

1

Antecedentes y Marco Jurídico

1	El Plan Director	1.1
2	Objeto de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Melilla	1.2
3	Marco Legal Existente	1.2
4	Alcance y Vigencia del Plan Director	1.4
	4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.4
	4.2 Servidumbres Aeronáuticas y afecciones acústicas	1.4
	4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.5
5	Reseña Histórica del Aeropuerto	1.5

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

1 El Plan Director

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

En este sentido, el Plan Director es una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

El R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres. Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

La Zona de Servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas son las siguientes: 1. "Subsistema de Movimiento de Aeronaves"; 2. "Subsistema de Actividades Aeroportuarias", con sus correspondientes zonas funcionales, 3. "Zona de Reserva Aeroportuaria" y 4. Zona Militar.

1) El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.

2) El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

- Zona de Pasajeros
- Zona de Carga
- Zona de Apoyo a la Aeronave
- Zona de Servicios
- Zona de Aviación General
- Zona de Abastecimiento
- Zona de Actividades Complementarias

3) La Zona de Reserva aeroportuaria contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

4) La Zona Militar contiene los espacios utilizados por parte del Ministerio de Defensa.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

2 Objeto de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Melilla

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Melilla, definiendo y ordenando los diferentes subsistemas que lo integran y estructuran conforme a su funcionalidad interdependiente, buscando un equilibrio armónico y eficiente de la actividad global aeroportuaria y garantizando su desarrollo y expansión futuros.

Conforme a esto, los criterios de diseño adoptados para el Aeropuerto de Melilla son:

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobras y estacionamiento, se diseñará para las horas punta de tráfico comercial definidas para los horizontes de estudio considerados dentro del Desarrollo Previsible.
- El Área de accesos se diseñará para las horas de máxima afluencia de pasajeros. Igualmente, el Área de aparcamiento se diseñará con el mismo criterio anterior.
- El Edificio Terminal de Pasajeros y sus diversas dependencias se diseñarán atendiendo a los criterios establecidos por IATA. Aena ha considerado como parámetros estándar para sus instalaciones los correspondientes a niveles de calidad de servicio B establecidos para la hora de diseño de cada horizonte de estudio del Desarrollo Previsible.
- El resto de las zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas, teniendo en cuenta las características y tipología del aeropuerto en estudio.

El "Artículo 7. Revisión de los Planes Directores" del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, impone la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

3 Marco Legal Existente

La normativa de aplicación a que se encuentra sujeto este Plan Director, es la siguiente:

- Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.
- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

- Decreto 584/1972 de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas modificado por Decreto 2.490/1974, de 9 de agosto y Decreto 1.844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el Real Decreto 1.541/2003 de 5 de diciembre.
- Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
- Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre "Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que es una transposición que incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las distintas Administraciones Públicas.

Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que deroga tanto la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, como el RD Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.
- Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- 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.
- Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al 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.
- 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 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.
- Reglamento (UE) 139/2014, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

De acuerdo al Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y planificación

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

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

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

El Plan Director del Aeropuerto de Melilla vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de julio de 2001 y publicado en el BOE nº 167 con fecha 13 de julio de 2001.

4 Alcance y Vigencia del Plan Director

4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas

De acuerdo con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social y el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director como Sistema General Aeroportuario destinado únicamente al uso de aeropuerto, y no podrá incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

En aplicación de la citada normativa, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la zona de servicio aeroportuario que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable. En el punto III.6 del presente Plan, *“Compatibilidad del Entorno con el Aeropuerto”* se incluyen los criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

Con carácter de recomendación, el Plan Director establece unas Áreas de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Se recomienda que dicho suelo se clasifique como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras o denominación similar, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del aeropuerto.

4.2 Servidumbres Aeronáuticas y afecciones acústicas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y el RD 297/13 que modifica el Decreto anterior, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de

compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.

