



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

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



Contenidos

III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE..... III.1

III.1. Información Territorial y Urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.. III.5

III.1.1. Introducción III.5

III.1.2. Legislación sectorial III.5

III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo III.8

III.1.4. Normativa Autonómica III.9

III.1.5. Planeamiento vigente III.11

III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y municipios III.23

III.2.1. Planes de la Unión Europea y estatales III.23

III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma III.25

III.2.3. Actuaciones III.26

III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes..... III.29

III.3.1. Introducción III.29

III.3.2. Servidumbres del aeródromo III.31

III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas..... III.31

III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves..... III.32

III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de las instalaciones radioeléctricas y de la operación vigentes. III.33

III.4. Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual..... III.37

III.4.1. Introducción III.37



<i>Plan Director del Aeropuerto de Córdoba</i>	Código EPD003.100
<p>III.4.2. Servidumbres del aeródromo III.38</p> <p>III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas III.40</p> <p>III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves III.41</p> <p>III.4.5. Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, de las instalaciones radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual III.42</p> <p>III.5. Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible III.45</p> <p>III.5.1. Introducción III.45</p> <p>III.5.2. Servidumbres del aeródromo III.46</p> <p>III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas III.47</p> <p>III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves III.48</p> <p>III.5.5. Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, de las instalaciones radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible III.49</p> <p>III.6. Compatibilidad del aeropuerto con su entorno III.53</p> <p>III.6.1. Preámbulo III.53</p> <p>III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios III.54</p> <p>III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios III.56</p> <p>III.7. Conclusiones. Áreas de coordinación III.58</p>	
III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA	Página III.3



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



III.1. Información Territorial y Urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos

III.1.1. Introducción

Como es sabido el aeropuerto es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio que se integra como elemento estructurante del territorio, y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones. El aeropuerto debe relacionarse adecuadamente con la estructura territorial de su entorno y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

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

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

III.1.2. 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, publicada en BOE nº 67 el 18 de marzo, que modifica la anterior con el objeto de incorporar la más reciente normativa internacional y comunitaria reguladora de los conflictos de intereses que se producen en los entornos aeroportuarios.

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 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, fija los criterios básicos para calificar los aeropuertos de interés general.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA 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, y Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, que define el régimen estatutario por el que se regirá, adaptado a Entidad Pública Empresarial, según se establece en el art. 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

La planificación de los Aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social - modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, 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", donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos de interés general.

La normativa distingue entre la figura del Plan Director, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias, y la del 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"*.



<p>Plan Director del Aeropuerto de Córdoba</p>	<p>Código EPD003.100</p>
<p>Asimismo, se recoge los aspectos de tramitación de ambos planes; también indica que, las obras realizadas por Aena en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1 b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, 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, así como el decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos.</p> <p>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.</p> <p>Por otro lado, 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.</p> <p>La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que <i>"El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas,</i></p>	
<p>III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA</p>	<p>Página III.7</p>



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.”

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, establece que los sectores del territorio afectados al funcionamiento de las infraestructuras del transporte, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas, las cuales deberán quedar delimitadas en los mapas de ruido.

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 el 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.

III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo

La disposición final segunda de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo, delegó en el Gobierno la potestad de dictar un Real Decreto Legislativo que refundiera el texto de ésta y los preceptos que aún quedaban vigentes del Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Mediante el Real Decreto Legislativo 2/2008 de 20 de junio, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, la cual recoge en un solo cuerpo normativo el ordenamiento estatal. Dicha tarea refundidora, se afronta básicamente en dos objetivos: de un lado aclarar, regularizar y armonizar la terminología y el contenido dispositivo de ambos textos legales, y de otro, estructurar y ordenar en una única disposición general una serie de preceptos dispersos y de diferente naturaleza, procedentes del fragmentado Texto Refundido de 1992, dentro de los nuevos contenidos de la Ley de Suelo de 2007, adaptados a las competencias urbanísticas, de ordenación del territorio y de vivienda de las Comunidades Autónomas. De este modo, el objetivo final se centra en evitar la dispersión de tales normas y 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.



Esta Ley prescinde de regular técnicas específicamente urbanísticas, tales como los tipos de planes o las clases de suelo, y evita el uso de los tecnicismos propios de ellas para no prefigurar, siquiera sea indirectamente, un concreto modelo urbanístico. No es ésta una Ley urbanística, sino una Ley referida al régimen del suelo y la igualdad en el ejercicio de los derechos constitucionales a él asociados en lo que atañe a los intereses cuya gestión está constitucionalmente encomendada al Estado.

III.1.4. 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 9 de abril otorgó a los municipios la competencia exclusiva en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

La Comunidad Autónoma de Andalucía posee competencia legislativa en materia de vivienda, urbanismo, ordenación del territorio y obras públicas, según lo previsto en el Artículo 56 del Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, que deroga el de 1981. Esta competencia legislativa corresponde al Parlamento, mientras que la función ejecutiva y administrativa corresponde al Consejo de Gobierno.

El punto 8 del mismo artículo recoge que la Comunidad Autónoma de Andalucía participará en la planificación y programación de las obras públicas de interés general competencia del Estado a través de los órganos y procedimientos multilaterales a que se refiere el apartado 1 del artículo 221 sobre instrumentos de colaboración, y que emitirá informe previo sobre la calificación de obras de interés general del Estado.

El Artículo 64 sobre transporte y comunicaciones, recoge en su punto 5 que la Comunidad Autónoma emitirá informe previo sobre la calificación de interés general de un puerto, aeropuerto u otra infraestructura de transporte situada en Andalucía en cuya gestión podrá participar, o asumirla, de acuerdo con lo previsto en las leyes. En el punto 6 incluye que corresponde a la Comunidad Autónoma la participación en la planificación y la programación de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal.



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

- En materia de ordenación territorial se encuentran vigentes la **Ley 7/2002 de 17 diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía** y la **Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía**.

La Ley 7/2002 tiene por objeto la regulación de la actividad urbanística y el régimen de utilización del suelo, incluidos el subsuelo y el vuelo, en la Comunidad Autónoma. Recoge entre sus fines de la actividad urbanística:

- Conseguir un desarrollo sostenible y cohesionado de las ciudades y del territorio en términos sociales, culturales, económicos y ambientales, con el objetivo fundamental de mantener y mejorar las condiciones de calidad de vida en Andalucía.
- Vincular los usos del suelo a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales.
- Subordinar los usos del suelo y de las construcciones, edificaciones e instalaciones, sea cual fuere su titularidad, al interés general definido por esta Ley y, en su virtud, por la ordenación urbanística.

La Ley recoge que las Administraciones públicas y las entidades a ellas adscritas o dependientes, se regirán por los principios de cooperación y colaboración, en el ejercicio de la actividad urbanística. A estos efectos y en el ámbito de sus respectivas competencias podrán celebrar convenios de colaboración y cooperación con la finalidad, entre otras, de prestación de asistencia y cooperación a las entidades locales en diversas materias.

La ordenación urbanística se establece, en el marco de esta Ley y de las normas reglamentarias generales a que la misma remite y de las dictadas en su desarrollo, así como de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio en los términos dispuestos por la Ley 1/1994, por los siguientes instrumentos de planeamiento:

- Planeamiento general: Planes Generales de Ordenación Urbanística, Planes de Ordenación Intermunicipal y Planes de Sectorización.
- Planes de desarrollo: Planes Parciales de Ordenación, Planes Especiales y Estudios de Detalle.
- Catálogos.

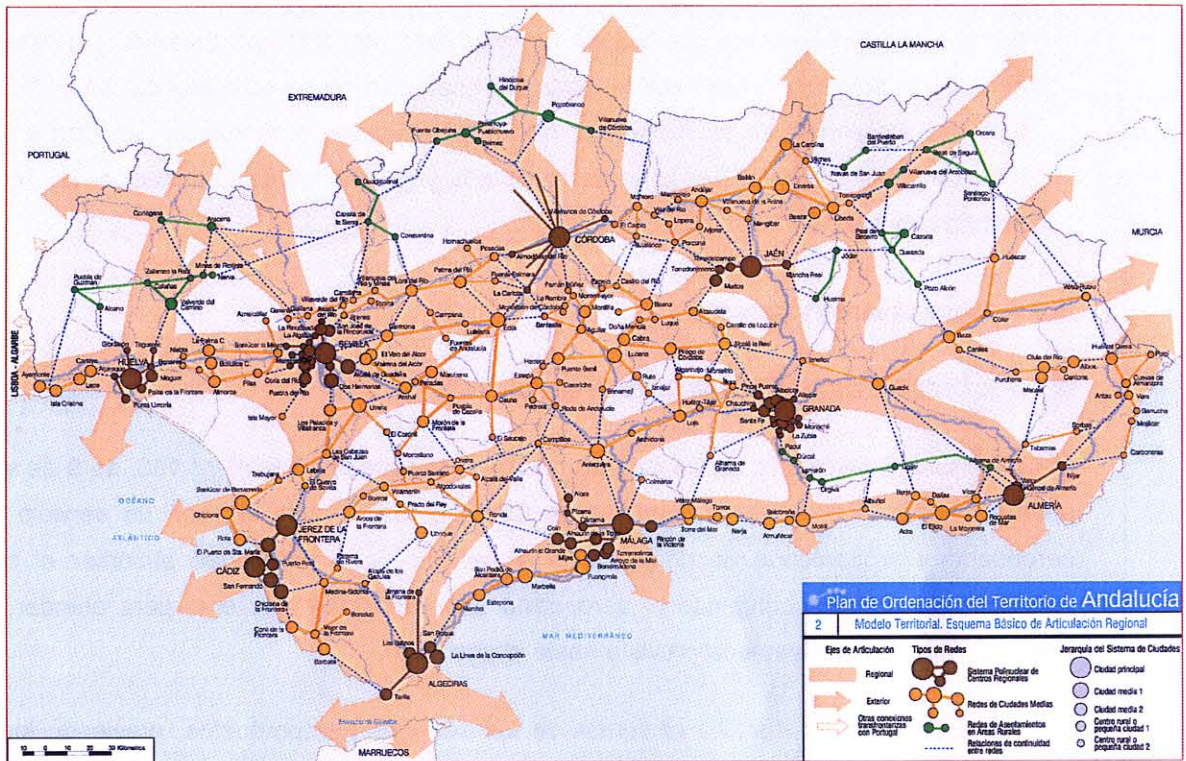
La Ley 7/2002 recoge en su Artículo 14 los Planes Especiales, que pueden ser municipales o supramunicipales, y tener por objeto, entre otras la finalidad de establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos.



<p><i>Plan Director del Aeropuerto de Córdoba</i></p>	<p>Código EPD003.100</p>
<p>Determina que, cuando su finalidad sea la de establecer infraestructuras, deberán valorar y justificar de manera expresa la incidencia de sus determinaciones con las que, con carácter vinculante, establezcan los planes territoriales, sectoriales y ambientales.</p> <p>La Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA) tiene por objeto la regulación de los instrumentos y procedimientos necesarios para el ejercicio por la Junta de Andalucía de su competencia en ordenación del territorio. Determina en su Artículo 5, que la planificación territorial se realizará a través del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.</p> <p>III.1.5. Planeamiento vigente</p> <p>III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial</p> <p>Mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 (Publicada en BOE nº 190, de 9 de agosto), se aprobó el Plan Director del aeropuerto de Córdoba, delimitando la zona de servicio del citado aeropuerto y proponiendo un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2020.</p> <p>Asimismo persiguió la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, previendo los espacios para las actividades y servicios que garantizaran una oferta que potenciara el aeropuerto como única puerta de entrada del turismo interinsular, nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, la máxima reducción del impacto medioambiental que generara sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.</p> <p>III.1.5.2. Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) es el instrumento mediante el cual se establecen los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los demás planes y la acción pública en general. Su elaboración y aprobación se ha realizado conforme a lo establecido en la Ley 1/1994, de 11 enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. <p>Aprobados por el Consejo de Gobierno, el Decreto 129/2006, de 27 de junio, (BOJA nº 136, de 17 de julio), y el Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, adaptan el POTA a las Resoluciones</p>	
<p>III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA</p>	<p>Página III.11</p>

aprobadas por el Parlamento, en su sesión de 25 y 26 de octubre de 2006, (BOJA de 29 de diciembre de 2006).

Ilustración III.1.- Plan Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Modelo Territorial



El Plan tiene entre sus cometidos recoger el mapa de infraestructuras y los niveles de equipamientos andaluces, las zonas protegidas de ámbito autonómico y los límites, así como los criterios de crecimiento de los distintos planes de ordenación urbana.

De acuerdo con la Ley 1/1994, los planes a los que vinculan las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, son: los planes de ordenación territorial de ámbito subregional y los planes con incidencia en la ordenación del territorio. A su vez, el Plan se desarrolla a través de los instrumentos urbanísticos, estableciendo criterios para asegurar su coherencia con la política territorial.

- Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional. Establecen los objetivos y elementos básicos de la organización y estructura del territorio en ámbitos supramunicipales, y son el marco idóneo para el desarrollo y coordinación de políticas, planes y programas de las administraciones públicas, y actividades de particulares.



<i>Plan Director del Aeropuerto de Córdoba</i>	Código EPD003.100
<ul style="list-style-type: none">- Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio. El POTA indica los sectores o áreas en los que resulta prioritaria su formulación, definiendo sus objetivos territoriales.- Instrumentos del sistema de planeamiento urbanístico. Deben guardar la debida coherencia con las determinaciones de la planificación territorial.- Otros instrumentos de planificación. El Plan establece directrices y recomendaciones dirigidas a incorporar criterios territoriales a planes y programas sectoriales que forman parte del acervo habitual de la gestión pública. <p>El área de Córdoba se encuentra en el POTA recogida dentro del Dominio Territorial denominado "Valle del Guadalquivir", clasificada como Ciudad Principal dentro de la Jerarquía de ciudades y como Unidad Territorial, dentro del Centro Regional de Córdoba.</p> <p>El objetivo general del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, de contribuir a la construcción de Andalucía como territorio común desde el punto de vista político, económico, social y cultural, toma en consideración, como uno de los factores más decisivos para la región, su posición y los términos de su integración exterior. Para ello se plantea como objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Lograr la plena articulación e integración de Andalucía con el exterior tomando como base de partida el reforzamiento de las estructuras territoriales regionales.2. Desarrollar estrategias de cooperación específicas para los diversos ámbitos de integración exterior de Andalucía (Europa, Mediterráneo, España).3. Reforzar la articulación exterior de Andalucía a través de los sistemas infraestructurales básicos. <p>Entre los Planes y Programas que lo desarrollan se encuentra el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, el cual se coordinará con las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, elaborado por la Administración del Estado, y con las establecidas por la política de la Unión Europea, en particular las relativas a las redes transeuropeas.</p> <ul style="list-style-type: none">• Plan Especial para la Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la Provincia de Córdoba. Fue aprobado por Resolución de 7 de julio de 1986, del Consejero de Obras Públicas y Transportes, publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía del día 1 de agosto de 1986, publicándose en el BOJA nº 50, de 26 de marzo de	
III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA	Página III.13



2007, en cumplimiento de la Norma 111.1.c) del POT. En su Catálogo no aparecen ámbitos en el entorno del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba.

- **Lugares de Importancia Comunitaria. Red Natura 2000.** El cauce del río Guadalquivir se encuentra recogido con la denominación ES6130015 "Río Guadalquivir – Tramo Medio" dentro de la Red natura 2000, a propuestas de la Comunidad Autónoma de Andalucía y aprobado en la Decisión de la Comisión, de 19 de julio de 2006, por la que se adopta, de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, la lista de Lugares de Importancia Comunitaria de la Región Biogeográfica Mediterránea.

La normativa de aplicación en estos lugares, es el **Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, de Medidas para contribuir a garantizar la Biodiversidad mediante la Conservación de las Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres**, que en su artículo 6, de Medidas de Conservación, determina que cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del LIC, pueda afectarlo, deberá ser sometido a evaluación de impacto ambiental. En el caso de que se valorara un posible perjuicio al LIC, solo podría realizarse el plan o proyecto, por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas las razones de índole social y económica, y las administraciones públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000.

Igualmente es de aplicación la **Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad**, que deroga la anterior Ley 4/1989, de la Flora y Fauna Silvestres. Esta Ley recoge como instrumento para la planificación el Plan Estratégico del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (PEPNB), el cual tiene por objeto el establecimiento y la definición de objetivos, acciones y criterios que promuevan la conservación, el uso sostenible y, en su caso, la restauración del patrimonio, recursos naturales terrestres y marinos y de la biodiversidad y de la geodiversidad.

Su artículo 14 determina que, con el fin de integrar sus objetivos y acciones en las políticas sectoriales que sean competencia de la Administración General del Estado, el Ministerio de Medio Ambiente y los Ministerios afectados elaborarán de forma conjunta los planes Sectoriales que desarrollen el PEPNB, tanto en el medio terrestre como marino.

Igualmente incluye que la elaboración de los Planes sectoriales incluirá la consulta a las Comunidades Autónomas y a los sectores implicados, debiendo ser aprobados por el Consejo de Ministros a propuesta conjunta del MMA y de los Ministerios implicados, mediante Real Decreto antes de 2012.



Respecto a los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, el artículo 18 de la Ley determina su prevalencia sobre otras actuaciones, planes o programas sectoriales, que sólo podrán contradecirlos por razones imperiosas de interés público de primer orden, en cuyo caso la decisión deberá motivarse y hacerse pública.

III.1.5.3. Escala Local. Planeamiento Municipal

- **Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba.**

El Aeropuerto de Córdoba está situado en terrenos pertenecientes al término municipal de Córdoba.

- **Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba.** Aprobado definitivamente por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, en Resolución de 18 de marzo de 2003, Texto Refundido con Cumplimiento de la Resolución de 21 de diciembre de 2001, sobre la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba (BOJA nº 14, de 22 de enero de 2003).

Hay que indicar que según establece el artículo 166.2 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social: *“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 sus competencias de explotación aeroportuaria.”*

En este mismo sentido se pronuncia el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

La ampliación del aeropuerto prevista en la actual Revisión afecta a Suelos No Urbanizables, a Suelos urbanizables no programados situados al norte y oeste y a Suelos No Urbanizables con Parcelación, situados al sureste. Estos suelos tienen las siguientes categorías y normativa de aplicación:

- Suelos urbanizables no programados (SUNP).
 - PAU-P PO-3 “Grupo Parcelaciones Poniente-3”, incluye los Planes Parciales de Parcelaciones “El Castillo” (PO 3.2), “Carretera Encinarejo Km. 5” (PO 3.3), y “Fontanar de Quintos” (PO 3.4), todos ellos incluidos dentro del Plan de Sectorización Poniente 3 (P-PO-3), y con aprobación inicial. Se sitúa el último de ellos adyacente a la pista actual por el oeste y parte de los otros al norte del eje de pista. Este PAU se aprobó inicialmente, paralizándose su tramitación por el informe desfavorable de la Dirección



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

General de Aviación Civil, de fecha 24/03/2004, debido a la incompatibilidad del uso residencial con las afecciones acústicas y a la posible vulneración de las servidumbres aeronáuticas.

- Suelos No urbanizables (SNU).
 - SNUEP-VG, Suelo No Urbanizable de Especial Protección Vegas del Río Guadalquivir, rodea al SGA por la mayor parte de su entorno. Son usos autorizables las infraestructuras que ineludiblemente deban localizarse en ellos, siempre y cuando cumplan la legislación sectorial y ambiental que les sea de aplicación y las instalaciones ligadas a la ejecución, mantenimiento y servicio de las obras públicas que ineludiblemente deban localizarse en estos espacios.
 - SNU-P, Suelo No Urbanizable con Parcelación "La Altea", colindante con el aeropuerto actual por su límite sureste. La ordenación de este ámbito se desarrollará mediante un Plan Especial de Mejora del Medio Rural y Saneamiento. La formulación y aprobación del mismo está condicionada a informe previo, emitido por el organismo competente, en relación con la posible afección sobre el futuro desarrollo del Plan Director del Aeropuerto en el Área de Cautela previsto en el mismo.
 - SNU-EP.4, Suelo No Urbanizable de Equipamientos Privados (SNU-EP.4) correspondiente al "Club Deportivo Real Aeroclub", colindante con el Aeropuerto. En este equipamiento sólo se admiten obras de mantenimiento y reforma, necesarias para el adecuado funcionamiento de las instalaciones existentes. Podrán autorizarse obras de ampliación mediante la formulación del oportuno Plan Especial. Con la Revisión del Plan Director, este ámbito queda rodeado por la Zona de Servicio.
 - SNUEP-RG, Cauce y Riberas de los Ríos Guadalquivir, Guadalquivir y Guadajoz. Son usos autorizables en él las obras de infraestructura que ineludiblemente deban realizarse en estos espacios, siempre y cuando cumplan la legislación sectorial y ambiental que les sea de aplicación y las Áreas recreativas ligadas al uso del agua. Son usos prohibidos todos los demás.

Al noreste del aeropuerto, ligeramente desplazado del eje de pista se encuentran además los Suelos Urbanos del PERI HB-SC "Higuerón Bajo-Santa Clara", clasificados de suelo urbano no consolidado, tienen como uso característico el Residencial Unifamiliar, a ejecutar por compensación en el 1º cuatrienio.



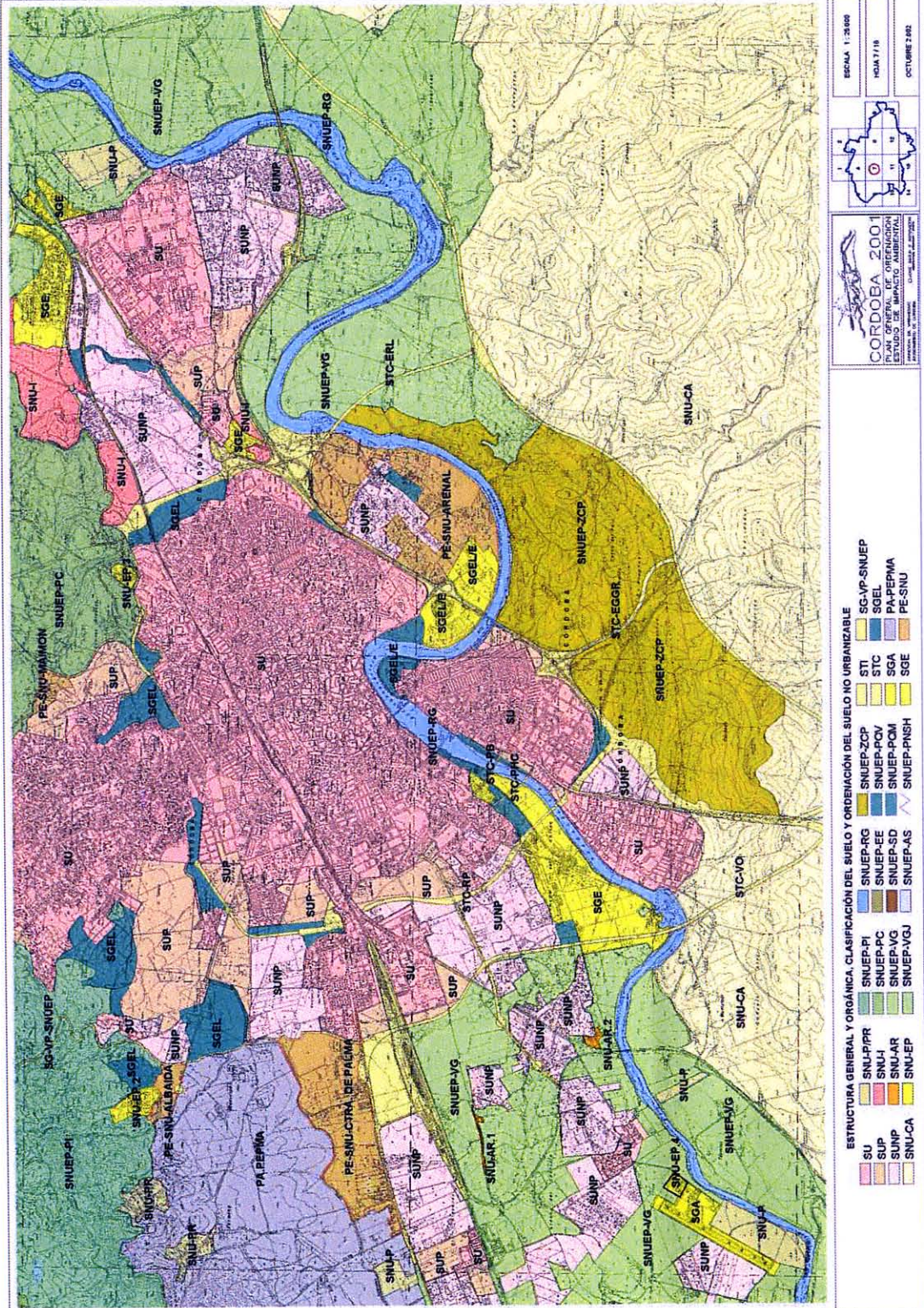
La Normativa del PGOU recoge en su Artículo 8.1.23, sobre Medidas de Protección frente a los Riesgos de Inundación, que para la autorización de construcciones e instalaciones en Suelo No Urbanizable que se sitúen en zonas que puedan ser inundables, se exigirá un informe previo del organismo de cuenca competente sobre la viabilidad de la actuación de acuerdo al riesgo de inundación existente. Para ello se presentarán, en su caso, los estudios necesarios por parte del promotor.

En particular, el desarrollo de los sistemas generales y suelos urbanizables que se localicen en zonas inundables estará condicionado a la presentación de un estudio pormenorizado sobre el riesgo de inundación de la zona, el cual deberá ser informado por el organismo de cuenca competente que determinará si la actuación es viable o no, de acuerdo a la magnitud de dicho riesgo.

Recoge igualmente, en su Artículo 8.1.9 de Protección del Dominio Público Hidráulico, lo dispuesto en la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas y R.D. 849/1986 de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, modificado parcialmente por el R. D. de 30 de octubre de 1992 del Dominio Público Hidráulico.



Ilustración III.2.- Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba



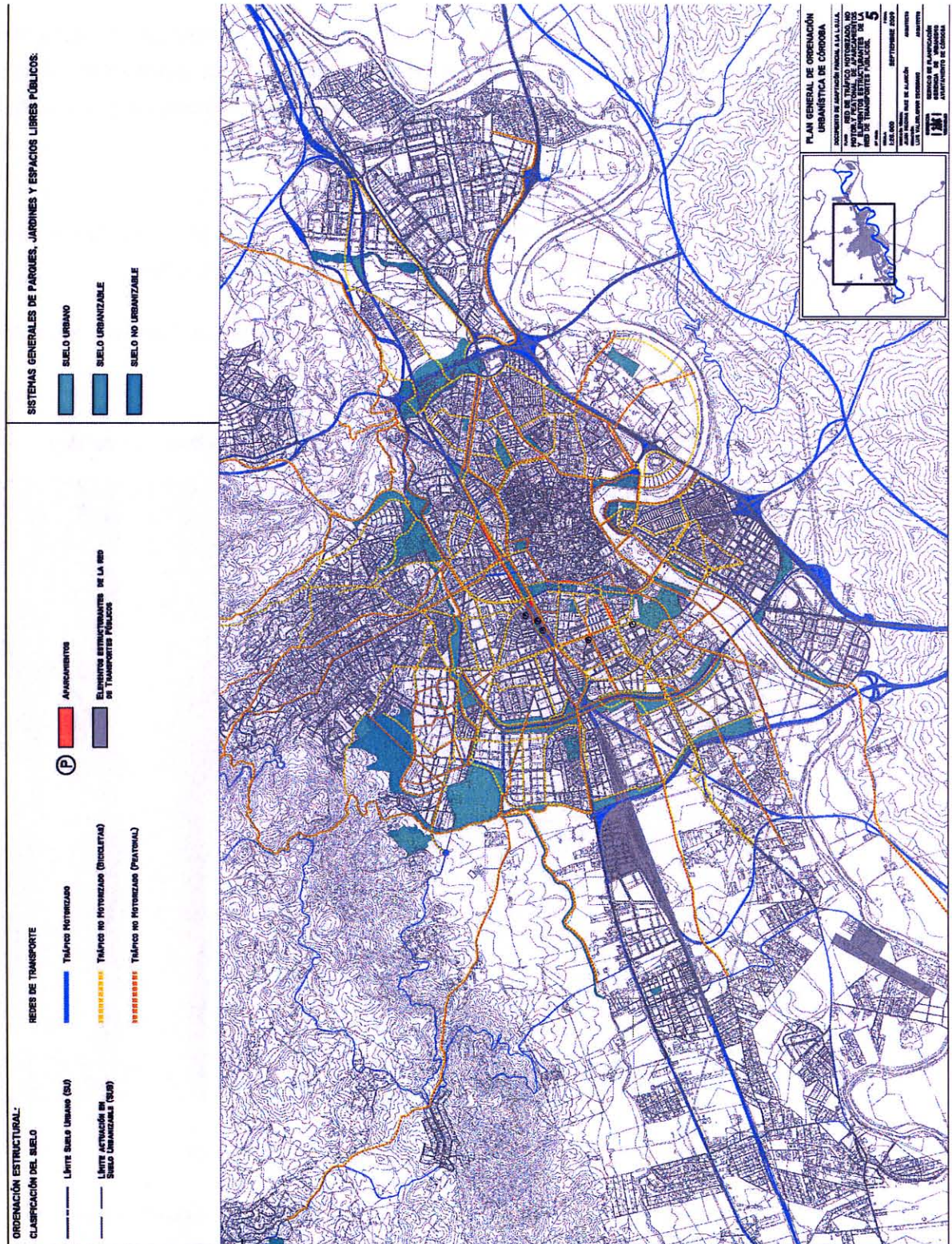
ESCALA 1:25000
 HOJA 7/18
 OCTUBRE 2002

CÓRDOBA 2001
 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL MUNICIPIO DE CÓRDOBA

ESTRUCTURA GENERAL Y ORGÁNICA. CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y ORDENACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE

SU	SNUEP-PI	SNUEP-RG	SNUEP-ZCP	SG-VP-SNUEP
SNUEP-PR	SNUEP-PC	SNUEP-EE	SNUEP-POM	STI
SNUEP-AR	SNUEP-VG	SNUEP-SD	SNUEP-PNSH	STC
SNUEP	SNUEP-VGJ	SNUEP-AS	SGE	SGA
SNUCA				PA-PEPMA
				PE-SNU

Ilustración III.3.- PGOU Córdoba. Adaptación Parcial a la LOUA, septiembre 2009



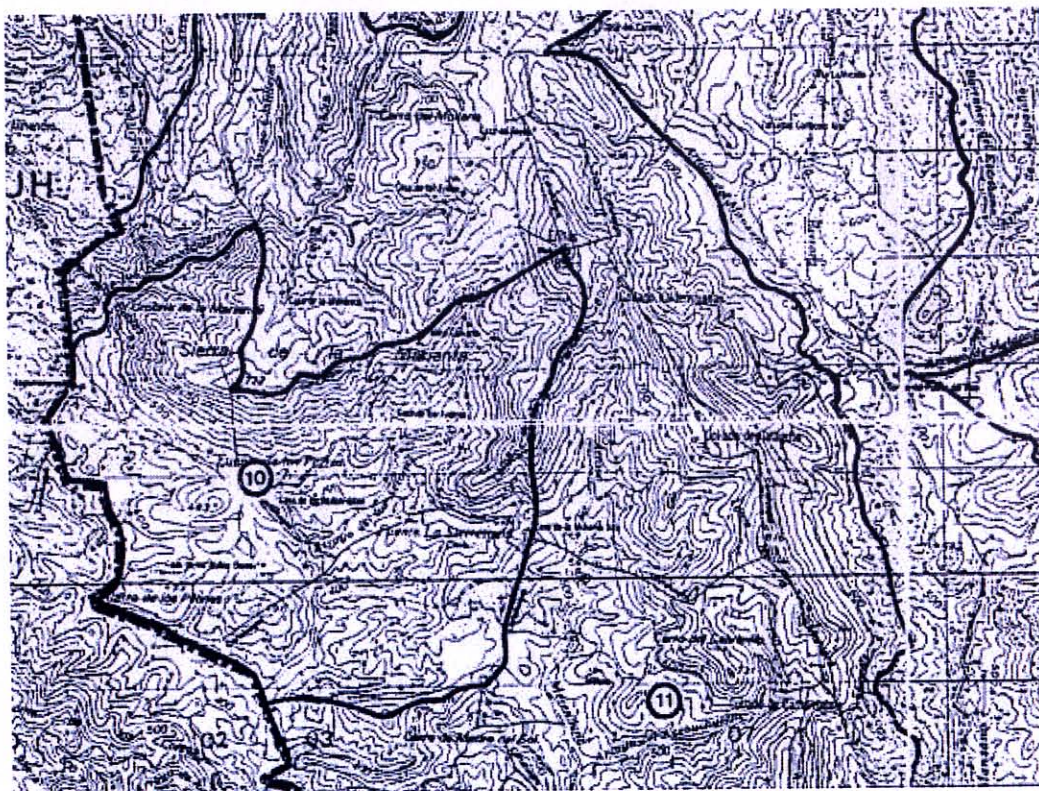
• **Normas Subsidiarias de Planeamiento de Villanueva del Rey.**

En el término municipal de Villanueva del Rey, se encuentra la estación de Radar Secundario, situada en el alto de Erillas, en suelos clasificados como Suelo No Urbanizable, por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Villanueva del Rey, aprobadas definitivamente en el año 1995.

La instalación se sitúa entre dos Zonas de SNU:

- Zona 10 - SNU de Interés Paisajístico, Sierra de la Marianta, donde se autorizan, entre otros, las edificaciones vinculadas a grandes infraestructuras.
- Zona 11 - SNU de Interés Ecológico, La Mesa-La Montera, se autorizan las infraestructuras urbanas.

Ilustración III.4.- Normas Subsidiarias de Planeamiento de Villanueva del Rey



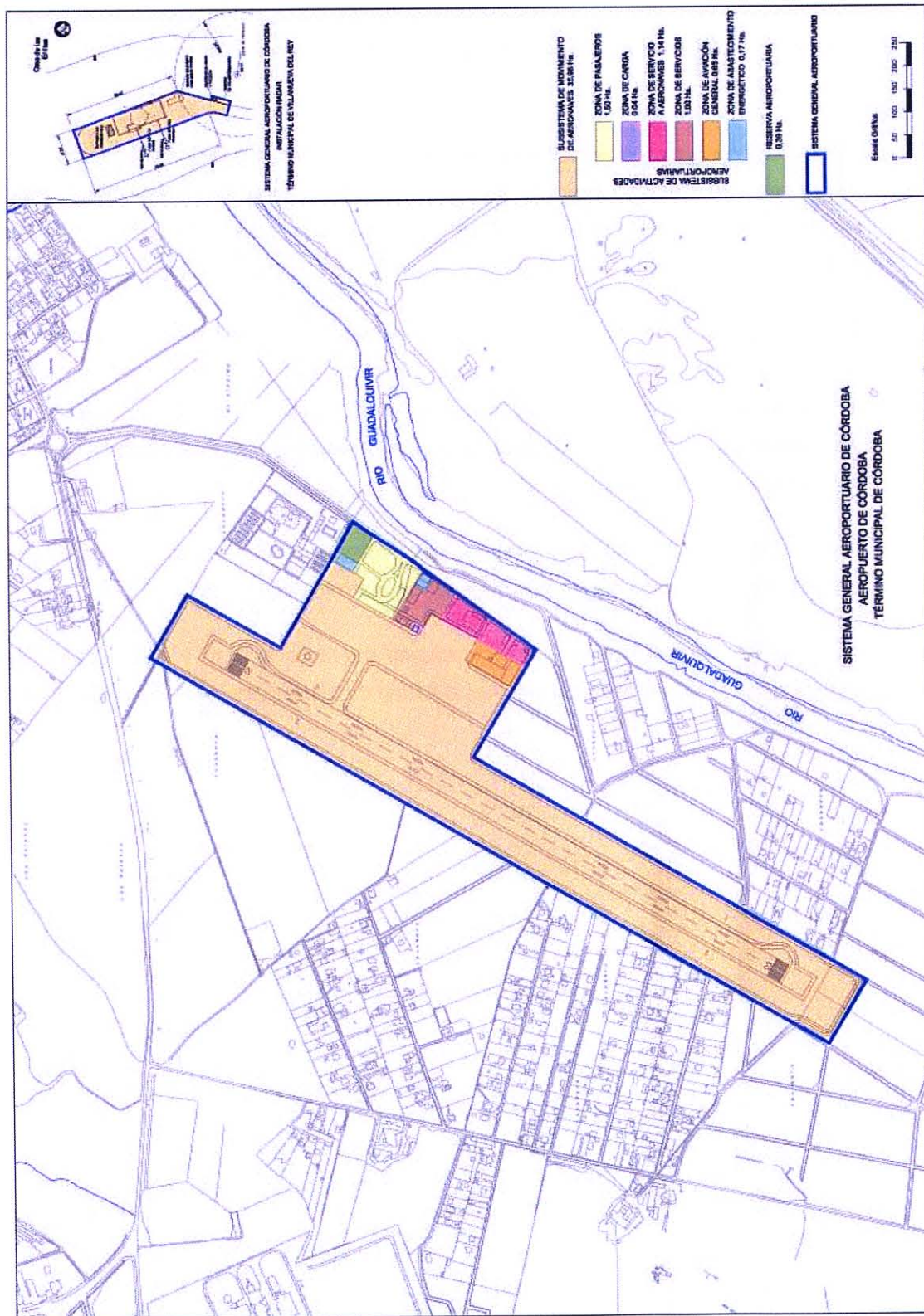
III.1.5.4. Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Córdoba

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Córdoba, que desarrolla el Plan Director del Aeropuerto, aprobado por OM de 23 de julio de 2001, inició su tramitación ante el Ayuntamiento de Córdoba el 18 de noviembre de 2004, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley



<i>Plan Director del Aeropuerto de Córdoba</i>	Código EPD003.100
<p>13/1996, de 30 de diciembre, y del RD 2591/1998. El documento fue aprobado inicialmente por el Ayuntamiento el 17 de diciembre de 2004, saliendo a información pública (BOP nº 30, de 18 de febrero de 2005) y siendo aprobado provisionalmente por la Junta de Gobierno Local el 25 de noviembre de 2005.</p> <p>Tras la recabar los informes de las Direcciones Generales competentes del Ministerio de Fomento, requeridos por el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998, se aprueba definitivamente el documento por Resolución de 19 de diciembre de 2007, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.</p> <p>El Plan Especial (PESGA) recoge la delimitación de la Zona de Servicio Aeroportuario, definida en el Plan Director, como Sistema General Aeroportuario (SGA), la zonificación del SGA y el desarrollo aeroportuario de los Subsistemas de Movimiento de Aeronaves y Actividades Aeroportuarias y el Área de Cautela, que se incluye como recomendación al planeamiento para permitir una futura expansión.</p> <p>Las Normas del Plan incluyen unos Criterios Generales de Ordenación (Artículo 4.2.4) y unos Criterios de Ordenación para obras promovidas por terceros (Artículo 4.2.5).</p> <p>El PESGA recoge el conjunto de actuaciones previstas a corto y medio plazo, según el Plan Director y las previsiones de Inversiones del Plan de Infraestructuras Públicas PAP 2007-2010.</p>	
III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA	Página III.21

Ilustración III.5.- Sistema General Aeroportuario de Córdoba según OM de 23 de julio de 2001



III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y municipios

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

III.2.1. Planes de la Unión Europea y estatales

- Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante la **Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las Orientaciones Comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte**, que busca establecer las líneas principales de las medidas previstas para realizar la red transeuropea de transporte y determinar los proyectos de interés común cuya realización debe contribuir al desarrollo de la red.

Esta Decisión recoge que la red aeroportuaria está compuesta por los aeropuertos de interés común situados en el territorio comunitario y abiertos a la circulación aérea comercial. Los componentes regionales de la red facilitan el acceso al centro de la misma o contribuyen a comunicar las regiones periféricas y aisladas. Igualmente recoge que la red de gestión del tráfico aéreo incluye el plan de navegación aérea (espacio aéreo reservado a la circulación aérea general, rutas aéreas y ayudas a la navegación aérea), el sistema de gestión de los flujos de tráfico y el sistema de control del tráfico aéreo.

- Por otro lado, la Comisión presentó el 12 de septiembre de 2001 el **Libro Blanco de la política Europea de transportes de cara al 2010**. El objetivo de dicho libro es conciliar el desarrollo económico y las exigencias de una sociedad que demanda calidad y seguridad al efecto de fomentar un transporte moderno y sostenible de cara al 2010. Su revisión se presentó en la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 22 de junio de 2006.

En lo que respecta al transporte aéreo, el Libro incluye como objetivo: controlar el crecimiento del transporte aéreo, combatir la saturación del espacio aéreo y preservar el nivel de seguridad garantizando al mismo tiempo la protección del medio ambiente. Recoge como



medida prioritaria la creación del cielo europeo único y una utilización más eficaz de las capacidades aeroportuarias.

- A nivel estatal el Plan Sectorial del Transporte 2005-2020 (PEIT), fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. Desarrolla sus objetivos generales sobre 4 ámbitos:

- Eficiencia del sistema
- Cohesión social y territorial
- Compatibilidad ambiental
- Desarrollo económico

En particular para el transporte aéreo el PEIT recoge como directrices específicas:

- Ordenación del Sistema Aeroportuario
- Gestión del Sistema Aeroportuario desde criterios de rentabilidad
- Reforzamiento de las inspecciones de seguridad
- Mejora de la operatividad de los aeropuertos
- Mejora de la calidad de los servicios
- Sostenibilidad medioambiental
- Apertura de la gestión de los aeropuertos
- Política de tasas
- Impulso a la especialización progresiva de los aeropuertos españoles
- Corrección de una centralidad excesiva
- Inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte público
- Desarrollo futuro de las instalaciones desde una perspectiva intermodal
- Inserción del sistema aeroportuario dentro de la cadena intermodal de transporte de mercancías
- Adaptación de la capacidad de los sistemas de navegación aérea a la demanda
- Impulso de las actividades españolas dentro del Cielo Único Europeo

Las prioridades definidas por el PEIT para el periodo 2005-2020 se dirigen a mejorar progresivamente la Sostenibilidad y el rendimiento ambiental del transporte aéreo, integrarlo progresivamente con los demás modos de transporte y facilitar la inserción del sistema aeroportuario en su entorno local.

A partir de 2009 los objetivos se dirigen a integrar progresivamente los servicios de transporte aéreo en el sistema intermodal de viajeros y mercancías y a asegurar la compatibilidad a largo

plazo entre el transporte aéreo y los objetivos ambientales establecidos para el sector del transporte.

El PEIT recoge para el Plan Sectorial de Ferrocarriles 2005-2012, que se plantee como objetivo que, de manera progresiva, se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Para el Plan Sectorial de Carreteras, las prioridades se dirigen a mejorar y homogeneizar las condiciones de servicio en el conjunto de la red, en: seguridad, terminación de itinerarios de alta capacidad en ejecución y puesta en marcha de un sistema de servicios al usuario, desplegando las posibilidades de los Sistemas ITS.

El PEIT prevé una revisión cada 4 años. En 2009 el gobierno comenzó a revisarlo y actualizarlo dentro de su proceso de desarrollo y seguimiento.

III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma

- La ordenación de las diferentes infraestructuras y equipamientos se realizará mediante los correspondientes Planes Directores Sectoriales, dentro de los cuales se encuentra el **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA 2007-2013)**, cuya formulación se aprobó mediante Decreto 151/2007, de 22 de mayo, fue sometido a información pública, junto con su Informe de Sostenibilidad Ambiental, en enero de 2008 (BOJA nº 4, de 5 de enero). Parte del marco legal fijado por la **Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía**, la **Ley 5/2001 por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía**, de la **Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía** y de la **Ley 9/2006, de Servicios Ferroviarios de Andalucía**. Igualmente, debe insertarse en el contexto regional de la planificación territorial y económica, al tiempo que en el marco estatal y europeo de las estrategias y programación sobre el sistema de transporte.

El PISTA recoge que, por lo que respecta a los aeropuertos, los indicadores de tráfico señalan un crecimiento de la actividad aeroportuaria andaluza superior a la media nacional; así, el número de pasajeros se ha incrementado en un 86% en los aeropuertos andaluces entre 1997 y 2005 mientras que en el conjunto nacional sólo ha crecido un 65%.

El Plan recoge que su coordinación con los restantes planes que la administración estatal o autonómica desarrolle en materia de infraestructuras del transporte durante el periodo de vigencia del mismo. A este respecto cabe diferenciar aquellos planes que establecen el marco



general en el que el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía ha de incardinarse, de aquellos otros que por concretar sus determinaciones cabe considerarlos como instrumentos de desarrollo.

Entre los planes de carácter general que proporcionan el contexto en el que se inserta el Plan se enumeran:

- Estrategia para la Competitividad de Andalucía.
- Programa Operativo de Andalucía 2007-2013.
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
- Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.

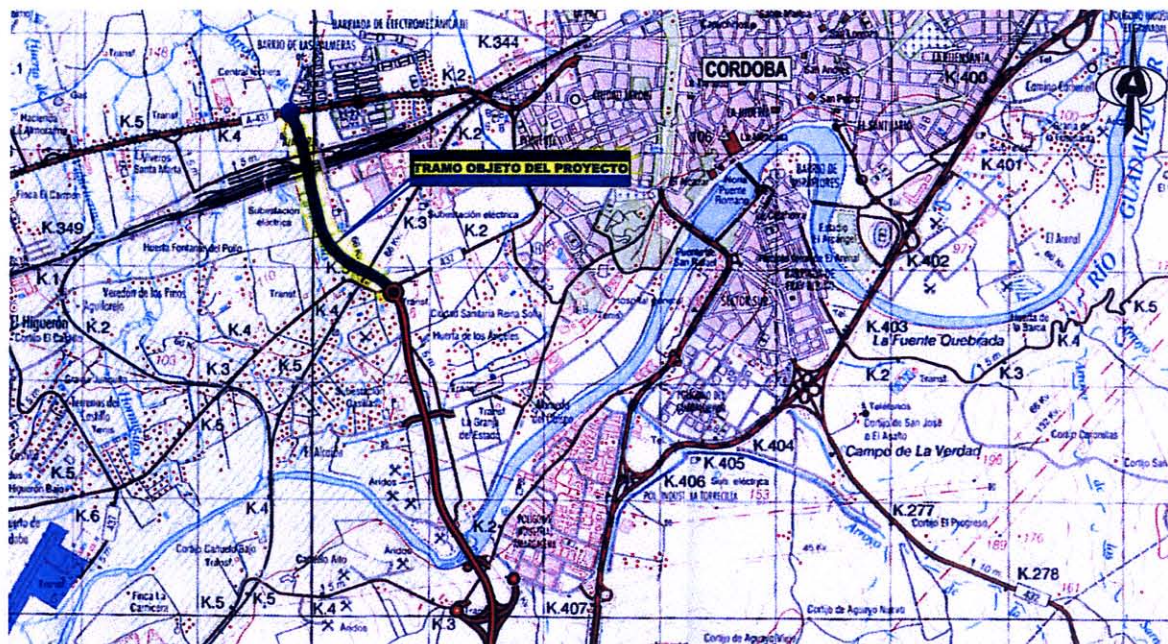
III.2.3. Actuaciones

Las actuaciones infraestructurales previstas en el entorno del Aeropuerto de Córdoba son competencia de distintas administraciones, que se relacionan de acuerdo a los principios de cooperación y colaboración.

III.2.3.1. Sistema viario.

La carretera de acceso al Aeropuerto de Córdoba es la N-437. Por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, está en marcha la denominada Variante Oeste de Córdoba cuyas actuaciones son un nuevo acceso al Aeropuerto de Córdoba desde la A-4 (E-05), inaugurado en enero de 2011 y el tramo Norte de la Variante Oeste de Córdoba, que conecta la N-437 - Acceso al aeropuerto de Córdoba con la carretera autonómica A-431.

Ilustración III.6.- Accesos al Aeropuerto de Córdoba

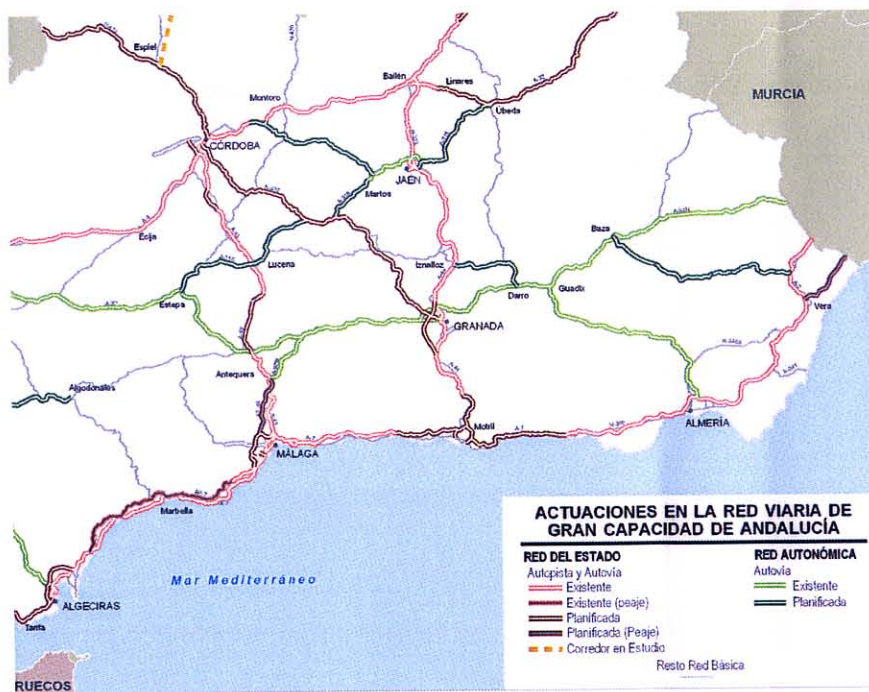
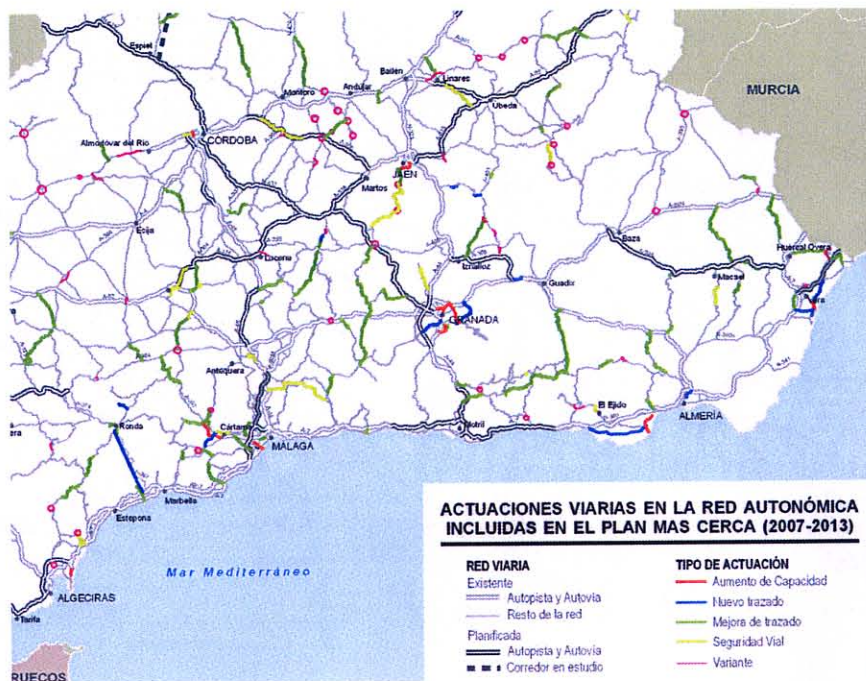


III.2.3.2. Sistema ferroviario

No existe previsión de actuaciones en el entorno del Aeropuerto.



Ilustración III.7.- PISTA. Actuaciones Viarias en Actualidad





III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

III.3.1. Introducción

III.3.1.1. Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba fueron aprobadas por *Real Decreto num. 2845/1976 de 12 de noviembre (BOE, núm. 295, de 9 de diciembre de 1976)*. Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por decreto 2490/1974 de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)* y correspondían a la configuración del campo de vuelos, con una pista de vuelo, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves establecidas.

III.3.1.2. Base Legal

El *Decreto 584/1972, de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas*, modificado por *Decreto 2490/1974, de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)*, fija con carácter general las normas que deben regir para las servidumbres de los aeródromos y aeropuertos nacionales.

Posteriormente, el *Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (BOE núm.303, de 19 de diciembre)* indica en su Disposición Adicional Única que las referencias al Ministerio de Aire deben sustituirse por el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Defensa, según corresponda.

Por otra parte, en el *Capítulo 4 del Volumen I de las Normas Técnicas de Diseño y Operación de Aeródromos de Uso Público, en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137)*, y en el *Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves"*, siendo los dos últimos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones en materia de restricción de obstáculos.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado Decreto y sus modificaciones, y teniendo en cuenta, a su vez, la normativa internacional mencionada, se ha procedido al estudio de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba aprobadas por el *Real Decreto num. 2845/1976 de 12 de noviembre (BOE, núm. 295, de 9 de diciembre de 1976)*.



III.3.1.3. Datos generales del aeropuerto

III.3.1.3.1. Punto de Referencia del aeropuerto

El punto de referencia del aeropuerto, establecido a efectos de situación del campo de vuelos e identificación del aeropuerto de conformidad con lo dispuesto en el apartado 10 del artículo 5º, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, es aquel cuyas coordenadas se muestran en la Tabla III.2

Tabla III.1.- Punto de referencia del aeropuerto

PUNTO DE REFERENCIA DEL AERÓDROMO	
Latitud	37° 50' 36" N
Longitud	004° 50' 51" W
Elevación	90 m sobre el nivel del mar

Fuente: *Real Decreto 2845/1976 de 12 de noviembre*

III.3.1.3.2. Pistas de vuelo

De acuerdo al *Real Decreto num. 2845/1976 de 12 de noviembre (BOE, núm. 295, de 9 de diciembre de 1976)*, el campo de vuelos del Aeropuerto de Córdoba dispone de una pista de vuelo, denominada 03-21, cuyas características y dimensiones se especifican en la Tabla III.2.

Tabla III.2.- Características de la pista de vuelo

PISTA DE VUELO	
Longitud	1.380 m
Anchura	45 m

Fuente: *Real Decreto 2845/1976 de 12 de noviembre*

En el *Real Decreto 2845/1976 de 12 de noviembre* no se especifican datos de umbrales

III.3.1.3.3. Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de *Real Decreto num. 2845/1976 de 12 de noviembre (BOE núm. 295, de 9 de diciembre de 1976)*, el Aeropuerto de Córdoba se clasifica, en cumplimiento del *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, como aeródromo de **letra de clave "C"**.

III.3.2. Servidumbres del aeródromo

III.3.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida de despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

III.3.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (subida de despegue, aproximación, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.3.3.1. Generalidades

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.

III.3.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, 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.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

III.3.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo 2º del *Real Decreto num. 2845/1976 de 12 de noviembre (BOE núm. 295, de 9 de diciembre de 1976)* se relacionan en la Tabla III.3, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (elipsoide ED-50), con la altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.3.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Córdoba

INSTALACIÓN RADIOELÉCTRICA	COORD. GEOGRÁFICAS EN ED-50	ALTITUD (m)
Torre de control con equipos de VHF	37º 50' 45" N 004º 05' 33" W	123
Radiogoniómetro VDF	37º 50' 45" N 004º 05' 33" W	123

Fuente: *Real Decreto 2845/1976 de 12 de noviembre*

Como hecho remarcable, cabe destacar la existencia de un NDB que aparece en los planos de servidumbres vigentes y para el que existe maniobra de aproximación definida en los planos. Está radioayuda no aparece publicada en el Real Decreto 2845/1976 de 12 de noviembre. La única referencia que se tiene de la misma se encuentra en el Decreto 3324/1971 de 23 de Diciembre (BOE, núm. 15, de 18 de Enero de 1972), en el que no se especifica ninguna información sobre las coordenadas de la misma.

III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

III.3.4.1. Generalidades

De acuerdo al *Decreto 584/1972, de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas*, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquellas que es necesario establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

Las servidumbres a establecer 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.

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 señalizarlos.

III.3.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras NDB

A partir de los planos de servidumbres aeronáuticas vigente, se puede deducir que existe una maniobra de aproximación por instrumentos NDB, tal y como se recoge en la Tabla III.4.

Tabla III.4.- Maniobras vigentes de aproximación por instrumentos

TIPO DE AYUDA	RWY
NDB	03

Las servidumbres vigentes se muestran en el plano 5.1.

III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de las instalaciones radioeléctricas y de la operación vigentes.

III.3.5.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

III.3.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas descritas en los capítulos anteriores son los siguientes:



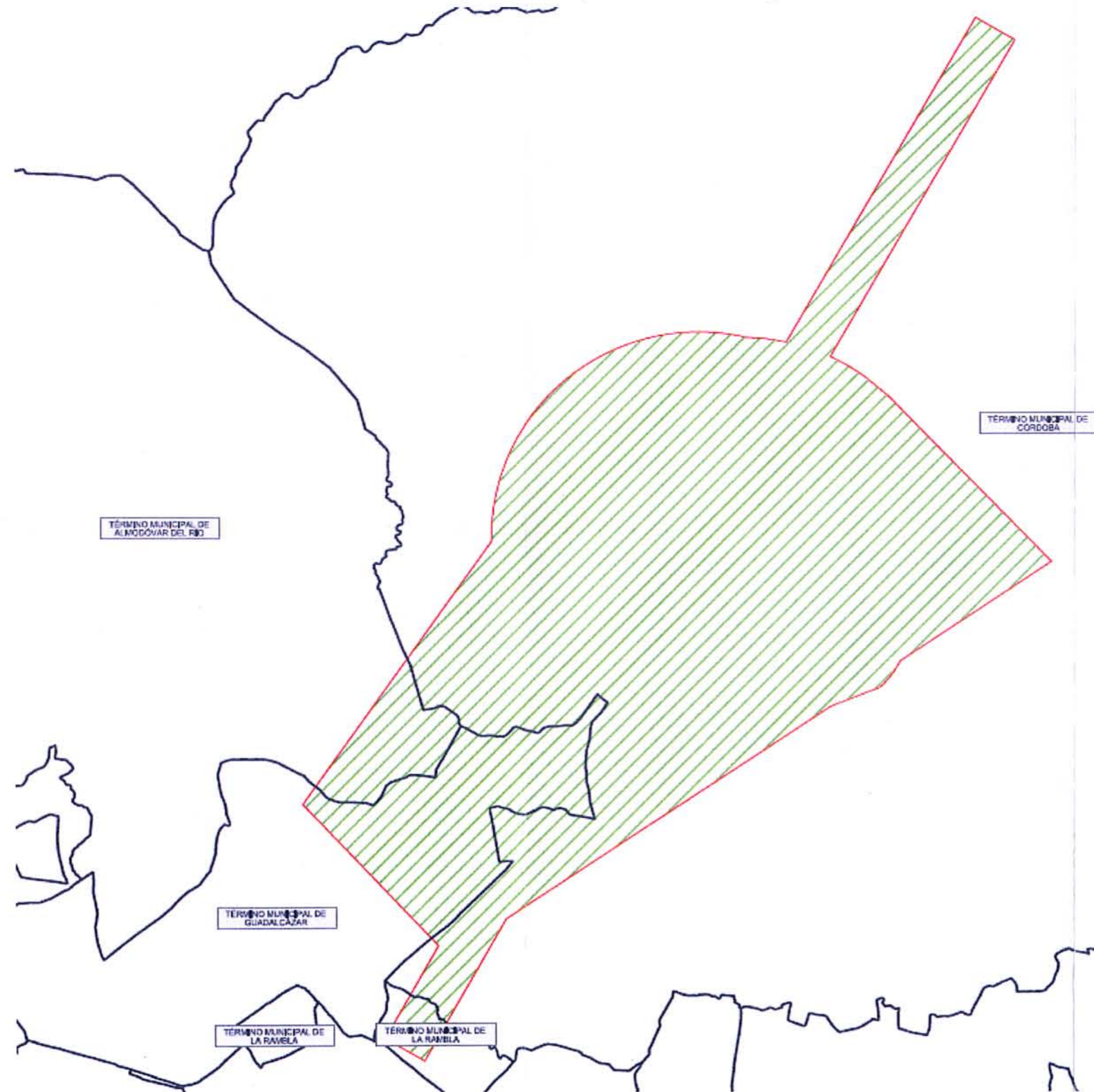
Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

- ALMODOVAR DEL RÍO
- CÓRDOBA
- GUADALCÁZAR
- LA RAMBLA

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, según se manifiesta en la Ilustración III.8.

Ilustración III.8.- Municipios afectados por las servidumbres vigentes



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

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

III.4.1. Introducción

III.4.1.1. Datos generales del aeropuerto

III.4.1.1.1. 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.5. La elevación de referencia para la definición de la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 90 metros.

Tabla III.5.- Punto de referencia

PUNTO	COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		COORD. UTM ED50			
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	H (Alt.Geod.) (m)	Huso
PR	37° 50' 31,21"	004° 50' 55,95"	337.430	4.190.102	90	30

Fuente: Aena

III.4.1.1.2. Pistas de vuelo

El Aeropuerto de Córdoba cuenta actualmente con una única pista denominada 03-21.

La pista tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.050 x 45 metros. Dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carece de Zona de Parada (SWY). Las distancias declaradas de pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos son las siguientes:

Tabla III.6.- Distancias Declaradas pista 03-21

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)	SWY (m)
03	2.080	2.140	2.080	2.050	60 x 150	93	No
21	2.245	2.305	2.245	2.050	60 x 150	89	No



III.4.1.1.3. 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 (36°) 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).

El coeficiente medio de reducción por elevación, temperatura y pendiente, para la pista de vuelo se muestra a continuación:

Por elevación: $F_h = 1,0217$

Por temperatura: $F_t = 1,2160$

Por pendiente de pista: $F_p = 1,0073$

Multiplicando los tres factores:

$$F_h * F_t * F_p = 1,2508$$

Aplicando este coeficiente a la longitud física de la pista se obtiene la longitud básica siguiente:

$$\text{Longitud básica} = 2.050 / 1,2508 = 1.639 \text{ m}$$

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de 9 de agosto de servidumbres aeronáuticas*, según la longitud básica de la pista el Aeropuerto de Córdoba se clasifica como de **letra de clave "B"**.

III.4.2. Servidumbres del aeródromo

III.4.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *Decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor



del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida de despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de las pistas y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de la propuesta de servidumbres de aeródromo del estado actual.

Tabla III.7.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres

PUNTO	COORD.GEOGRÁFICAS WGS84		COORD.U.T.M ED50 (Huso 30)		ELEVACIÓN (m)
	Latitud (N)	Longitud (W)	X (m)	Y (m)	
PR	37° 50' 31,21"	004° 50' 55,95"	337.430	4.190.102	90
Umbral 03	37° 50' 03,96"	004° 51' 14,96"	336.949	4.189.271	89
Umbral 21	37° 51' 02,15"	004° 50' 34,37"	337.977	4.191.045	93

Fuente: Aena

III.4.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (superficies de aproximación, subida de despegue, horizontal interna, cónica y de transición), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del *Decreto 584/1972*, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *"deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 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"*.



III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.4.3.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

III.4.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, 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.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

III.4.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al Aeropuerto de Córdoba y a su zona de servicio son las que se relacionan en la Tabla III.8, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.8.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Córdoba y de su Zona de Servicio

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (m)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		Latitud (N)	Longitud (W)	X (m)	Y (m)
VOR_CDB	93	37° 50' 45,33"	004° 50' 41,94"	337.781	4.190.529
DME_CDB	93	37° 50' 45,33"	004° 50' 41,94"	337.781	4.190.529
NDB_COR	90	37° 50' 33,85"	004° 50' 48,52"	337.614	4.190.179

Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (m)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		Latitud (N)	Longitud (W)	X (m)	Y (m)
Centro de Comunicaciones	104	37° 50' 40,36"	004° 50' 37,75"	337.881	4.190.375
Centro de Comunicaciones provisional	99	37° 50' 38,10"	004° 50' 40,10"	337.823	4.190.306
RDR_LEGO	894	38° 08' 00,14"	005° 13' 18,95"	305.373	4.223.151
VOR_HIJ	552	38° 30' 29,28"	005° 05' 58,86"	317.034	4.264.491
DME_HIJ	552	38° 30' 29,28"	005° 05' 58,86"	317.034	4.264.491

Fuentes: Aena.

III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

De acuerdo al Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas, 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.

III.4.4.1. Generalidades

Las servidumbres a establecer 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.

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 señalizarlos.

III.4.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras instrumentales

No existen procedimientos instrumentales de aproximación en el Aeropuerto de Córdoba.

La propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual se muestra en el plano 5.2.



III.4.5. Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, de las instalaciones radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual

III.4.5.1. Disposiciones complementarias

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en desarrollo de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, de remitir al Ministerio de Fomento los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, 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.

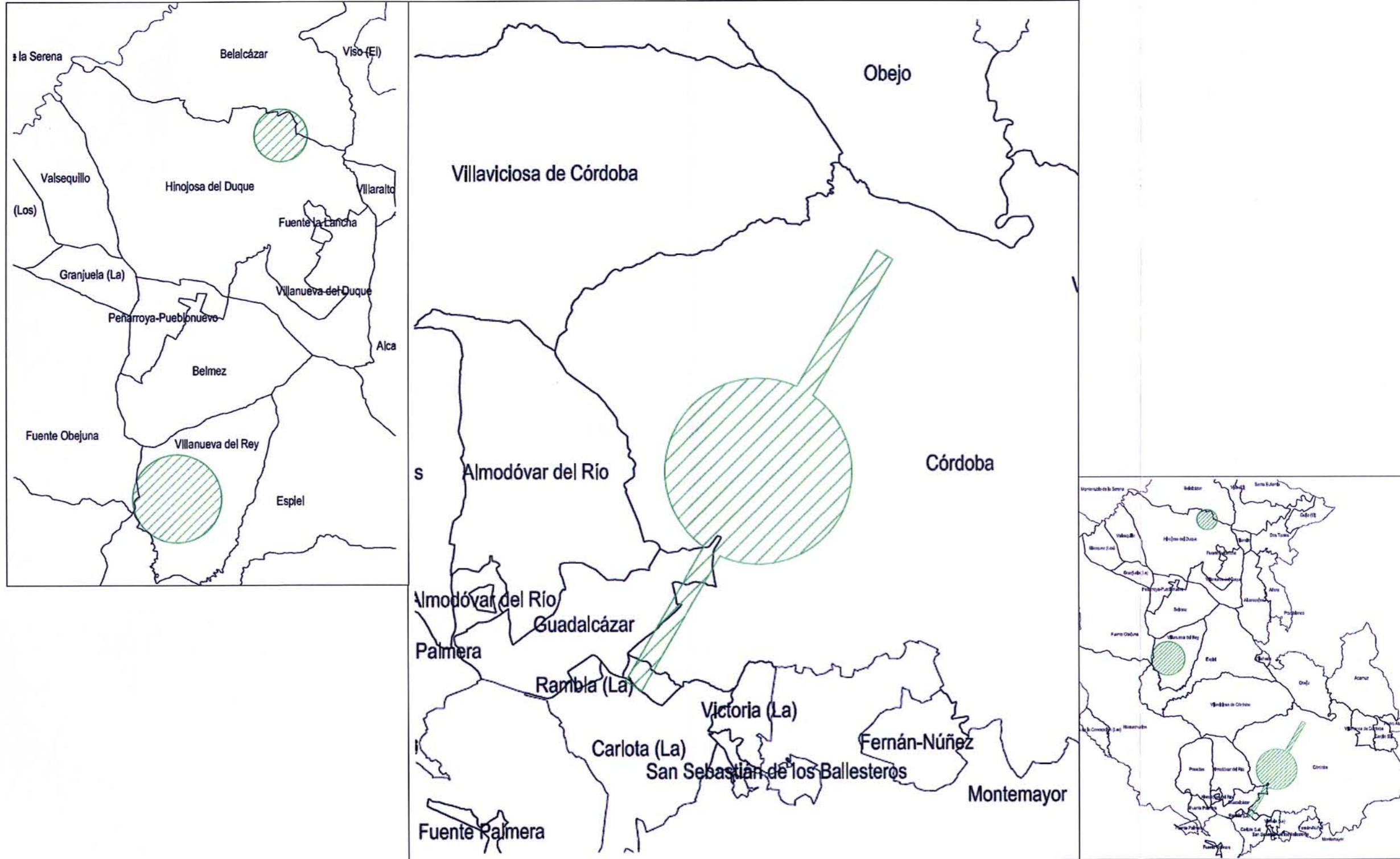
III.4.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas descritas en los capítulos anteriores son los siguientes:

- BELALCÁZAR
- CÓRDOBA
- ESPIEL
- FUENTE OBEJUNA
- GUADALCÁZAR
- HINOJOSA DEL DUQUE
- LA CARLOTA
- LA RAMBLA
- VILLANUEVA DEL REY

Todos los municipios mencionados están afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, según se manifiesta en la Ilustración III.9.

Ilustración III.9.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres actuales



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba	Código EPD003.100
---	-------------------

III.5. Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

III.5.1. Introducción

III.5.1.1. Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encontraría, previsiblemente, localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto coincidirían con las presentes en el estado actual.

Tabla III.9.- Punto de referencia del aeropuerto

PUNTO	COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		COORD. UTM ED50			
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	H (Alt.Geod.) (m)	Huso
PR	37° 50' 31,21"	004° 50' 55,95"	337.430	4.190.102	90	30

Fuente: Aena

III.5.1.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Córdoba, tras su desarrollo previsible, dispondría de una pista de vuelo, la 03-21 cuyas características y dimensiones coincidirían con las presentes en la situación actual. La pista conservaría entonces unas dimensiones pavimentadas de 2.050 x 45 metros. Dispondría de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carecería de Zona de Parada (SWY). Las distancias declaradas de pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos seguirían siendo las siguientes:

Tabla III.10.- Distancias Declaradas pista 03-21

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
03	2.080	2.140	2.080	2.050	60 x 150	No
21	2.245	2.305	2.245	2.050	60 x 150	No

Fuente: Aena

III.5.1.3. Clasificación del aeropuerto

La clasificación del aeropuerto de Córdoba, de acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, según la longitud básica de pista, no se ve alterada respecto a la calculada para el



estado actual. En consecuencia, según la longitud básica de la pista, el Aeropuerto de Córdoba en su desarrollo previsible se clasificaría como de **letra de clave "B"**

III.5.2. Servidumbres del aeródromo

III.5.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida de despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de las pistas y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de la propuesta de servidumbres de aeródromo del desarrollo previsible:

Tabla III.11.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo

PUNTO	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ELEVACIÓN (m)
	Latitud (N)	Longitud (W)	X (m)	Y (m)	
PR	37° 50' 31,21"	004° 50' 55,95"	337.430	4.190.102	90
Umbral 03	37° 50' 03,96"	004° 51' 14,96"	336.949	4.189.271	89
Umbral 21	37° 51' 02,15"	004° 50' 34,37"	337.977	4.191.045	93

III.5.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (subida de despegue, aproximación, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al *Artículo 8.º del Decreto 584/1972*, *Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, "deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 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"*.



III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.5.3.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que son necesarias establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende, en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

III.5.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, 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.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

III.5.3.3. Instalaciones radioeléctricas

En la Tabla III.12 se hace una relación de las instalaciones radioeléctricas previsibles, indicando la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.12.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Córdoba y de su Zona de Servicio

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (m)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		Latitud (N)	Longitud (W)	X (m)	Y (m)
VOR_CDB	93	37° 50' 49,79"	004° 50' 53,34"	337.506	4.190.673
DME_CDB	93	37° 50' 49,79"	004° 50' 53,34"	337.506	4.190.673
NDB_COR	90	37° 50' 43,36"	004° 50' 58,82"	337.368	4.190.477
Centro de Comunicaciones	104	37° 50' 40,36"	004° 50' 37,75"	337.881	4.190.375



Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (m)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		Latitud (N)	Longitud (W)	X (m)	Y (m)
Centro de Comunicaciones provisional	99	37° 50' 38,10"	004° 50' 40,10"	337.823	4.190.306
RDR_LECO	894	38° 08' 00,14"	005° 13' 18,95"	305.373	4.223.151
VOR_HIJ	552	38° 30' 29,28"	005° 05' 58,86"	317.034	4.264.491
DME_HIJ	552	38° 30' 29,28"	005° 05' 58,86"	317.034	4.264.491

Fuente: Aena

III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

III.5.4.1. Generalidades

De acuerdo al *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas*, 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.

Las servidumbres a establecer 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.

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 señalizarlos.

III.5.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras VOR

De acuerdo con los borradores de cartas de aproximación por instrumentos, existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Córdoba:

- Aproximación VOR RWY 03, de fecha 7 de Febrero de 2008.
- Aproximación VOR RWY 21, de fecha 7 de Febrero de 2008.

Para cada procedimiento se determinan las áreas de protección de aproximación intermedia, final y frustrada según se establece en el *Decreto 584/1972*.

La propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible se muestra en el plano 5.3.



III.5.5. Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, de las instalaciones radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible

III.5.5.1. Disposiciones complementarias

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en desarrollo de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, de remitir al Ministerio de Fomento los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, 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.

III.5.5.2. Términos municipales afectados

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

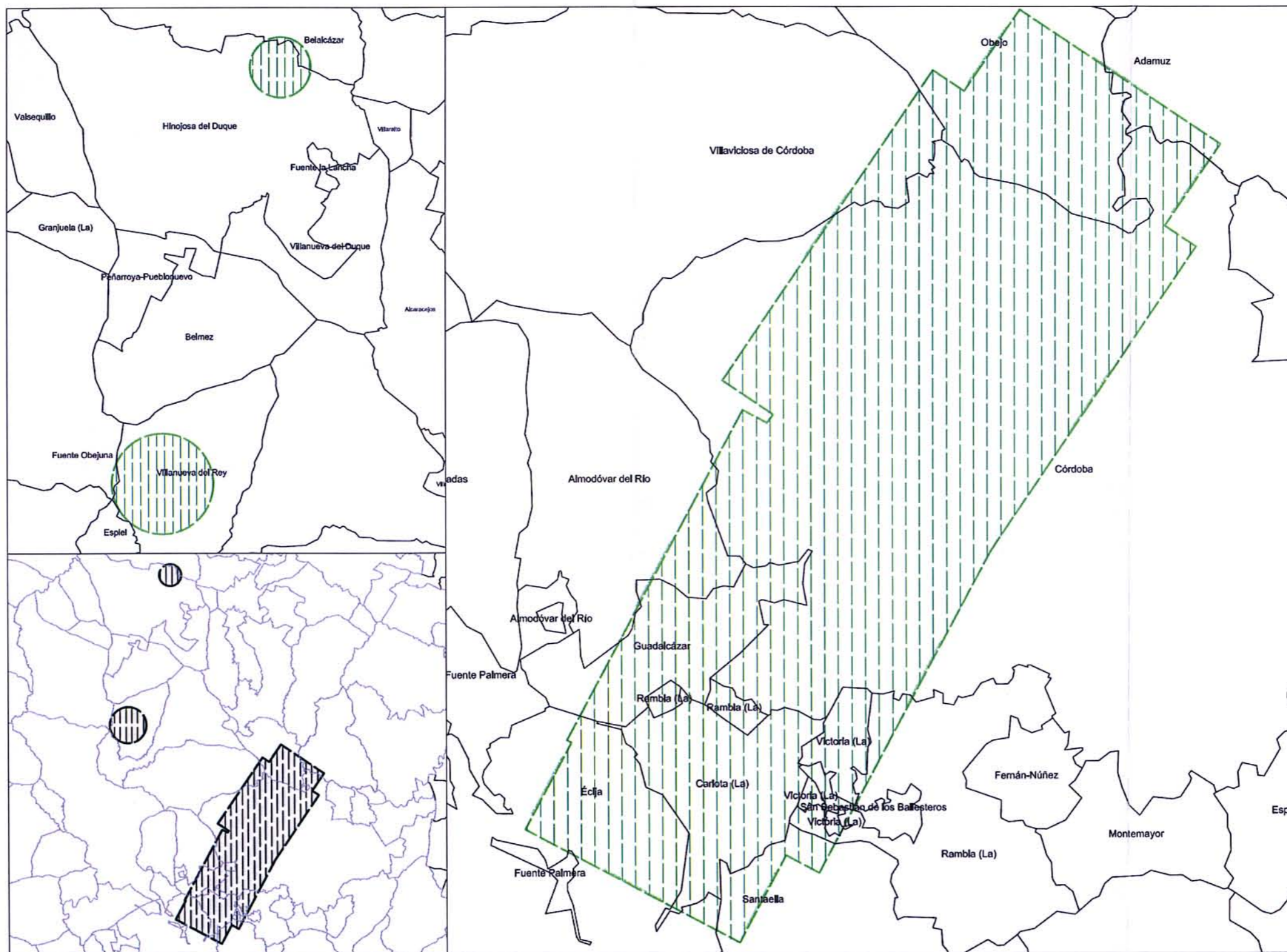
- ADAMUZ
- ALMODÓVAR DEL RÍO
- BELALCÁZAR
- CÓRDOBA
- ÉCIJA
- ESPIEL
- FUENTE OBEJUNA
- FUENTE PALMERA
- GUADALCÁZAR
- HINOJOSA DEL DUQUE
- LA CARLOTA
- LA RAMBLA
- LA VICTORIA
- OBEJO
- SAN SEBASTIÁN DE LOS BALLESTEROS
- SANTAELLA
- VILLANUEVA DEL REY
- VILLAVICIOSA DE CÓRDOBA

Todos los municipios mencionados están afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, según se manifiesta en la Ilustración III.10.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Ilustración III.10.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres del desarrollo previsible



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



III.6. Compatibilidad del aeropuerto con su entorno

III.6.1. Preámbulo

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el planeamiento aeroportuario, en el presente apartado se recogen una serie de criterios que habrán de ser tenidas en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico u otros que se encuentren afectados.

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente que *“los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*.

En este sentido, el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio dispone en su artículo 8 que *“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 no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*.

Para verificar el cumplimiento de lo anterior la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, establece que *“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 aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio”*.

En este mismo sentido, la Disposición Adicional Única a la Ley 48/60, sobre Navegación Aérea, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, establece que *“el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro 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 ello, a continuación se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la referida disposición adicional.

III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente ámbitos incluidos dentro de curvas isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta dichas huellas de ruido, tanto las correspondientes a la situación actual como las relativas al desarrollo previsible.

A tales efectos, en los ámbitos incluidos dentro de las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A) se considerarán incompatibles los nuevos usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios, así como las nuevas edificaciones o las modificaciones de las existentes destinadas a dichos usos que incrementen el número de personas afectadas, en terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural.

En ámbitos que se hallen en situación básica de suelo urbanizado incluidos en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), se consideran incompatibles las modificaciones urbanísticas relativas a usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios que supongan incremento del número de personas afectadas.

Para la consolidación de los citados usos o legalización de las edificaciones que los alberguen en cualquier categoría de suelo incluido en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), el planeamiento exigirá la adopción de medidas de insonorización con arreglo al documento básico DB-HR "Protección frente al Ruido" del Código Técnico de la Edificación a cargo de los interesados, indicando que en ningún caso correrán dichas medidas a cargo del gestor aeroportuario.

Asimismo, los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos incluidos en las isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, según lo expuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la ley 37/2003 del Ruido, de 17 de Noviembre.



Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente terrenos incluidos en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer representadas en los planos 5.1, 5.2 y 5.3 que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta las superficies limitadoras de obstáculos que resulten más restrictivas en cada caso para determinar las alturas (respecto al nivel del mar) que no deberían ser sobrepasadas por ninguna nueva edificación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificación del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

Por ello, no podrán aprobarse las alteraciones de planeamiento que establezcan o aumenten alturas de edificaciones, instalaciones y construcciones, cuando, incluidos todos sus elementos, se superen las referidas superficies limitadoras en ámbitos que se hallen en la situación básica de suelo urbanizado. En terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural no podrán aprobarse alteraciones de planeamiento ni se podrán autorizar actuaciones que permitan superar las alturas máximas determinadas por las citadas superficies limitadoras.

Excepcionalmente, podrán informarse favorablemente los planes territoriales o urbanísticos o autorizarse las actuaciones que superen las superficies limitadoras de obstáculos, en aquellos casos en que, mediante estudio aeronáutico, se acredite, a juicio de la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el artículo 7º del Decreto 584/1972, sobre servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1541/2003.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies limitadoras de obstáculos presentar el correspondiente estudio aeronáutico firmado por profesional competente y visado por el colegio profesional correspondiente. No podrán aprobarse documentos de planeamiento territorial o urbanístico o autorizarse actuaciones sin que se haya pronunciado expresamente en sentido favorable la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, previa consulta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea.

Dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea 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 la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica de acuerdo con el



Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aún no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.

III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios

Las construcciones, instalaciones o plantaciones en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas requieren autorización previa de la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto y el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre. En el supuesto de que las actuaciones para las que se solicite autorización recaigan en zona de servicio aeroportuario cuya titularidad no corresponda todavía al operador del aeropuerto, se recabará informe del mismo.

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas a que se refiere el epígrafe anterior serán de aplicación las limitaciones derivadas del artículo 10 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas actividades o instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.

Los 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, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial, en cumplimiento de la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

De acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, y, consiguientemente, los informes y



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

autorizaciones relativos a servidumbres aeronáuticas sólo podrán dar lugar a indemnización cuando impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.



III.7. Conclusiones. Áreas de coordinación

En el Capítulo 5. Desarrollo Previsible, de la Memoria, se proponen soluciones para satisfacer las necesidades del aeropuerto a largo plazo. En concreto se propone la construcción de un nuevo Edificio Terminal en una zona diferente a la que ocupa actualmente, por lo que se tendrán que construir los accesos necesarios para conectar dicho Edificio con el vial de acceso al aeropuerto; además con estas actuaciones se ocupará el terreno por el que actualmente discurre la carretera que da acceso a las urbanizaciones situadas al oeste del Aeropuerto de Córdoba. Por ello será necesario reponer dicha carretera.

Para realizar dichas actuaciones se deberán establecer las áreas de coordinación que procedan entre las instituciones involucradas (**Aena**, Ayuntamiento de Córdoba, Diputación de Córdoba, Junta de Andalucía y Ministerio de Fomento) para conseguir el menor impacto posible en el entorno aeroportuario y mantener los niveles de seguridad, operatividad y funcionalidad de la instalación.

Ilustración III.11.- Plano 5.1. Servidumbres Aeronáuticas y de Operación según RD 2845/1976 de 12 de noviembre



- LIMITE MUNICIPAL
- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE AERODROMO.
- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE AERODROMO.
- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELECTRICAS.
- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELECTRICAS.
- ZONA DE SEGURIDAD DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELECTRICAS.
- VALNERACIONES DEL TERRENO
- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE LA OPERACION DE AERONAVES.
- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE LA OPERACION DE AERONAVES.

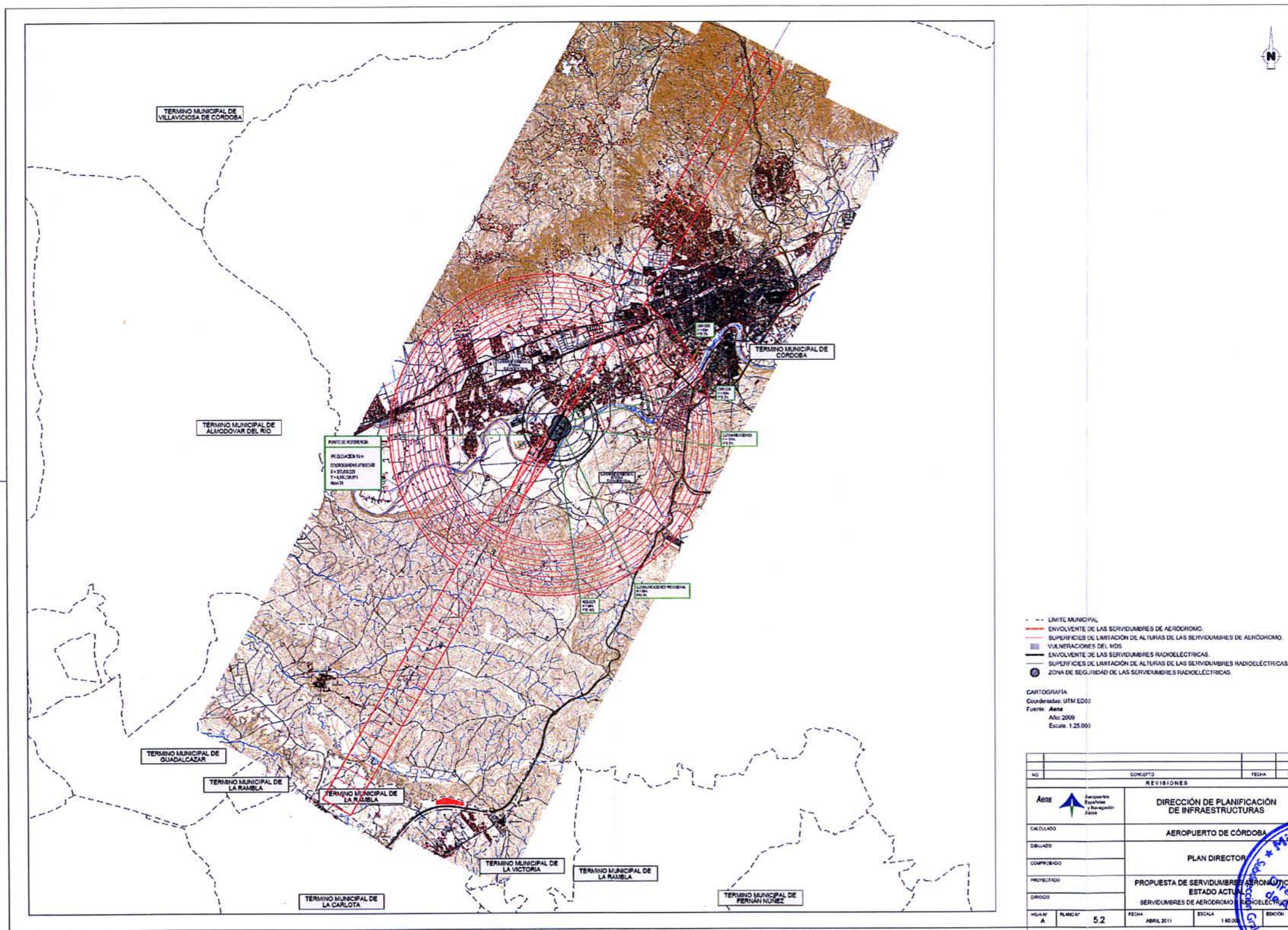
CARTOGRAFÍA
 Coordenadas UTM ED00
 Fuente: IGN
 Año: 1996
 Escala: 1:25,000

AENA		DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	
CALZADA		AEROPUERTO DE CÓRDOBA	
CALLE		PLAN DIRECTOR	
PROYECTO		SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS SEGÚN R.D. 2845/1976 DE 12 NOVIEMBRE	
PLANO	5,1	FECHA	DICIEMBRE, 2010
ESCALA	1:25,000	PROYECTISTA	



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

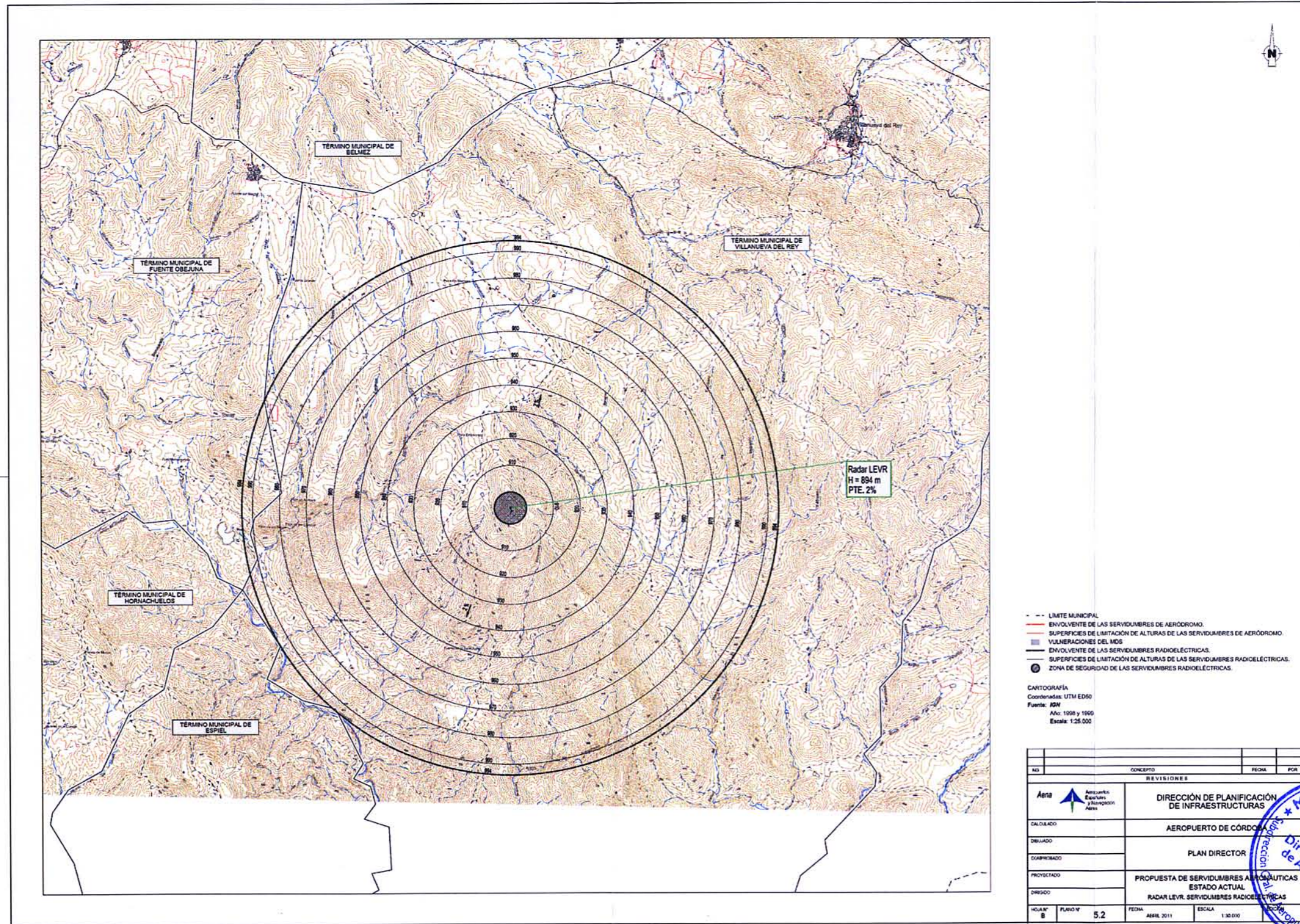
Ilustración III.12.- Plano 5.2.A. Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas. Estado Actual. Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.13.- Plano 5.2. B. Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas. Estado Actual. Radar LEVR. Servidumbres radioeléctricas



- - - LIMITE MUNICIPAL
- - - ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO
- - - SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO
- - - VULNERACIONES DEL MORA
- - - ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS
- - - SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS
- - - ZONA DE SEGURIDAD DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS

CARTOGRAFÍA
 Coordenadas: UTM ED50
 Fuente: IGN
 Año: 1998 y 1999
 Escala: 1:25.000

Nº	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
1	ELABORADO		
2	REVISADO		
3	APROBADO		
4	PROYECTADO		
5	DISEÑO		

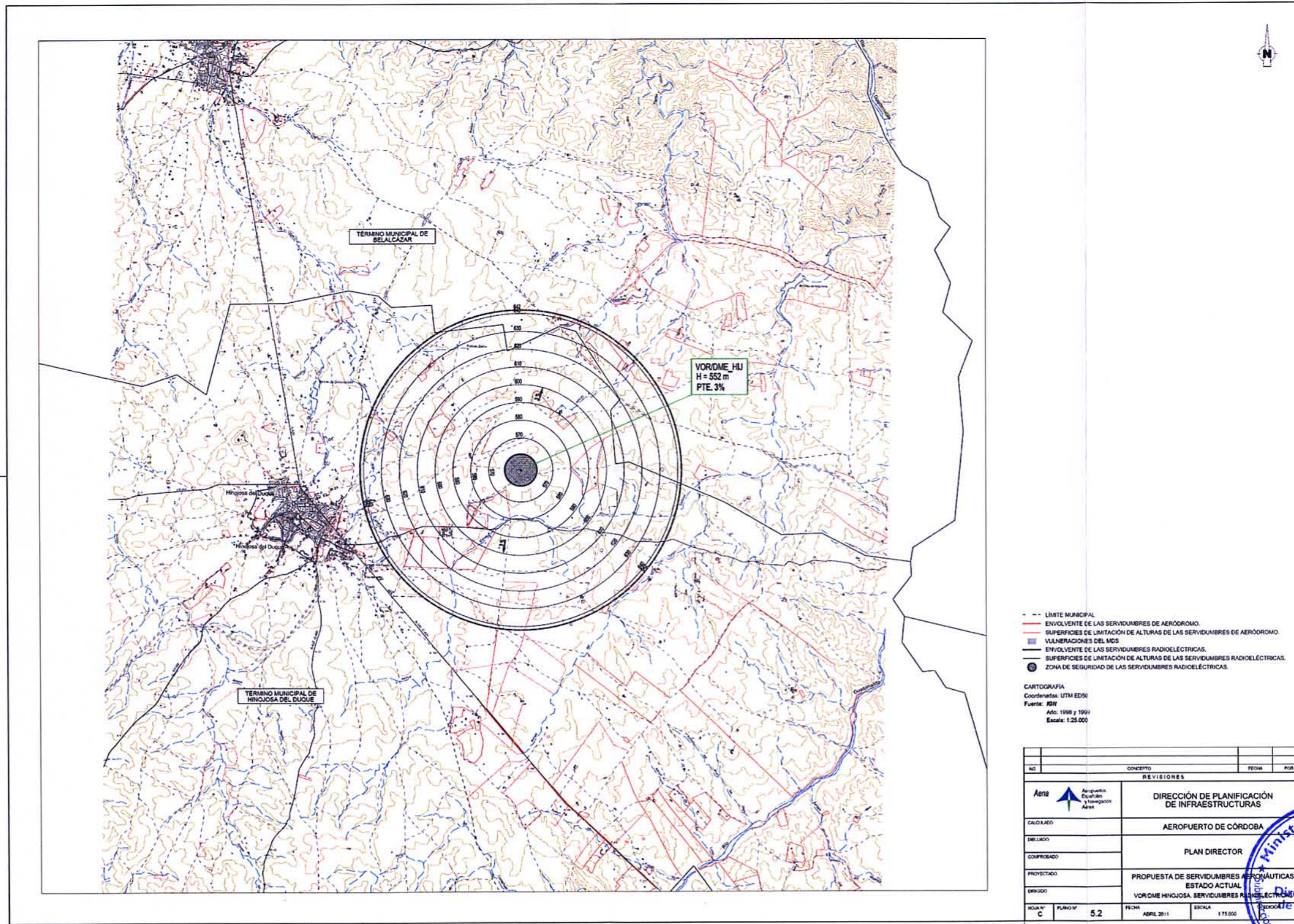
Aena		DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	
CALCULADO		AEROPUERTO DE CÓRDOBA	
DEBILADO		PLAN DIRECTOR	
PROYECTADO		PROPUESTA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS ESTADO ACTUAL	
DISEÑO		RADAR LEVR. SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS	
HOJA Nº	PLANO Nº	FECHA	ESCALA
8	5.2	ABRIL 2011	1:25.000



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



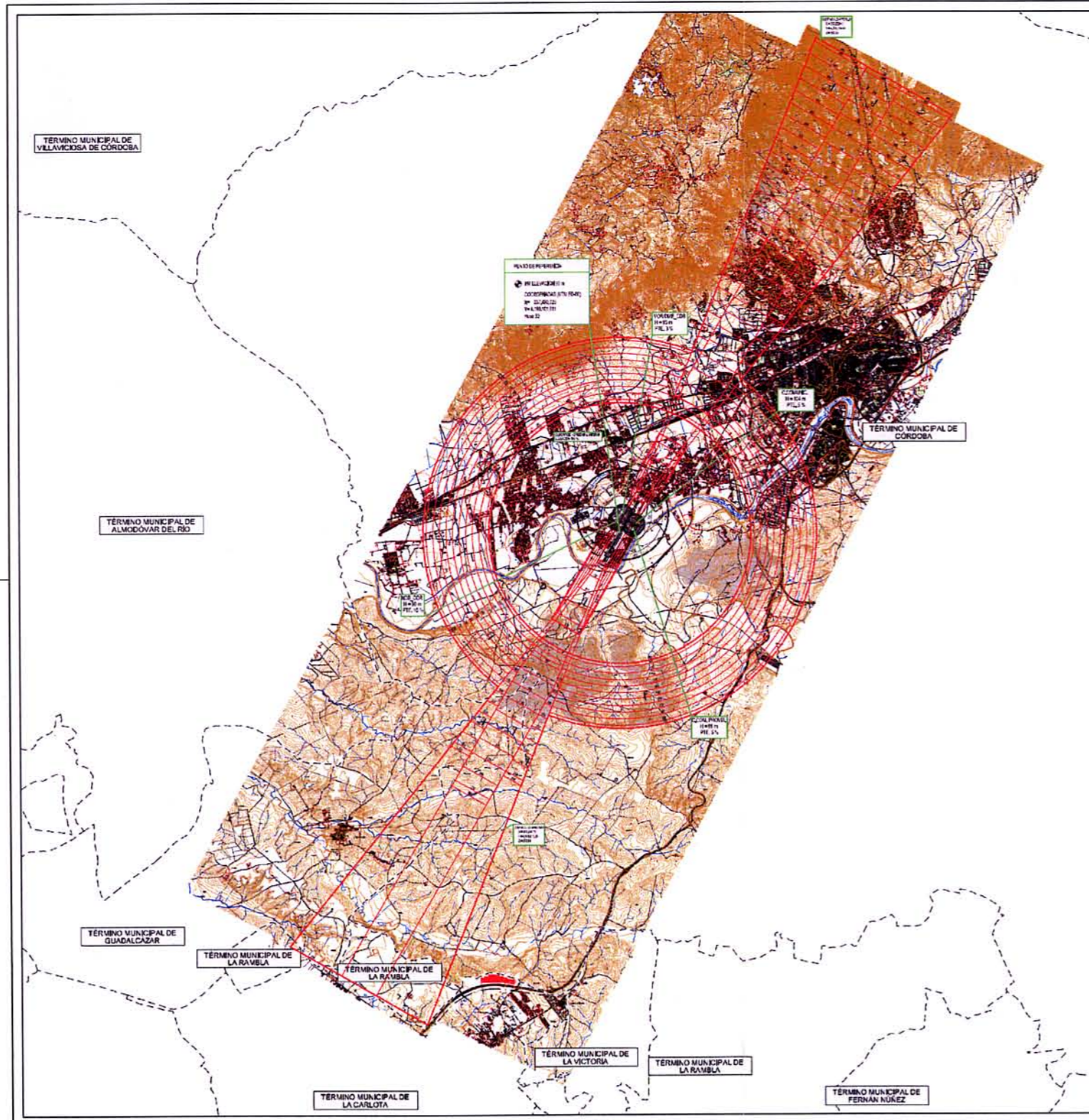
Ilustración III.14.- Plano 5.2.C. Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas. Estado Actual. VOR/ DME Hinojosa. Servidumbres radioeléctricas



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.15.- Plano 5.3.1A. Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas. Desarrollo Previsible. Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas



- - - LIMITE MUNICIPAL
- - - ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE AERODROMO.
- - - SUPERFICIES DE LIMITACION DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE AERODROMO.
- - - ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS.
- - - SUPERFICIES DE LIMITACION DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS.
- - - ZONA DE SEGURIDAD DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS.
- - - VULNERACIONES DEL TERRENO
- - - ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE LA OPERACION DE AERONAVES.
- - - SUPERFICIES DE LIMITACION DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE LA OPERACION DE AERONAVES.

CARTOGRAFÍA
 Coordenadas: UTM ED50
 Fuente: Aena
 Año: Marzo 2009
 Escala: 1:25,000

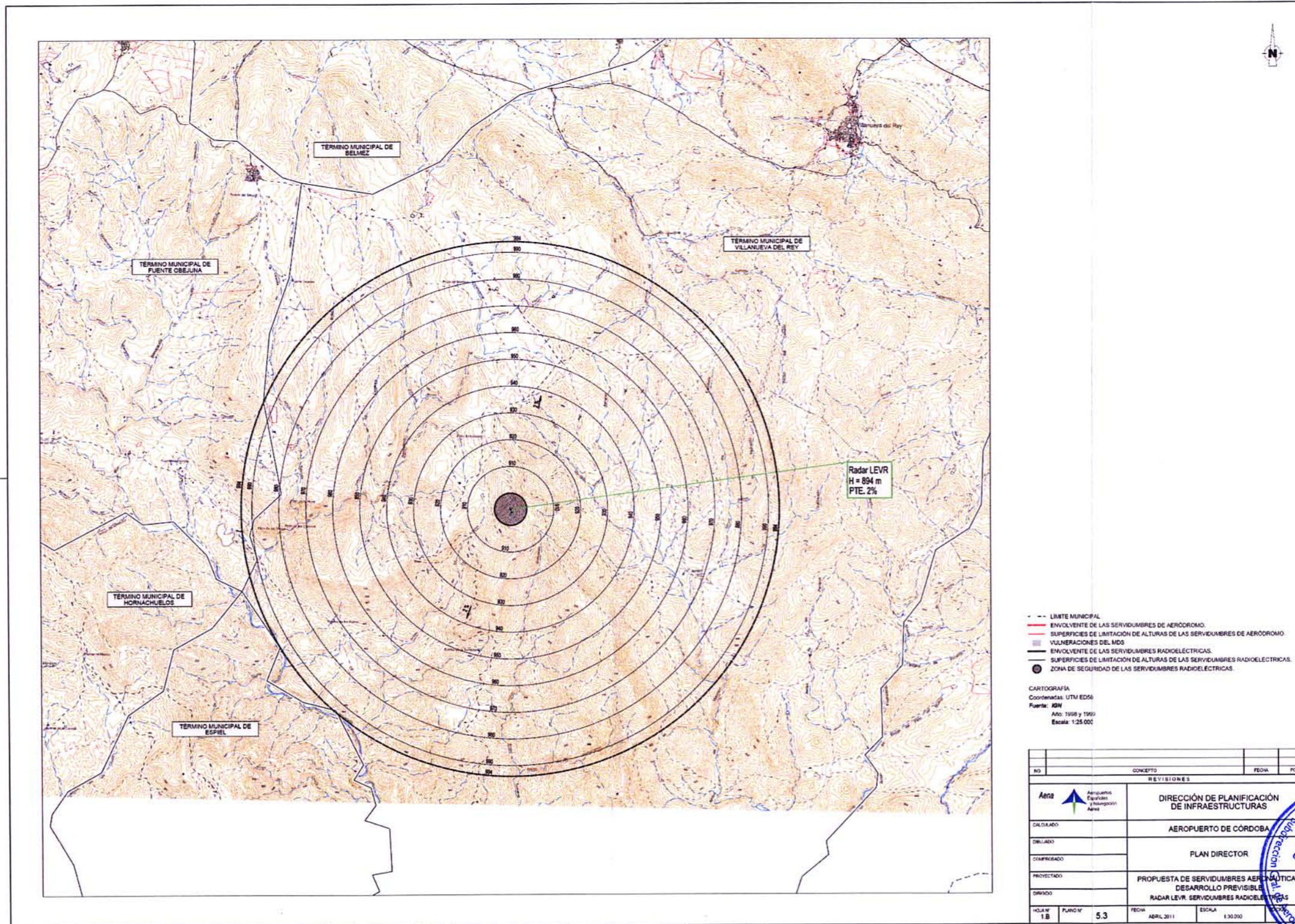
NO.	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
1	ELABORADO		
2	COMPROBADO		
3	PROYECTADO		
4	VALIDADO		
5	APROBADO		



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



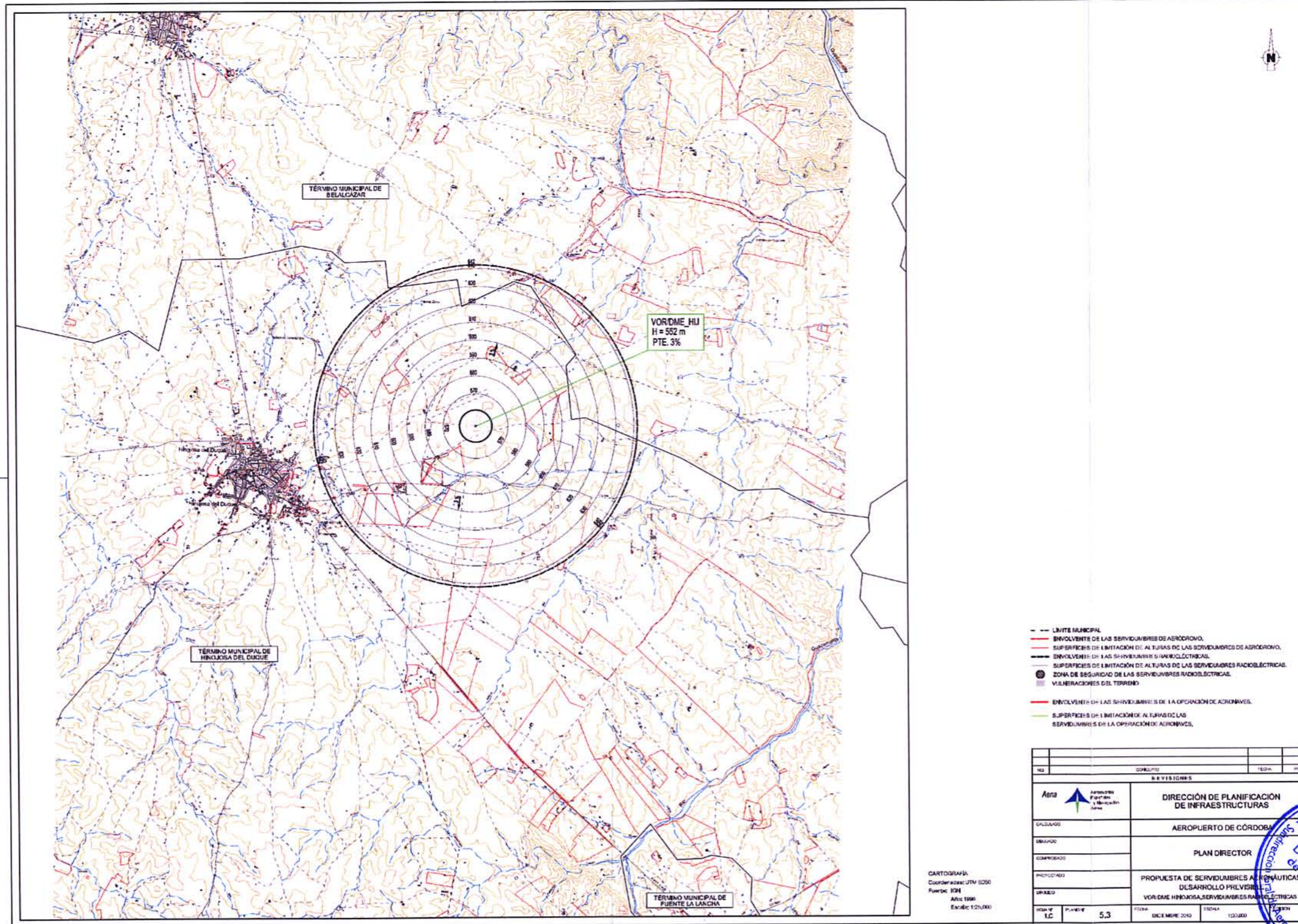
Ilustración III.16.- Plano 5.3.1B. Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas. Desarrollo Previsible. Radar LEVR. Servidumbres radioeléctricas



