

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 urbanística. Planes de ordenación del territorio. 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, Comunidad Autónoma y Administración Local.....	III.15
III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales.....	III.15
III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma.....	III.18
III.2.3. Actuaciones.....	III.21
III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.27
III.3.1. Introducción.....	III.27
III.3.2. Servidumbres del aeródromo.....	III.29
III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.29
III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.31
III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.32
III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.37

Plan Director del Aeropuerto de Vigo	Código IPD104.100
III.4.1. Introducción	III.37
III.4.2. Servidumbres del aeródromo	III.39
III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.40
III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.41
III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.43
III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible.....	III.47
III.5.1. Introducción	III.47
III.5.2. Servidumbres del aeródromo	III.49
III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.50
III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.52
III.5.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible.....	III.53
III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto	III.57
III.6.1. Preámbulo	III.57
III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.	III.59
III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios.	III.61
III.7. Áreas de coordinación	III.62



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



III.1. Información urbanística. Planes de ordenación del territorio. 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 fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

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

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

III.1.2. Legislación Sectorial.

La normativa de aplicación relativa a la Navegación Aérea 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, la soberanía del espacio aéreo y su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas.

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



El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "interés general". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, 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.

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 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".

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.

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

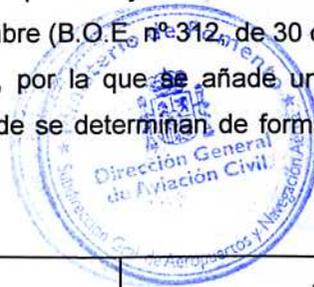
En esencia, las servidumbres aeronáuticas, tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva limitaciones al desarrollo urbanístico del entorno del aeropuerto.

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.

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.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Vigo, sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por Real Decreto 2278/1986, de 25 de septiembre, (B.O.E. nº 261, de 31 de octubre de 1986, con corrección de errores B.O.E. nº 288, de 2 de diciembre de 1986), por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Vigo. Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos y estructura de ayudas a la navegación de aquella fecha, por lo que irán revisándose según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.

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 septiembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una disposición adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.



La 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 Galicia posee competencia legislativa en materia de ordenación del territorio, incluido el litoral, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el *artículo 17.3 de su Estatuto de Autonomía de 1981*. En esta comunidad se ha desarrollado una importante labor legislativa, plasmada en una serie de leyes y decretos sobre Ordenación del Territorio como son el *Decreto 80/2000 del 23 de marzo, Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal*, la *Ley 9/2002 del 30 de diciembre, Ley de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural en Galicia* (modificada posteriormente por la *Ley 15/2004 del 29 de diciembre*) y la *Ley 10/1995 del 23 de noviembre, Ley de Ordenación del Territorio de Galicia*.

Los instrumentos de ordenación del territorio regulados en la presente Ley estarán destinados a la consecución de los siguientes objetivos fundamentales:

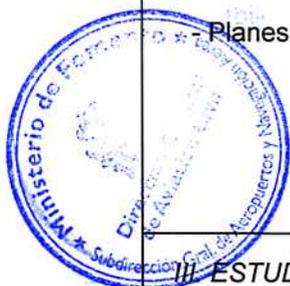
- a) Disposición de una adecuada estructura espacial tendente a conseguir un equilibrado desarrollo de la Comunidad Autónoma de Galicia procurando el máximo bienestar de su población al tiempo que se garantiza la protección y mejora del medio ambiente.
- b) Definición de los criterios a seguir en los asentamientos favoreciendo la accesibilidad de la población al medio natural, mejorando sus condiciones de vida.
- c) Compatibilización del proceso de desarrollo del sistema productivo, de la urbanización y de la ordenación turística como la racional utilización de los recursos naturales, sobre todo en lo referente al litoral, a los recursos hidráulicos y al paisaje.



- d) Perfeccionamiento y corrección, en su caso, de la distribución espacial de las instalaciones productivas propias de los sectores primario y secundario mediante la utilización de procedimientos de fomento o disuasión en relación con las existentes o futuras.
- e) Fijación de los núcleos de población que, por sus características y posibilidades, hayan de constituirse en impulsores del desarrollo socioeconómico de una zona.
- f) Definición de las áreas territoriales que, por su idoneidad actual o potencial para la explotación agrícola, forestal o ganadera, o por su riqueza paisajística o ecológica, hayan de ser objeto de especial protección.
- g) Adecuación de los planes sectoriales de infraestructuras, instalaciones o equipamientos y servicios a su función vertebradora de una política territorial, definiendo los criterios de diseño, características funcionales y localización, que garanticen la accesibilidad e inserción de la totalidad del territorio en una racional disponibilidad de dichos elementos estructurantes.
- h) Establecimiento de los criterios y procedimientos necesarios para asegurar la coordinación de las acciones con la incidencia territorial que corresponda desarrollar a las diferentes administraciones públicas, así como de las diferentes políticas sectoriales de los diversos órganos de la Administración autonómica, que aseguren su integración en una visión de conjunto de los problemas territoriales.
- i) Regulación de la participación de la sociedad en el proceso de ordenación territorial para conseguir que ésta sea auténticamente democrática y responda a las aspiraciones y necesidades de la población.

La ordenación territorial de Galicia se realizará a través de los siguientes instrumentos:

- Directrices de ordenación del territorio.
- Planes territoriales integrados.
- Programas coordinados de actuación.
- Planes y proyectos sectoriales.
- Planes de ordenación del medio físico.



III.1.5. Planeamiento vigente

III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial.

Mediante Orden Ministerial de 31 de julio de 2001 (Publicada en BOE nº 220, de 13 de septiembre), se aprueba el primer Plan Director de Vigo, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e que proponía 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.

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

III.1.5.2. Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial.

- Las **Directrices de Ordenación del Territorio**, aprobadas inicialmente por Orden de la Consellería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas el 15 de septiembre de 2008 (DOG nº 180 de 17 de septiembre) se redactan de acuerdo con la Ley 10/1995, de 23 de noviembre de Ordenación del Territorio de Galicia. y constituyen el marco de referencia para la formulación de los demás instrumentos de ordenación territorial y urbana, tienen como finalidad principal establecer las pautas espaciales de asentamiento de las actividades, de acuerdo con las políticas sociales, económicas y culturales emanadas de la comunidad; y deben dar respuesta a un objetivo prioritario de desarrollo y bienestar para el conjunto de la población del territorio.

A escala provincial, la Xunta de Galicia, a través de su Consellería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas redacta la Resolución de 10 de enero de 1990, para la redacción de las Normas Subsidiarias Provinciales de Planeamiento de La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra, que fueron aprobadas por Resolución el 14 de mayo de 1991 (DOG nº 116 de 19 junio). Estas Normas entraron en vigor el 21 de junio de 1991, y en el artículo 24 tratan de la regulación del suelo no urbanizable común; e definiendo las instalaciones aeroportuarias como construcciones de utilidad pública e interés social.

