

2. Memoria Justificativa

Contenidos

2. Memoria Justificativa	1
2.1. BASE LEGAL.....	3
2.2. ANTECEDENTES.....	5
2.3. NECESIDAD DE MODIFICACIÓN	5
2.4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	6

2.1. BASE LEGAL

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. nº 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas se expone: *«Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan...*

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

En el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo de 1972), se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres. En este decreto no se definen las servidumbres que afectan a los helipuertos, los cuales, aunque se consideran incluidos en la definición genérica de aeródromos, dadas las especiales características de vuelo y maniobra de las aeronaves que los utilizan, precisan unas servidumbres menos restrictivas que las decretadas para los otros tipos de aeródromos. Es por ello por lo que se procede a la promulgación del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos (B.O.E. nº 191, de 11 de agosto de 1975).

Posteriormente, por el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril (B.O.E. nº 101, de 28 de abril de 1978), se fijan y delimitan las facultades entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Turismo y Comunicaciones en materia de aviación. El Real Decreto-ley 12/1978 y el Real Decreto 3185/1978, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 18, de 20 de enero de 1979), por el que se desarrolla fueron derogados por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Al crearse el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pasan a éste las competencias en materia de Aviación Civil que tenía conferidas el anterior Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Análogamente, y con posterioridad mediante el Real Decreto 1173/1993, de 13 de julio, de Reestructuración de Departamentos ministeriales, en su artículo 3º, estas competencias quedan conferidas al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

El Real Decreto 758/1996, de 5 de mayo, al reestructurar los Departamentos Ministeriales constituye el Ministerio de Fomento que, según el artículo 4º, asume entre otras competencias las relativas a Transportes.

Más recientemente, ha entrado en vigor el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (y el Decreto 1844/1975 de servidumbres aeronáuticas en helipuertos), para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento según corresponda.

Con posterioridad, el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modifica, atendiendo a las reclamaciones de algunas comunidades autónomas, entre otras normas, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, con el objeto de abordar los mecanismos de cooperación en el establecimiento de las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea y en la emisión de los informes a los proyectos de los instrumentos de planificación territorial y urbanística que puedan afectarlas, para asegurar que, conforme a lo previsto en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, dichos instrumentos incorporan las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas.

El 17 de mayo de 2013 se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al objeto de: revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI; adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente (dos departamentos ministeriales con competencias en la materia,- Defensa y Fomento-, creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ejercicio de competencias en materia aeroportuaria por parte de las CCAA, existencia de aeropuertos de interés general de titularidad no estatal, nuevo modelo aeroportuario); incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres, la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos

pueden verse afectados; e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

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

2.2. ANTECEDENTES

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna fueron establecidas por Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio, publicado en el B.O.E. nº 210, de 1 de septiembre de 1976.

Por medio del Real Decreto 2033/1986, de 28 de junio, publicado en el B.O.E. nº 237, de 3 de octubre de 1986, se establecieron las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea VOR/DME de La Cruz de Taborno.

2.3. NECESIDAD DE MODIFICACIÓN

Con posterioridad al 30 de julio de 1976, se han introducido modificaciones en el campo de vuelos y se han realizado una serie de cambios relacionados con las instalaciones radioeléctricas, incorporando unas nuevas y dando de baja algunas de las existentes.

En concreto, se ha modificado el campo de vuelos con la adecuación de las RESAS. Se han dado de baja la radiobaliza exterior del sistema de aterrizaje instrumental con radiofaro de localización, la radiobaliza intermedia del sistema de aterrizaje instrumental, un radiofaro no direccional y el centro de emisores VHF. Además, se ha trasladado el centro de comunicaciones por cambio de ubicación de la Torre de Control, se ha incorporado un sistema de aterrizaje por instrumentos para la pista 12 (compuesto por equipo localizador, equipo de trayectoria de planeo y equipo medidor de distancias), un equipo medidor de distancias asociado al sistema de aterrizaje instrumental ya existente para la pista 30, un centro de emisores, un radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias y siete radioenlaces.

Además de estas modificaciones, se han incluido dentro de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna las correspondientes a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias de La Cruz de Taborno. Junto a estas instalaciones, se han incorporado en Taborno un centro de

comunicaciones y un radar. También se han establecido las servidumbres aeronáuticas correspondientes al helipuerto de Tenerife Norte/Los Rodeos.

Así mismo, se han determinado con mayor precisión las coordenadas de las instalaciones radioeléctricas.

Por otra parte, el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, revisando y actualizando determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la que España es miembro.

Por todo lo anterior, basándose en lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y a lo estipulado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, se hace necesaria la modificación de las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

2.4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

2.4.1. Contenido del proyecto:

El proyecto consta de una parte expositiva constituida por un preámbulo, y de una parte dispositiva constituida por nueve apartados. La parte expositiva describe los antecedentes, así como los motivos que han aconsejado la elaboración de un documento de este tipo.

En los nueve apartados del proyecto se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, se clasifica al aeropuerto y al helipuerto en función de estas servidumbres, se definen las referencias de las instalaciones sobre las que se imponen las servidumbres aeronáuticas, se enumeran los municipios afectados y se establece la incorporación de las servidumbres aeronáuticas al plan director del aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

Además, se dejan sin efecto las servidumbres aeronáuticas del Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio, y las del Real Decreto 2033/1986, de 28 de junio.

2.4.2. Análisis jurídico.

Se trata de una propuesta con rango de real decreto.

Conforme a lo señalado por el Consejo de Estado en su dictamen de fecha 31 de enero de 2013, la naturaleza jurídica del establecimiento de servidumbres aeronáuticas no tiene naturaleza normativa,

por cuanto el Tribunal Supremo ya vino excluyendo desde 1979 ese carácter normativo al no exigir el preceptivo dictamen del Consejo de Estado.

2.4.3. Descripción de la tramitación.

El promotor de este proyecto de real decreto es Aena SME, S.A.