De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social, el Real Decreto 2634/1981 de 2 de octubre establece las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla. Este Real Decreto es complementado con el RD 1397/2004 que recoge las instalaciones radioeléctricas del aeropuerto. Asimismo, en los planos nº 5.1 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas actuales del Aeropuerto de Melilla así como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos números 6.1 a 6.5 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Las curvas isófonas resultantes de procedimientos de evaluación ambiental de actuaciones aeroportuarias que no supongan modificación sustancial del Plan Director complementarán a las incluidas en el mismo a efectos de la determinación de afecciones acústicas.

4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director

El Plan Director mantendrá su vigencia hasta tanto no entre en vigor otro que lo sustituya o se apruebe su revisión de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. El Plan se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberá actualizarse, al menos, cada ocho años.

Se considera que revisten carácter sustancial las alteraciones que impliquen la modificación estructural o funcional del aeropuerto de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria, pudiendo estar sujetas a modificaciones que no supondrán la revisión del contenido del mismo siempre que no se considere que revisten carácter sustancial de acuerdo con lo establecido en este apartado.

La aprobación o modificación del planeamiento especial aeroportuario y la ejecución de obras o actuaciones aeroportuarias, que supongan modificación sustancial del contenido del Plan Director, exigirá la revisión del mismo con arreglo a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

Corresponde a la autoridad aeronáutica competente determinar en cada caso cuando las alteraciones del contenido del Plan constituyen modificación sustancial del mismo.

5 Reseña Histórica del Aeropuerto

Los conflictos bélicos con Marruecos obligan al gobierno español a establecer, en octubre de 1913, aeródromos permanentes en Sania Ramel, Arcila y Zeluán.

En 1921 las tropas marroquíes se hacen con los territorios cercanos a Melilla, entre ellos el aeródromo de Zeluán, por lo que la aviación militar debe buscar un nuevo aeródromo. El lugar elegido se ubica en los terrenos de la Hípica, en la zona de las Cabrerizas Altas, al Norte de la ciudad de Melilla; el aeródromo es un angosto campo rectangular de tan sólo trescientos metros en su lado mayor.

Recuperados por el ejército español los terrenos ocupados, el aeródromo se traslada desde la Hípica a un llano de ocho kilómetros cuadrados al Sur de Nador, junto a la aldea de Tauima. Las instalaciones se

limitan a unos pocos hangares y talleres de campaña desmontables, rodeados de un muro de protección. Al mismo tiempo, se instala en la bahía de la Mar Chica la base de hidros de El Atalayón.

Estas dos instalaciones aeronáuticas desempeñarán un papel importantísimo en el desembarco de Alhucemas, en septiembre de 1925.

Una vez terminado el conflicto bélico, se procede a la mejora de las instalaciones del aeródromo, sustituyéndose a mediados de la década de los 30 la torre de control de madera por otra construida de mampostería.

El aeródromo de Tauima es oficialmente abierto al tráfico civil por un decreto del sultán Dari, de 27 de julio de 1931.

Al inicio de la guerra civil española, las tropas sublevadas ocupan el aeródromo el 17 de julio. Se inauguran varias líneas, tanto desde el aeródromo de Tauima como desde la base de hidros de El Atalayón: Roma-Palma de Mallorca-Melilla-Cádiz, Melilla-Sevilla, Melilla-Tetuán y Melilla-Málaga-Sevilla-Lisboa, servidas todas ellas por la compañía italiana Ala Littoria. La entrada de Italia en la Segunda Guerra Mundial trae la supresión de las líneas de Ala Littoria, que es reemplazada por TAE y ésta, a su vez, en diciembre de 1940, por Iberia. La línea que se mantendrá será Sevilla-Málaga-Melilla, disponiendo el aeródromo de cien metros de pista de hormigón.

A mediados de la década de los 40 se construye la pista 08-26, que tiene una longitud de 1.400 metros y ocupa la totalidad del espacio disponible. En julio de 1946, el Aeropuerto de Tauima se declara aduanero y queda abierto al tráfico nacional e internacional.