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



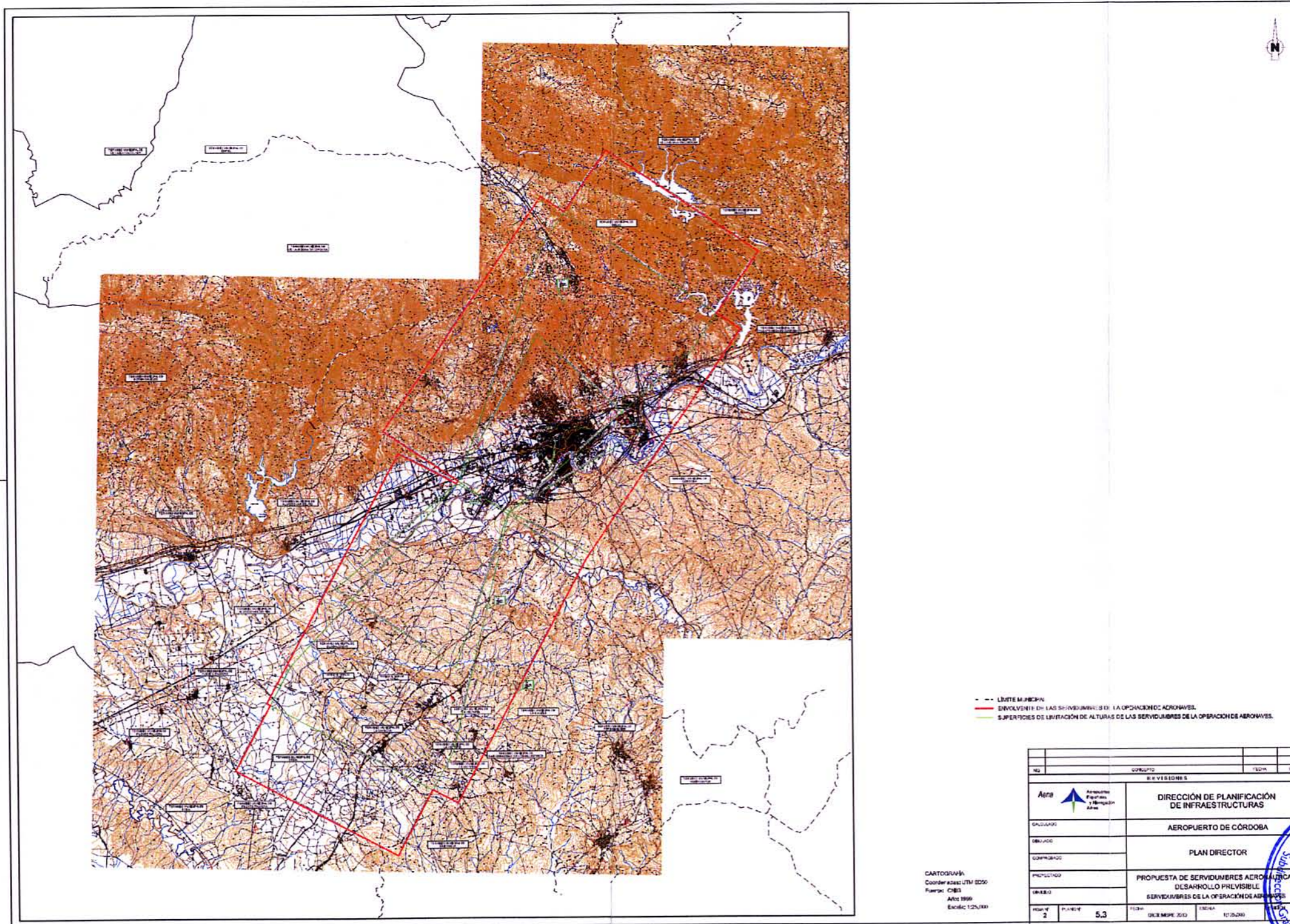
Ilustración III.17.- Plano 5.3.1C. Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas. Desarrollo Previsible. VOR/ DME Hinojosa. Servidumbres radioeléctricas



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.18.- Plano 5.3.2. Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas. Desarrollo Previsible. Servidumbres de la operación de aeronaves



CARTOGRAFIA
 Coordenadas UTM 30SG
 Fuente: IGN
 Año: 1999
 Escala: 1:25.000

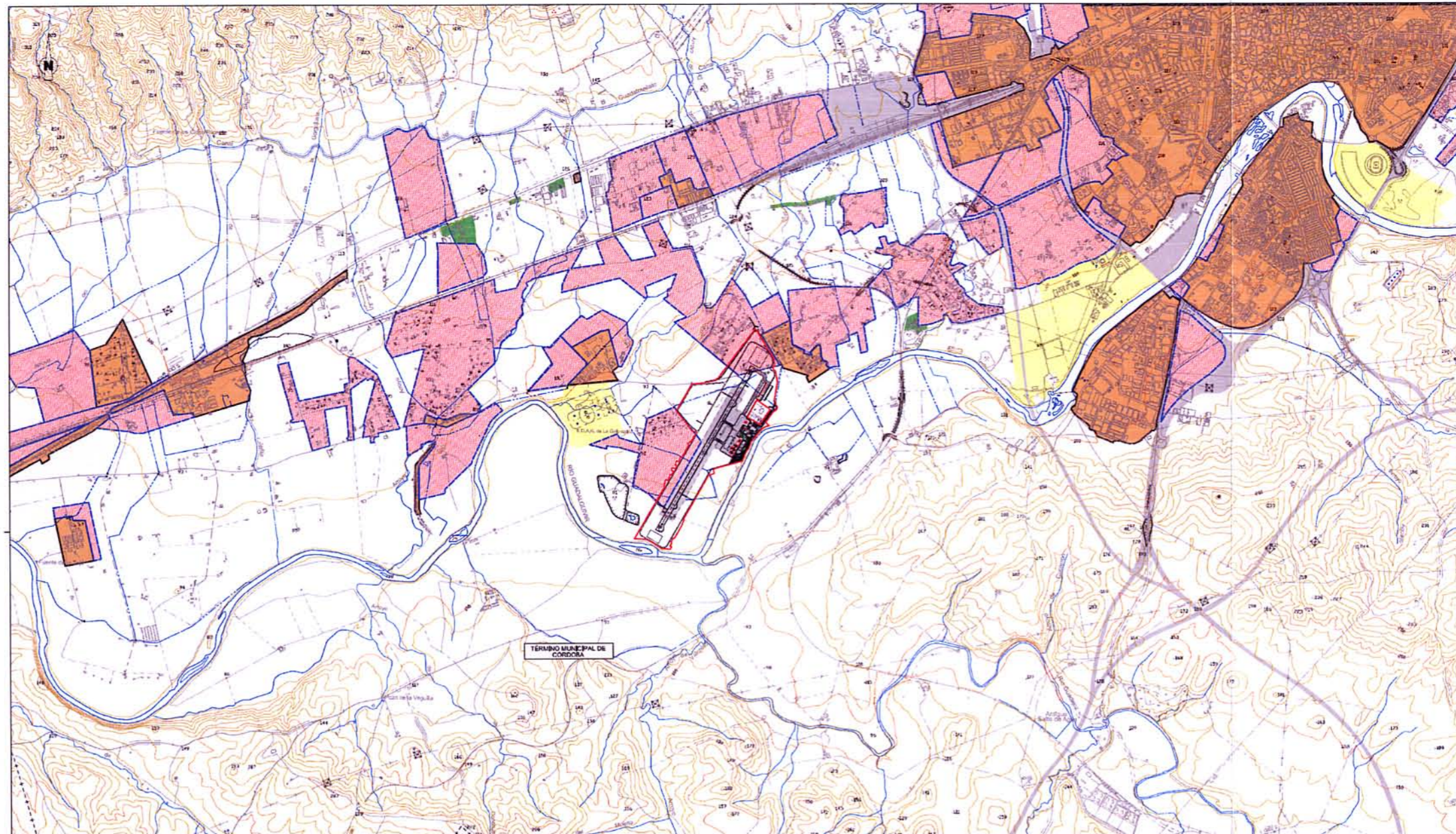
Aena		DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS	
AEROPUERTO DE CÓRDOBA		PLAN DIRECTOR	
PROPUESTA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DESARROLLO PREVISIBLE		SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES	
2	5,3	19/03/2010	17/03/2010



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.19.- Plano 7. Información Urbanística



- ZONIFICACIÓN DEL SUELO URBANO
- ZONIFICACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE
- SISTEMAS
- SUELO NO URBANIZABLE
- LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA
- LÍMITE MUNICIPAL
- SUELO URBANO (*)
- SUELO URBANIZABLE (*)
- SISTEMA DE EQUIPAMENTOS
- NÚCLEO RURAL
- SISTEMA DE COMUNICACIONES

(*) EN EL PLAZO NO SE DISTINGUE ENTRE RESIDENCIAL O ACTIVIDADES ECONÓMICAS

INFORMACIÓN URBANÍSTICA (Fuentes)
 - GERENCIA DE URBANISMO AYTO. CÓRDOBA (http://www.ayto-cordoba.es/urbanismo)
 PLANOS DE ESTRUCTURA GENERAL Y ORGANICA DEL TERRITORIO (PUBLICADO EL 10/1/2004)

CARTOGRAFIA
 Coordinador UTM ED50
 Fuente: CNIG
 Año: 1988
 Escala: 1:50,000

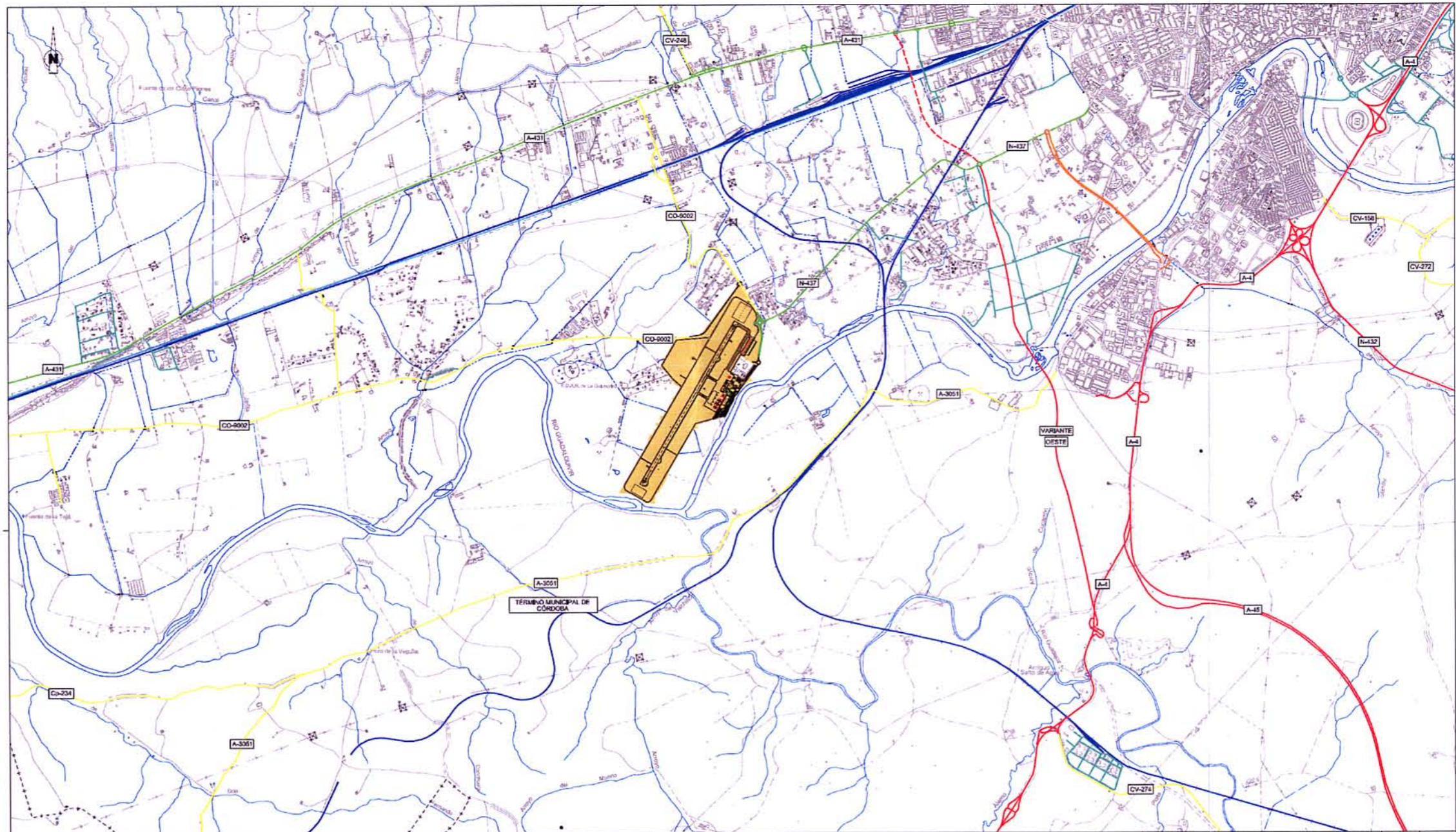
REVISIONES	FECHA	FOR
		
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS		
AEROPUERTO DE CÓRDOBA		
PLAN DIRECTOR		
INFORMACIÓN URBANÍSTICA		
CÁLCULO: URBANISMO: DISEÑO: SERVICIO: PLAZO:	PLAN: 7	FECHA: 02 DE MARZO DE 2010 ESCALA: 1:50,000 HUBO:



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.20.- Plano 8. Infraestructuras



- INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES**
- RED GENERAL DE DISTRIBUCIÓN EXTERIOR (AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y VÍA RÁPIDA)
 - CARRETERA AUTONÓMICA DE 1º ORDEN
 - CARRETERA AUTONÓMICA DE 2º ORDEN
 - CARRETERA AUTONÓMICA DE 3º ORDEN
 - CARRETERA LOCAL
 - FERROCARRIL REGIONAL
 - FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD

INFORMACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS (Fuentes)

- GERENCIA DE URBANISMO AYTO. CÓRDOBA (<http://www.gmuayincordoba.es>)
- CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (CNIG)
- MAPA OFICIAL DE CARRETERAS, SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA, MINISTERIO DE FOMENTO

— ZONA DE SERVICIO PROPUESTA
- - - LIMITE MUNICIPAL

CARTOGRAFÍA
Coordenadas UTM ED50
Fuente: CNIG
Año: 1996
Escala: 1:250.000

NO.	CONTRATO	FECHA	PER.
REVISIONES			
Aena Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea			
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS		AEROPUERTO DE CÓRDOBA	
PLAN DIRECTOR		INFRAESTRUCTURAS	
ELABORADO	PROYECTADO	REVISADO	APROBADO
FECHA	FECHA	FECHA	FECHA
1	2	3	4



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