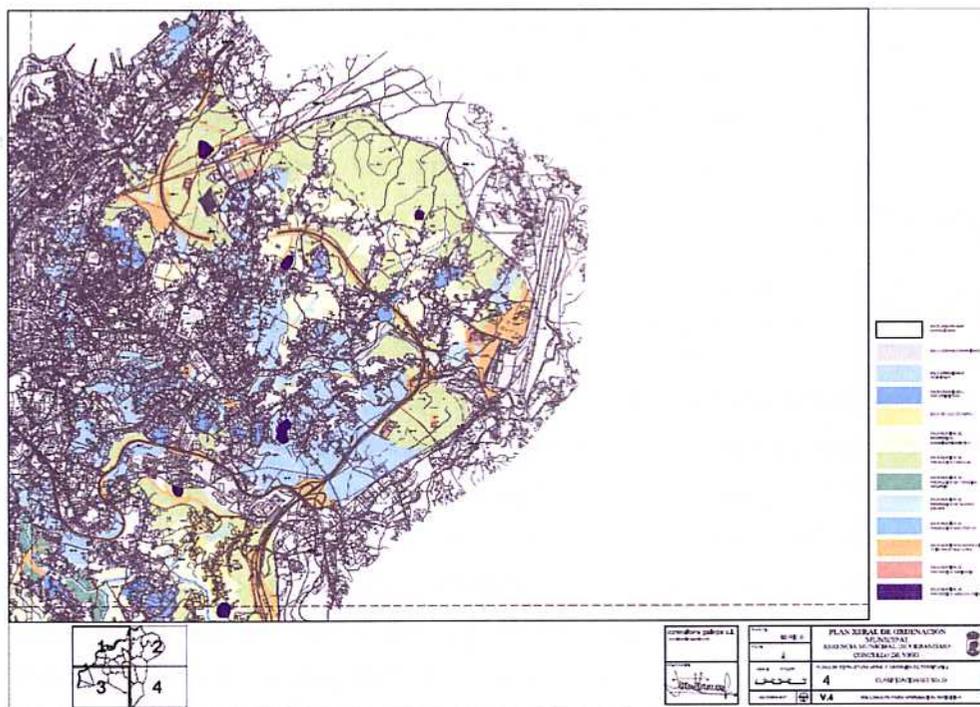


III.1.5.3. Escala Local. Planeamiento Municipal

El Aeropuerto de Vigo, se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Vigo, Mos y Redondela, a los que afecta en parte de su territorio.

- El planeamiento municipal existente en **Vigo** se redactó mediante la figura de **Plan General de Ordenación Municipal (PGOM)**, aprobado definitivamente de forma parcial, dejando en suspenso ciertas áreas, determinaciones y documentos, el 16 de mayo de 2008.

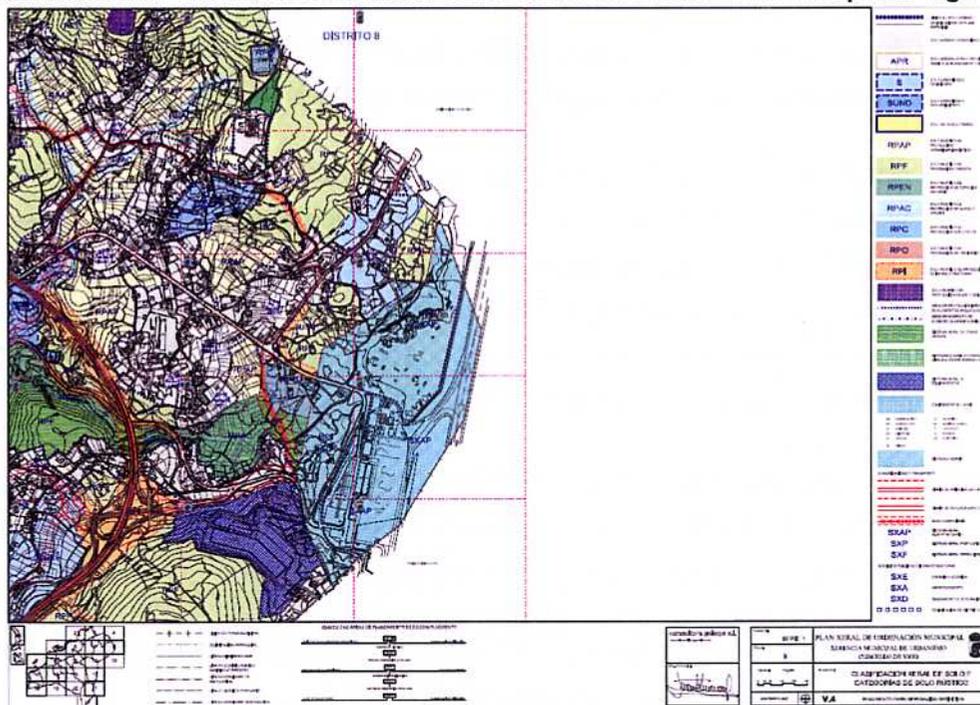
Ilustración III.1.- Clasificación del Suelo. Plan General de Ordenación Municipal de Vigo



El PGOM, clasifica el aeropuerto como Suelo Urbano no consolidado y Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, recogiendo el ámbito del anterior Plan Director. Las zonas incorporadas al Sistema General Aeroportuario por el presente Plan Director están clasificadas como Suelo Urbanizable Delimitado.

Asimismo, califica el ámbito como Sistema General Aeroportuario (SXAP).

Ilustración III.2.- Calificación del Suelo. Plan General de Ordenación Municipal de Vigo



- El planeamiento vigente en el municipio de **Redondela**, se encuentra regulado por **Normas Subsidiarias de Planeamiento**, aprobadas definitivamente el 6 de noviembre de 1987. En estas NN. SS. aparece el aeropuerto con la clasificación de Suelo No Urbanizable, y con la calificación de Protección de Aeropuerto.

El artículo 65 de estas NN. SS. desarrolla la clasificación y calificación del suelo aeroportuario, y hace referencia a las áreas limítrofes de protección especial. Señala que este SNU de protección del aeropuerto, comprende aquellos terrenos que por su situación y características están afectados por servidumbres aeronáuticas. En estas áreas podrán realizarse únicamente las edificaciones que permitan la legislación aeronáutica con arreglo a la normativa del Suelo No Urbanizable Común.





En el entorno del aeropuerto se encuentra el núcleo rural tradicional de Millarada, clasificándolo como SNU Protección de Paisajes y Masas Forestales, y también existe una zona industrial, y la carretera N-555.

Hay que señalar que el municipio de Redondela está revisando su planeamiento, y lo hace a través de un PGOU, el cual se encuentra en fase de Avance; en el mismo, el aeropuerto aparece clasificado como Suelo No Urbanizable de Especial Protección.

- En lo que se refiere al municipio de **Mos**, la normativa vigente son la **Normas Subsidiarias de Planeamiento de Ámbito Municipal**, aprobadas definitivamente el 23 de enero de 1992.

Éstas clasifican el aeropuerto como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido-Aeropuerto, y lo definen en el artículo 70 de sus Normas, estableciendo que comprenderá aquellos suelos que por su situación y características están afectadas por servidumbres aeronáuticas, incluyendo las instalaciones del aeropuerto. Delimita en los planos las áreas de servidumbre que es necesario respetar, y establece que dentro de dichas áreas se exigirá autorización de la Subsecretario de Aviación Civil, previa a la obtención de la licencia.

Dichas normas clasifican el suelo contiguo a las instalaciones del Aeropuerto como Suelo no Urbanizable de Núcleo Rural Existente de Alta y Baja Densidad, siendo la parcela mínima edificable en estos núcleos de 500 y 750 m² respectivamente.

Finalmente, en el entorno del aeropuerto se encuentran los núcleos rurales de Peinador, San Juan de Cotiño, Cerdedelo, Rexomil, Santiaguño-Barreiro.



III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local

III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales.

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, Puertos de Estado, etc, 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.