En 1955 se adjudica la construcción de la torre de control y centro de emisores, pero la proclamación de la independencia del reino de Marruecos en 1956 obliga al gobierno español a retirar poco a poco las fuerzas aéreas de los territorios liberados.

En 1957 el Aeropuerto de Tauima se clasifica como de tercera categoría, y en 1958 todavía se incluye en el plan de inversiones de los aeropuertos españoles.

Al crearse la frontera entre Melilla y Marruecos, el aeropuerto tiene que adaptarse a esta nueva condición. El acceso desde Melilla hasta Tauima debe realizarse mediante un autobús «precintado». Esta situación se mantiene hasta 1967, cuando la construcción de un aeropuerto en la ciudad de Melilla se incluye en el II Plan de Desarrollo Económico-Social. Los terrenos elegidos, prácticamente los únicos disponibles, son unas parcelas al Suroeste de la ciudad, próximas a la antigua carretera de Yasinem. Las obras se adjudican en octubre de 1967. La instalación radioeléctrica se lleva a cabo en diciembre de 1968.

En julio de 1969 se declara abierto al tráfico civil, nacional completo e internacional de pasajeros. Además se establece la delegación de la Intervención del Registro del Territorio Franco de Melilla en el aeropuerto, dada la peculiar situación de fiscalidad de la ciudad norteafricana. El aeropuerto cuenta con una pista de 750 m de longitud, un estacionamiento de aviones de 60x70 m y un edificio terminal de pasajeros de 445 m², ocupando una superficie total de 355.000 m².

Con la puesta en servicio del aeropuerto, la compañía Spantax inicia los vuelos comerciales desde Málaga, con una frecuencia de tres vuelos diarios.

En 1974 se realiza la ampliación de la pista de vuelos a 975 m y el aeropuerto recibe sus primeros vuelos no regulares.

En 1977 se moderniza el terminal de mercancías y en octubre del año siguiente se amplía el servicio de aduanas del aeropuerto, con lo que queda abierto al tráfico internacional de mercancías.

En agosto de 1981 se pone en servicio la ampliación del edificio terminal, con una superficie de 880 m², duplicando su capacidad anterior. La compañía Spantax es sustituida por Aviaco. En octubre de este año se establecen las servidumbres aeronáuticas, a cuyos efectos se clasifica como letra de clave C.

En 1982 la pista se vuelve a ampliar, hasta los 1.080 m.

En 1984 se amplía la plataforma de aeronaves a 105x60 m.

En 1992, la compañía Binter Mediterránea sustituye a Aviaco en la línea con Málaga.

En abril de 1993 se termina una nueva ampliación del edificio terminal de pasajeros, que pasa a disponer de más de 1.800 m², al tiempo que se inicia la ampliación de la pista de vuelo.

En marzo de 1995 se inauguran las nuevas instalaciones, que cuentan con una pista de vuelo de longitud 1.347 m. Desde el 25 de septiembre de 1995 se incorpora al tráfico aéreo regular con Melilla la compañía Pauknair, cesando sus operaciones en septiembre de 1998.

En 2001, Air Nostrum adquirió Binter Mediterráneo, quedándose así con el monopolio de las rutas.

En el año 2002, se inauguró la nueva torre de control.

En febrero de 2005 se puso en servicio la ampliación del campo de vuelos, que hizo necesario, además, el soterramiento de la carretera de acceso al aeropuerto, para lo que se construyó un túnel de 240 metros de longitud. La pista pasó a tener una longitud de 1.428 m.

En los últimos dos años, el aeropuerto ha llevado a cabo una profunda renovación de sus instalaciones con la ampliación del aparcamiento público y el edificio terminal de pasajeros, la renovación de la terminal de carga y la construcción de un nuevo bloque técnico y una nueva central eléctrica.

Ilustración 1.1.- Aeropuerto de Melilla



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO