacios precisos para el desarrollo de las actividades y servicios que hayan de prestar en el recinto aeroportuario.

3. El Plan Director contendrá asimismo la determinación de los espacios o superficies necesarias para posibilitar, en su caso, el despliegue de aeronaves militares y de sus medios de apoyo y recogerá las especificaciones necesarias en relación con los intereses de la defensa nacional y el control del espacio aéreo español que establezca el Ministerio de Defensa.

Artículo 4. *Documentación del Plan Director.*

El Plan Director del aeropuerto contendrá los siguientes documentos:

a) Memoria que incluirá un estudio de los antecedentes y de la situación actual del aeropuerto; sus necesidades futuras derivadas del análisis de los tráficos de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio, con la motivación de las ampliaciones o de las desafectaciones propuestas; las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio del aeropuerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y la relación con el planeamiento urbanístico; asimismo, incluirá las infraestructuras terrestres de acceso al aeropuerto existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se entiendan necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte terrestre teniendo en cuenta el volumen del tráfico aeroportuario actual y del previsible, y reflejará igualmente al ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas según las disposiciones vigentes.

b) Plano general de situación del aeropuerto de su actual zona de servicio y de la zona de servicio propuesta, y planos de cada una de las áreas en que se estructura la zona de servicio aeroportuaria con las actividades previstas; así como planos del espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas.

c) Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.

d) Estimación de las magnitudes económicas del desarrollo del aeropuerto previsto por el Plan Director en lo que sea de la competencia del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.



Artículo 5. *Aprobación de los Planes Directores.*

1. La elaboración de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general se realizará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las directrices establecidas por el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.
2. La aprobación de los Planes Directores corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes previo el preceptivo informe de la Dirección General de Aviación Civil, a cuyo efecto el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, una vez elaborados y realizados los actos de instrucción a que se refieren los dos apartados siguientes, los elevará a la citada Secretaría de Estado.
3. Los Planes Directores serán informados por las Administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo. Estos informes se entenderán favorables si transcurrido un mes desde la recepción de la documentación, no han sido emitidos expresamente.
4. Antes de su aprobación los Planes Directores serán remitidos a los Ministerios de Defensa, del Interior y de Medio Ambiente para que informen sobre las materias que, respectivamente, afecten a sus competencias. Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre el plazo de un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

En el supuesto de que la delimitación de la zona de servicio propuesta por el Plan Director del aeropuerto incluya bienes patrimoniales o de dominio público de titularidad de la Administración General del Estado afectados a finalidades distintas, se recabará el informe del Ministerio de Economía y Hacienda. A estos efectos, la remisión del Plan Director supondrá la iniciación del expediente de afectación o de mutación demanial, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo establecido por la Ley del Patrimonio del Estado.

5. Las Ordenes ministeriales que aprueben los Planes Directores se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

Artículo 6. *Declaración de utilidad pública.*

La aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

Artículo 7. *Revisión de los Planes Directores.*

1. Los Planes Directores de los aeropuertos se revisaran siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberán actualizarse, al menos, cada ocho años.



2. La revisión y la actualización de los Planes Directores se llevarán a cabo de acuerdo con el procedimiento establecido en este Real Decreto para su aprobación.

Artículo 8. *Sistema general aeroportuario.*

A los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas 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.

El sistema general aeroportuario se desarrollara a través de un plan especial o instrumento equivalente que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Artículo 9. *Tramitación y aprobación del plan especial.*

1. El plan especial o instrumento equivalente se formulará por el ente publico Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y se tramitará y aprobará por la administración urbanística competente de conformidad con lo establecido por la legislación urbanística aplicable.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Administración competente para la aprobación del plan especial, una vez realizados los actos de trámite e instrucción exigidos por la legislación urbanística que sea de aplicación, dará traslado al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea del acuerdo de aprobación provisional del plan especial en el plazo de quince días desde la adopción de dicho acuerdo, para que dicho organismo se pronuncie sobre los aspectos de su competencia en el término de un mes a contar desde su recepción. El ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, antes de emitir su informe, recabará el de las Direcciones Generales competentes del Ministerio de Fomento.

En el caso de que el traslado no se realice, o en el supuesto de que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea se pronuncie negativamente sobre el contenido del plan especial o instrumento equivalente provisionalmente aprobado, no se procederá a su aprobación definitiva por la autoridad urbanística competente, la cual abrirá un periodo de consultas entre la administración urbanística que aprobó provisionalmente el plan y el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo. Una vez alcanzado dicho acuerdo, se comunicará a la autoridad competente para otorgar la aprobación definitiva.

En el supuesto de persistir el desacuerdo durante un periodo de seis meses contados a partir del pronunciamiento negativo del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, corresponderá al Consejo de Ministros



informar con carácter vinculante respecto de aquellos aspectos que afecten a la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos de interés general.

3. La aprobación definitiva de los planes especiales o instrumentos equivalentes deberá ser notificada a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en la forma y plazos establecidos por la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. El citado organismo dará traslado de la aprobación definitiva y del contenido del plan especial o instrumento equivalente a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

Artículo 10. *Ejecución de obras en el recinto aeroportuario.*

1. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985 de 2 de abril reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Dichas obras deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente, a cuyo efecto los proyectos deberán sostenerse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial o instrumento equivalente a que se refiere el artículo 8, las obras que realice Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del aeropuerto, o, en defecto de éste, realizarse dentro de la zona de servicio determinada y delimitada conforme a lo establecido por la disposición transitoria única de este Real Decreto.

2. Las obras realizadas en el dominio público aeroportuario en virtud de autorización o concesión no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. El proyecto de construcción deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea sobre la compatibilidad con el plan especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto.

Disposición adicional primera. Plazo para la aprobación de los Planes Directores.

En el plazo de dos años se aprobarán, con arreglo a lo establecido en este Real Decreto, los Planes Directores de todos los aeropuertos de interés general.

Disposición adicional segunda. Remisión a! Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.

Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán 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 los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquel informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial pactado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio. Este informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, será emitido el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más en que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística. En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado.

Disposición adicional tercera. Aprobación de los Planes Directores de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.

En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la aprobación de los Planes Directores se llevará a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 5 de este Real Decreto y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a dichos aeródromos.

Disposición transitoria única. Régimen transitorio del ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

En tanto se proceda a la aprobación de los Planes Directores regulados por este Real Decreto, el ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general será el delimitado con anterioridad a su entrada en vigor o, en su defecto, el comprendido por el dominio público aeroportuario y el que resulte de la ejecución de proyectos de obras de construcción o ampliación de las infraestructuras aeroportuarias y de las comprendidas en el apartado 1 del artículo 3.

El Ministro de Fomento hará públicas las delimitaciones de las actuales zonas de servicio de los aeropuertos de interés general. Las correspondientes Órdenes se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

Disposición final única. Entrada en vigor.



Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 4 de diciembre de 1998.

JUAN CARLOS R,

El Ministro de Fomento.

RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