- 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 Estratégico de Infraestructuras de 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 2005-2008 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 **Plan Sectorial del Transporte Aéreo (PSTA)**, actualmente en tramitación, responde a lo recogido en el PEIT y tiene como objetivos generales:
 1. Aumentar la seguridad integral del transporte aéreo.
 2. Aumentar la calidad de los servicios
 3. Adaptar las infraestructuras y servicios a la demanda de transporte aéreo
 4. Conseguir un desarrollo ambientalmente sostenible
 5. Incrementar la eficiencia económica y competitividad del sector
 6. Potenciar la intermodalidad, reforzando la cohesión social y territorial





7. Fomentar la presencia internacional de España en el sector del Transporte Aéreo

8. Modernizar la legislación aeronáutica y los modelos de gestión

Para lograr el máximo cumplimiento de objetivos se plantean un conjunto de actuaciones, según las cuatro grandes aéreas previstas en el PEIT:

a) Actuaciones Infraestructurales en las instalaciones aeroportuarias:

- revisión de los planes directores de los aeropuertos de Aena
- inversiones necesarias en los ámbitos del transporte aéreo para su desarrollo y modernización para adaptar las capacidades a la demanda prevista en el año horizonte del PEIT (2020). Ello con el control ambiental de las EAE para la planificación y las EIA para los proyectos.

b) Actuaciones en accesos terrestres a las instalaciones aeroportuarias. Se plantean desde la coordinación y concertación con todas las administraciones, para mejorar la conectividad con otros modos de transporte.

c) Actuaciones no infraestructurales:

- planes de seguridad aeronáutica de la DGAC
- planes de seguridad operacional de Aena
- calidad del servicio
- eficiencia económica y competitividad
- modernización de la legislación aeronáutica y modelos de gestión

d) Actuaciones en Navegación aérea. Tienen carácter transnacional: Reglamentos, bloques de decisión del Cielo Único.

III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma.

Las competencias de los modos actuales de transporte en la Galicia se muestran en la Tabla III.1.



Tabla III.1.- Competencias de las infraestructuras del transporte en Galicia

Sistema	Infraestructura	Órgano	Ente/ Operador
Sistema Viario	Autovía A- 6 Autovía A- 52, A- 54, A- 55 Autopista AP- 9, AP- 53	Estado	Administraciones Públicas
	Red Autonómica	Comunidad Autónoma	
	Red comarcal y local	Concellos y diputaciones provinciales	
Sistema Ferroviario	Red Peninsular	Estado	RENFE
	Red Cercanías	Estado	RENFE
	Tranvía-Tren	Comunidad autónoma y Ayuntamiento	Consellería de política Territorial, Obras Públicas y Transportes
Sistema Portuario	Puertos de Interés General	Estado	Autoridad Portuaria
	Puertos Autonómicos	Comunidad Autónoma	Ente Público Puertos de Galicia
Sistema Aeroportuario	Aeropuertos Interés General	Estado	<i>Aena</i>

Fuente: Ministerio de Fomento y Xunta de Galicia

El Modelo Territorial de Galicia se basa en el enunciado de ciertos objetivos propuestos por la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes. Estos objetivos se recogen en el Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 que ha desarrollado la Comunidad Gallega. En él se desarrolla la planificación de las infraestructuras de transporte por carretera, por vía férrea, del sistema portuario y los aeropuertos. Este Plan es un instrumento básico para la definición y coordinación de las actuaciones en materia de infraestructuras de Galicia, en el marco de las estrategias establecidas por la ordenación del territorio.

En la actualidad las actuaciones en infraestructuras viarias se definen en este Plan y en el Plan Galicia; entre ellas se presentan las siguientes:

- Completar la red de vías de alta capacidad de unión entre los principales núcleos de población, y entre Galicia y las distintas regiones limítrofes.
- Completar y acondicionar la red básica y complementaria de carreteras convencionales.
- Mejorar la red de carreteras de áreas urbanas.



- Planificar una red de carreteras en las áreas urbanas que permita un crecimiento armonioso de las ciudades.

Con respecto a las infraestructuras portuarias, la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes a través del ente público Puertos de Galicia posee competencias en 122 puertos e instalaciones portuarias. Desde 1996 este ente se encarga de la conservación y desarrollo de los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma. En Galicia también existen seis puertos de interés general organizados en cinco autoridades aeroportuarias: Ferrol- San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía de Arousa, Marín- Pontevedra y Vigo.

El Plan Galicia recoge la situación actual y las actuaciones previstas en el sistema ferroviario. Merecen especial mención los avances en este campo en la ejecución de planes tanto de alta velocidad como de la red convencional.

Las infraestructuras actuales en la comunidad gallega y las de la provincia de Pontevedra se muestran en las Ilustración III.3 e Ilustración III.4.

Ilustración III.3.- Infraestructuras de Galicia

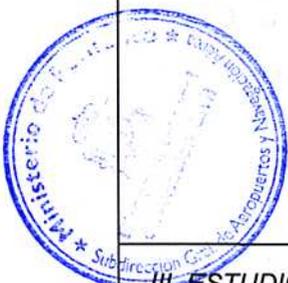
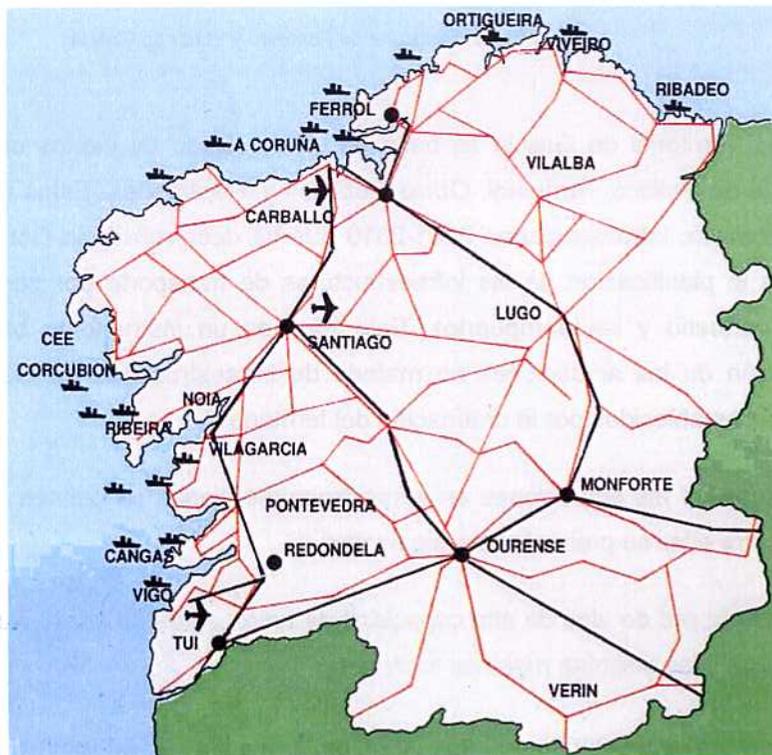


Ilustración III.4.- Infraestructuras en la provincia de Pontevedra



III.2.3. Actuaciones

En el entorno del Aeropuerto de Vigo hay prevista una serie de actuaciones en infraestructuras de transporte, tanto por carretera, como por ferrocarril, como por barco. Así, las más importantes se indican a continuación:

III.2.3.1. Sistema viario

Se encuentra en una etapa enmarcada dentro del Plan Director de Infraestructuras de Galicia 2001-2010, al que se añade el Plan Galicia que viene a acortar el plazo de muchas actuaciones y a proponer otras nuevas.

Entre otras actuaciones, cabe destacar la finalización del eje Atlántico (Ferrol- frontera portuguesa-Lisboa) mediante la conclusión de la autopista A-9, que es el principal eje de comunicación de Galicia. En la autovía A- 52 entró en servicio el tramo Vigo- Frontera Portuguesa.

Dentro de la mejora de la red autonómica están en construcción: el Corredor de O Morrazo y la Variante de Marín; la Vía Rápida de conexión de Ares y Mugardos y también el 2º cinturón de circunvalación de Vigo. Todas estas actuaciones son completadas con la continua mejora de la red convencional.

Además de estas actuaciones el Ministerio de Fomento, en relación con la Xunta de Galicia, está tramitando la contratación y licitación de otras obras para la mejora de pavimentos de vías ya existentes y para la construcción de otras nuevas, como por ejemplo un nuevo acceso al puerto de Vilagarcía de Arousa. Esta información aparece publicada en el B.O.E.

Las actuaciones encaminadas a la mejora de la red viaria en el entorno del Aeropuerto de Vigo se describen a continuación:

- Tramo de 7 kilómetros de acceso al Aeropuerto de Peinador y conexión con la red Arterial de Vigo.
- Nuevo acceso, de 0,89 kilómetros, al Aeropuerto de Peinador desde la Autopista AP-9, de doble calzada.

En la Ilustración III.5 se muestra la situación actual de las carreteras de Galicia.

Ilustración III.5.- Situación de carreteras de Galicia



III.2.3.2. Sistema portuario

El Consello de la Xunta de Galicia aprobó, en febrero de 2003, las 34 actuaciones del Plan Galicia en los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma, con un presupuesto de 42,3 millones de euros, lo que supone un incremento del 50% sobre las inversiones de Puertos de Galicia para el período 2003-2006, que era el que comprendía el Plan Estratégico de Puertos de Galicia.

El puerto de Vigo da servicio a la zona más desarrollada industrialmente del sur de Galicia, extendiendo su área de influencia al norte de Portugal y a la meseta castellana, influencia que se ve reforzada por la puesta en servicio de la autovía Rías Baixas y la autopista Vigo-Oporto-Lisboa. Dispone de buenos espacios terrestres para desarrollar los servicios logísticos de la mercancía, además de una importante lonja climatizada para la preparación y comercialización de la pesca. Además existe un gran número de líneas regulares que enlazan el puerto de Vigo con la práctica totalidad del resto del mundo.

En este puerto existe un predominio claro de las mercancías manufacturadas, es decir, mercancía general, sobre las mercancías a granel. Vigo también se caracteriza por el movimiento de descargas de pescado fresco y congelado. Además sobresale el tráfico local de pasajeros con Cangas y Moaña (más de un millón) y el tráfico de pasajeros en tránsito en los cruceros.

Entre las actuaciones más importantes finalizadas o en ejecución destacan: las de la lonja de grandes peces y bajura; la ampliación de terminal de transbordadores de Bouzas; el muelle de reparación de buques; y las obras correspondientes a la implantación del sistema integral de gestión del puerto (circuito cerrado de TV, centro de control de accesos, etc.). También destaca la creación de la zona de actividad logística (ZAL) de Salvaterra, proyecto que tiene como principal objetivo la ampliación de los servicios de logística que ofrece el Puerto de Vigo. En su desarrollo participan la Autoridad Portuaria de Vigo, la Zona Franca y la Xunta de Galicia.

En la siguiente ilustración se muestra la situación actual del puerto de Vigo.



Ilustración III.6.- Situación actual del Puerto de Vigo



III.2.3.3. Sistema ferroviario

El Plan Galicia incluye en este sistema importantes actuaciones.

- Línea de Alta Velocidad Ponferrada- Monforte de Lemos (corredor subcantábrico), que supondrá 110 km con 890 millones de euros de inversión.

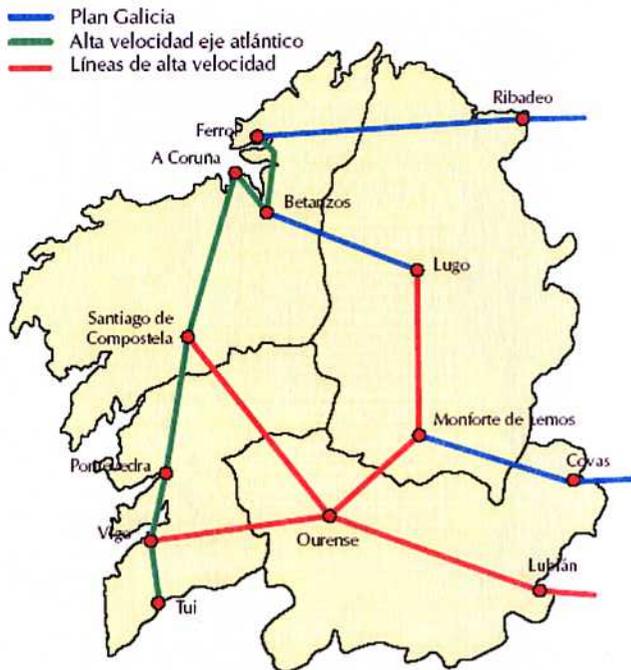
- Línea de Alta Velocidad Ferrol- Asturias- Cantabria- Bilbao (corredor cantábrico), que en el tramo gallego supondrá 123 km de nuevas infraestructuras y dispondrá de un presupuesto de 1.476 millones de euros.

Línea de Alta Velocidad Lugo- A Coruña, de 92 km, con un presupuesto de 780 millones de euros.

En la Ilustración III.7 se muestran estas actuaciones y en la Ilustración III.8 el estado de cada una de ellas.



Ilustración III.7- Actuaciones en el sistema ferroviario



III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

III.3.1. Introducción

III.3.1.1. Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Vigo fueron aprobadas por *Real Decreto num. 2278/1986 de 25 de septiembre (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 1986, con corrección de errores en BOE núm. 288, de 2 de diciembre)*. 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 aprobadas mediante el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137), y en el Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves"*, estos dos últimos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales 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 Vigo aprobadas por el *Real Decreto num. 2278/1986 de 25 de septiembre (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 1986, con corrección de errores en BOE núm. 288, de 2 de diciembre)*.



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 (elipsoide ED-50) se muestran en la Tabla III.2.

Tabla III.2.- Puntos de referencia del aeropuerto

Punto de referencia del aeródromo	
Latitud	42º 13' 45" N
Longitud	08º 37' 40" W
Elevación	260 m sobre el nivel del mar

Fuente: Real Decreto num. 2278/1986 de 25 de septiembre

III.3.1.3.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Vigo dispone de una pista de vuelo, la 02-20 cuyas características y dimensiones se especifican en la Tabla III.3.

Tabla III.3.- Características de la pista de vuelo

Pista de vuelo	
Longitud	2.400 m
Anchura	45 m
Elevación	260 m sobre el nivel del mar

Fuente: Real Decreto 2278/1986 de 25 de septiembre

En el Real Decreto 2278/1986 de 25 de septiembre no se especifican estos datos de los umbrales

III.3.1.3.3. Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de Real Decreto num. 2278/1986 de 25 de septiembre (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 1986, con corrección de errores en BOE núm. 288,



de 2 de diciembre), el Aeropuerto de Vigo se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972 de 24 de febrero, como aeródromo de **letra de clave "B"**.

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 una de las instalaciones radioeléctricas.

III.3.3.3. Instalaciones radioeléctricas

En base a lo dispuesto en el *Real Decreto num. 2278/1986 de 25 de septiembre (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 1986, con corrección de errores en BOE núm. 288, de 2 de diciembre)*, las instalaciones radioeléctricas correspondientes al Aeropuerto de Vigo son las que se relacionan en la Tabla III.4, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (elipsoide ED-50), y su elevación en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.4.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Vigo

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	Coord. Geográficas en ED-50		Altitud (m)
	Latitud	Longitud	
Torre de control con equipos de VHF	42° 13' 34" N	08° 37' 58" W	-
Centro de emisores VHF	42° 13' 9" N	08° 38' 33" W	350
Centro de emisores HF y NDB	42° 11' 9" N	08° 38' 22" W	110
NDB	42° 7' 23" N	08° 39' 21" W	75
VOR/ DME	42° 19' 17" N	08° 36' 59" W	273
LOC/ ILS	42° 13' 12" N	08° 37' 49" W	260
GP/ ILS	42° 14' 22" N	08° 37' 27" W	253
MM/ ILS	42° 15' 11" N	08° 37' 18" W	130
OM/ ILS	42° 19' 6" N	08° 36' 15" W	180



INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	Coord. Geográficas en ED-50		Altitud (m)
	Latitud	Longitud	
Radiofaro de localización "L"	42° 13' 21" N	08° 37' 55" W	260
Radiobaliza marcadora en abanico (FM)	42° 12' 40" N	08° 37' 58" W	168

Fuente: Real Decreto 2278/1986 de 25 de septiembre

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 señalarlos.

III.3.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras NDB-L e ILS

Las servidumbres operacionales son las asociadas a las radioayudas descritas en el Real Decreto num. 2278/1986 de 25 de septiembre específicas para el Aeropuerto de Vigo (En base a lo dispuesto en el Real Decreto num. 2278/1986 de 25 de septiembre (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 1986, con corrección de errores en BOE núm. 288, de 2 de diciembre), las instalaciones radioeléctricas correspondientes al Aeropuerto de Vigo son las que se relacionan en la Tabla III.4, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (elipsoide ED-50), y su elevación en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.4) y que se resumen en la Tabla III.5.



Tabla III.5.- Maniobras vigentes de aproximación por instrumentos

Tipo de ayuda	RWY
ILS	20
NDB- L	02

Las servidumbres vigentes se muestran en el plano 5.1.

III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves 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:

- CAMPO LAMEIRO
- CANGAS
- COTOBADE
- GONDOMAR
- MARIN
- MOAÑA
- MOS
- NIGRAN
- OIA
- PAZOS DE BORDEN
- POIO
- PONTEAREAS
- PONTECALDELAS
- PONTEVEDRA
- PORRIÑO
- REDONDELA
- SALCEDA DE CASELAS
- SOUTOMAIOR
- TOMIÑO
- TUI



▪ VIGO

▪ VILABOA

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas, según se manifiesta en la Ilustración III.1.

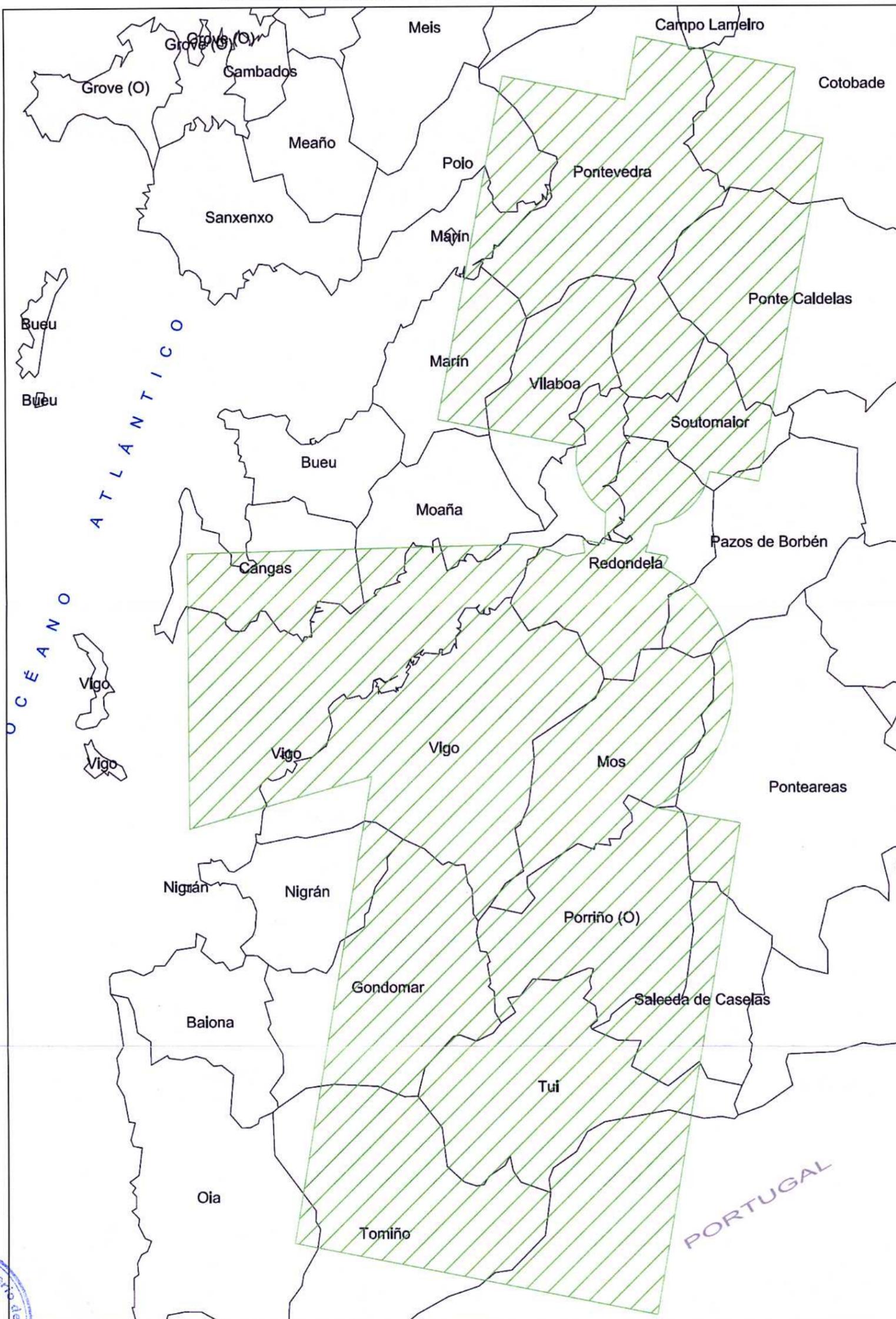


HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





Ilustración III.1.- Municipios afectados por las servidumbres vigentes





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

III.4. Áreas de afección por 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 del Aeropuerto

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.6. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 260 metros.

Tabla III.6.- Punto de referencia del aeropuerto

Punto	Coord. Geográficas en WGS 84		Coord. UTM ED 50			
	Latitud	Longitud	X (m)	Y (m)	H (Alt.Geod.) (m)	Huso
PR	42° 13' 44,83"	8° 37' 39,10"	530.863	4.675.498	260	29

Fuente: Aena

III.4.1.1.2. Pistas de vuelo

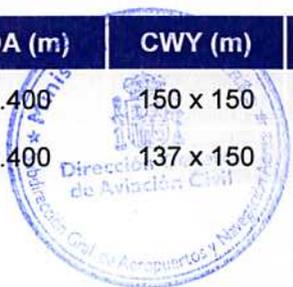
El Aeropuerto de Vigo cuenta actualmente con una única pista denominada 02-20.

La pista actual tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.400 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.7.- Distancias Declaradas pista 02-20

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
02	2.400	2.550	2.400	2.400	150 x 150	No
20	2.400	2.537	2.400	2.400	137 x 150	No

Fuente: RCTA (Aena)



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 (24° C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de *pendiente* de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista de 0,333%.

El coeficiente medio de reducción por elevación, temperatura y pendiente, para la pista de vuelo del aeropuerto es de 1,2133 tal como se muestra a continuación:

Por elevación: $F_h = 1,0608$

Por temperatura: $F_t = 1,1069$

Por pendiente de pista: $F_p = 1,0333$

Multiplicando los tres factores:

$$F_h * F_t * F_p = 1,2133$$

Aplicando este coeficiente a la longitud de pista (TORA) se obtiene la longitud básica siguiente:

$$\text{Longitud básica} = 2.400 / 1,2133 = 1.978 \text{ m}$$

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 Vigo 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 las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.8.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 29)		ELEVACIÓN
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
PR	42º 13' 44,83"	8º 37' 39,10"	530.863	4.675.498	260
UMBRAL 02	42º 13' 16,55"	8º 37' 46,78"	530.689	4.674.625	261
UMBRAL 20	42º 14' 33,00"	8º 37' 25,99"	531.155	4.676.985	252

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 una de las instalaciones radioeléctricas.

III.4.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al Aeropuerto de Vigo son las que se relacionan en la Tabla III.9, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.9.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Vigo

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 29)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
LLZ_VIG	261	42° 13' 12,30"	8° 37' 48,94"	530.665	4.674.493
GP_VIG	254	42° 14' 23,29"	8° 37' 25,59"	531.167	4.676.685

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 29)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
DME_VIG	258	42° 14' 23,21"	8° 37' 25,10"	531.179	4.676.682	
VOR_VGO	273	42° 19' 16,70"	8° 36' 05,90"	532.950	4.685.743	
DME_VGO	273	42° 19' 16,70"	8° 36' 05,90"	532.950	4.685.743	
NDB_VI	193	42° 19' 05,52"	8° 36' 11,74"	532.819	4.685.397	
NDB_VON	112	42° 11' 09,76"	8° 38' 20,41"	529.935	4.670.711	
CENTRO EMISORES	332	42° 13' 12,15"	8° 38' 32,97"	529.632	4.674.484	
TWR Centro Com. VHF/UHF	286	42° 13' 34,04"	8° 37' 56,85"	530.456	4.675.163	
TWR Radiogoniómetro	286	42° 13' 34,04"	8° 37' 56,85"	530.456	4.675.163	
Radioemlace	MW: TWR Vigo	286	42° 13' 34,0"	8° 37' 56,9"	530.456	4.675.163
	MW: VOR/DME	273	42° 19' 16,7"	8° 36' 05,9"	532.950	4.685.743
Radioemlace	MW: TWR	286	42° 13' 34,0"	8° 37' 56,9"	530.456	4.675.163
	MW: Centro Emisores Vigo	332	42° 13' 12,1"	8° 38' 33,0"	529.632	4.674.484
Radioemlace	UHF: VOR/DME	273	42° 19' 16,7"	8° 36' 05,9"	532.950	4.685.743
	UHF: TWR	286	42° 13' 34,0"	8° 37' 56,9"	530.456	4.675.163

Fuente: 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 la maniobra ILS, VOR y NDB

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Vigo:

- Aproximación NDB Z RWY 02, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación NDB A RWY 02, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación ILS Z RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación ILS Y RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación ILS X RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación LOC Z RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación LOC Y RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación LOC X RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación VOR RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres aeronáuticas del estado actual se muestran en el plano 5.2.



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

III.4.5.1. 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.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:

- | | |
|----------------------|----------------------|
| ▪ BARRO | ▪ PAZOS DE BORBÉN |
| ▪ CAMPO DE LAMEIRO | ▪ POIO |
| ▪ CERDEDO | ▪ PONTEAREAS |
| ▪ COTOBADE | ▪ PONTE CALDELAS |
| ▪ FORNELOS DE MONTES | ▪ PONTEVEDRA |
| ▪ GONDOMAR | ▪ PORRIÑO (O) |
| ▪ LAMA (A) | ▪ PORTAS |
| ▪ MARÍN | ▪ REDONDELA |
| ▪ MOAÑA | ▪ SALCEDA DE CASELAS |
| ▪ MORAÑA | ▪ SOUTOMAIOR |
| ▪ MOS | ▪ TOMIÑO |
| ▪ NIGRÁN | ▪ TUI |
| ▪ OIA | ▪ VIGO |



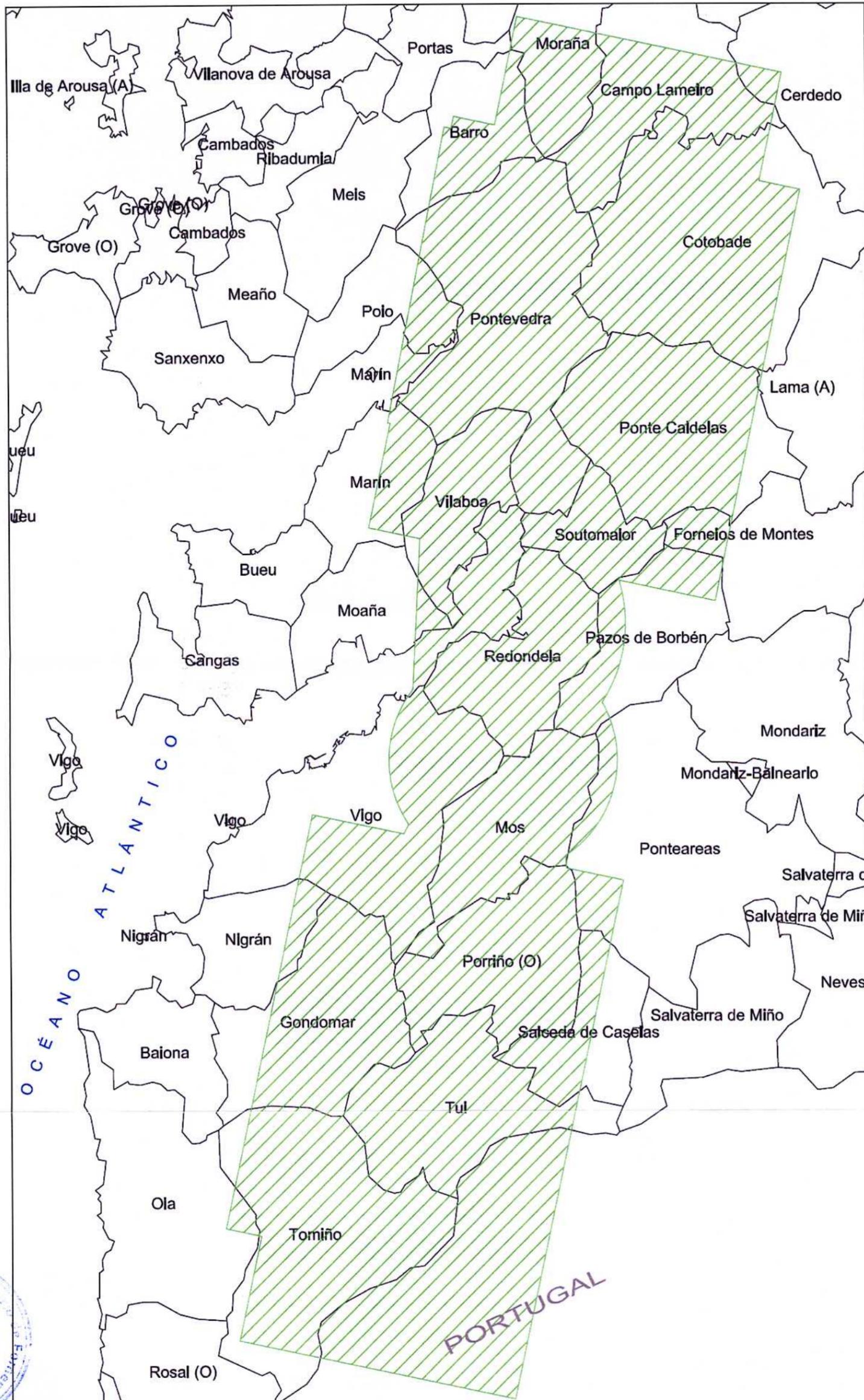
- VILABOA

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado actual, según se manifiesta en la Ilustración III.2.





Ilustración III.2.- Municipios afectados por las servidumbres actuales





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

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

III.5.1. Introducción

La propuesta de desarrollo previsible que recoge el Capítulo 5 del presente documento, contempla una serie de actuaciones que afectarían al diseño de las servidumbres aeronáuticas:

- La pista se ampliará 307 m por la cabecera 20. No obstante, los umbrales quedarán situados en la misma posición que en el estado actual, por lo que el umbral 20 se convertirá en umbral desplazado. Parte de esta ampliación pasará a constituir franja y RESA, por lo que el extremo de pista quedará a 157 m de su posición actual.
- Así mismo, se creará una RESA de 240 x 150 m en cada una de las cabeceras. La creación de la RESA en la cabecera 02 implica el traslado del localizador existente fuera de la misma.

III.5.1.1.1. Punto de referencia del aeropuerto

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

Tabla III.10.- Punto de referencia del aeropuerto

Punto	Coord. Geográficas en WGS 84		Coord. UTM ED 50			
	Latitud	Longitud	X (m)	Y (m)	H (Alt. Geod.) (m)	Huso
PR	42° 13' 44,83"	8° 37' 39,10"	530.863	4.675.498	260	29

Fuente: Aena

III.5.1.1.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Vigo, tras su desarrollo previsible, dispondría de una pista de vuelo, denominada 02-20, que contaría con unas dimensiones, a efectos de servidumbres



aeronáuticas, de 2.557 x 45 metros.. Dispondría de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carecería de Zonas de Parada (SWY). Las distancias declaradas de pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos serían las siguientes:

Tabla III.11.- Distancias Declaradas pista 02-20

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
02	2.557	2.767	2.557	2.557	210x150	No
20	2.557	2.694	2.557	2.400	137x150	No

Fuente: Aena

En la Tabla III.12 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales y cabeceras de la pista previsible:

Tabla III.12.- Características de la pista de vuelo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 29)		ELEVACIÓN
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
UMBRAL 02	42° 13' 16,55"	8° 37' 46,78"	530.689	4.674.625	261
UMBRAL 20	42° 14' 33,00"	8° 37' 25,99"	531.155	4.676.985	252
CABECERA 20	42° 14' 37,83"	8° 37' 24,68"	531.185	4.677.134	251

Fuente: RCTA (Aena)

III.5.1.1.3. Clasificación del aeropuerto

En el desarrollo previsible del Aeropuerto de Vigo, la longitud física de pista se incrementaría respecto a la presente en la situación actual, por tanto la longitud básica de pista se vería modificada.

En el este caso, el coeficiente medio de reducción por elevación, temperatura y pendiente, para la pista de vuelo previsible del aeropuerto sería de 1,2203 tal como se muestra a continuación:

Por elevación: $F_h = 1,0609$

Por temperatura: $F_t = 1,1070$

Por pendiente de pista: $F_p = 1,0391$

Multiplicando los tres factores:

$$F_h * F_t * F_p = 1,2203$$

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

$$\text{Longitud básica} = 2.557 / 1,2203 = 2.095 \text{ m}$$

En consecuencia y 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*, el Aeropuerto de Vigo 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 las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.13.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 29)		ELEVACIÓN
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
PR	42° 13' 44,83"	8° 37' 39,10"	530.863	4.675.498	260
UMBRAL 02	42° 13' 16,55"	8° 37' 46,78"	530.689	4.674.625	261
UMBRAL 20	42° 14' 37,83"	8° 37' 24,68"	531.185	4.677.134	251

Fuente: Aena



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 una de las instalaciones radioeléctricas.



III.5.3.3. Instalaciones radioeléctricas

La previsible creación de una RESA de dimensiones 240 x 150 m en la cabecera 02 implica el traslado del localizador LOC_VIG fuera de la misma. Esta modificación respecto a la situación actual es la única que, a efectos del cálculo y definición de servidumbres radioeléctricas, introduce el desarrollo previsible.

En la Tabla III.14 se hace una relación de las instalaciones radioeléctricas previsibles indicando la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), y su elevación en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.14.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Vigo

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 29)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	
LLZ_VIG Futuro	253	42° 13' 6,97"	8° 37' 49,38"	530.631	4.674.329	
GP_VIG	254	42° 14' 23,29"	8° 37' 25,59"	531.167	4.676.685	
DME_VIG	258	42° 14' 23,21"	8° 37' 25,10"	531.179	4.676.682	
VOR_VGO	273	42° 19' 16,70"	8° 36' 05,90"	532.950	4.685.743	
DME_VGO	273	42° 19' 16,70"	8° 36' 05,90"	532.950	4.685.743	
NDB_VI	193	42° 19' 05,52"	8° 36' 11,74"	532.819	4.685.397	
NDB_VON	112	42° 11' 09,76"	8° 38' 20,41"	529.935	4.670.711	
CENTRO EMISORES	332	42° 13' 12,15"	8° 38' 32,97"	529.632	4.674.484	
TWR Centro Com. VHF/UHF	286	42° 13' 34,04"	8° 37' 56,85"	530.456	4.675.163	
TWR Radiogoniómetro	286	42° 13' 34,04"	8° 37' 56,85"	530.456	4.675.163	
Radio enlace	MW: TWR Vigo	286	42° 13' 34,0"	8° 37' 56,9"	530.456	4.675.163
	MW: VOR/DME	273	42° 19' 16,7"	8° 36' 05,9"	532.950	4.685.743
Radio enlace	MW: TWR	286	42° 13' 34,0"	8° 37' 56,9"	530.456	4.675.163
	MW: Centro Emisores Vigo	332	42° 13' 12,1"	8° 38' 33,0"	529.632	4.674.484
Radio enlace	UHF: VOR/DME	273	42° 19' 16,7"	8° 36' 05,9"	532.950	4.685.743
	UHF: TWR	286	42° 13' 34,0"	8° 37' 56,9"	530.456	4.675.163

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 aquéllas 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 señalarlos.

III.5.4.2. Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS, VOR y NDB

No hay previstas nuevas maniobras de aproximación por instrumentos al Aeropuerto de Vigo, conservándose los procedimientos instrumentales de aproximación presentes en la Situación Actual, que, de acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), son:

- Aproximación NDB Z RWY 02, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación NDB A RWY 02, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación ILS Z RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación ILS Y RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación ILS X RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación LOC Z RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación LOC Y RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación LOC X RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009
- Aproximación VOR RWY 20, de fecha 17 de Diciembre de 2009



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

Las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible se muestran en el plano 5.3.

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

III.5.5.1. 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.5.5.2. 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:

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ▪ BARRO | ▪ MOS |
| ▪ CAMPO DE LAMEIRO | ▪ NIGRÁN |
| ▪ CERDEDO | ▪ OIA |
| ▪ COTOBADE | ▪ PAZOS DE BORBÉN |
| ▪ FORNELOS DE MONTES | ▪ POIO |
| ▪ GONDOMAR | ▪ PONTEAREAS |
| ▪ LAMA (A) | ▪ PONTE CALDELAS |
| ▪ MARÍN | ▪ PONTEVEDRA |
| ▪ MOAÑA | ▪ PORRIÑO (O) |
| ▪ MORAÑA | ▪ PORTAS |

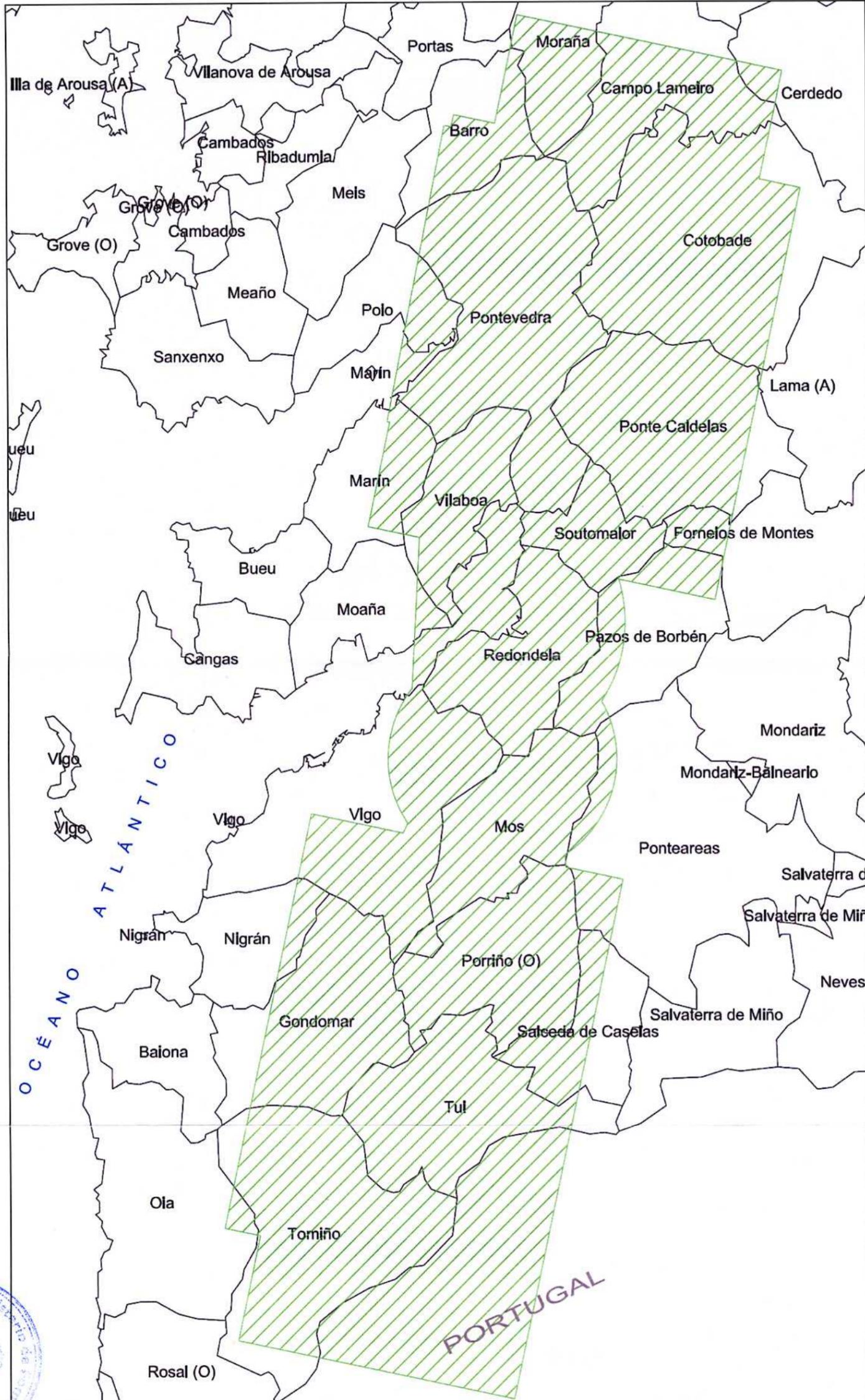


- REDONDELA
- SALCEDA DE CASELAS
- SOUTOMAIOR
- TOMIÑO
- TUI
- VIGO
- VILABOA

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, según se manifiesta en la Ilustración III.3.



Ilustración III.3.- Municipios afectados por las servidumbres del desarrollo previsible





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto

III.6.1. Preámbulo

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el planeamiento aeroportuario, en este Apartado se recogen una serie de criterios que habrán de ser tenidos 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 la misma línea se refiere el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que 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 tendrán que tenerse 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 autorizaciones relativos a servidumbres aeronáuticas sólo podrán dar lugar a indemnización cuando impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.



III.7. 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 un primer lugar, se propone el soterramiento del tramo de la carretera N-555 así como la ampliación del enlace subterráneo entre la N-555 y la PO-2602.

Estas carreteras se ven afectadas tras llevarse a cabo la ampliación del campo de vuelos y con el fin de que se cumplan las recomendaciones de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público de mantenerse fuera de las franjas de pista y de calle de rodaje.

Además se repondrá un camino de acceso a los terrenos situados al oeste de la futura calle de rodaje paralela a la pista y al norte de la ampliación de plataforma.

En dicho capítulo se indica que **Aena** repondrá dicho trazado, para lo cual se preverán los terrenos correspondientes dentro del nuevo límite aeroportuario, si bien, por motivos de seguridad, y de acuerdo con el *Anexo 17 de OACI*, se instalaría un vallado perimetral que los excluiría del resto de instalaciones de su competencia.

Asimismo se propone desviar la carretera PO-2602 debido a que la construcción de una RESA en la cabecera 02 afecta a su trazado.

Por último, en la zona este se propone adecuar un vial que comienza en la carretera PO-2602 y vuelve a conectar con la misma. Desde este vial se propone construir un acceso a la nueva zona propuesta al este de la pista donde se ubicará la Central Eléctrica, el SEI, hangares, talleres y un edificio de servicios generales, para permitir el paso de vehículos pesados y de mayor volumen que en la actualidad.

Para realizar dichas actuaciones, así como cualquier otra en estudio por los organismos citados a continuación, se deberán establecer las áreas de coordinación que procedan entre las instituciones involucradas (**Aena**, Ayuntamiento de Vigo, Redondela, Diputación de Vigo, Xunta de Galicia 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.

