



# Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante

1	Información territorial y urbanística. Estado, comunidad autónoma y municipio	III.1
1.1	Legislación Sectorial	III.1
1.2	Normativa Estatal. Ley del Suelo	III.4
1.3	Normativa Autonómica	III.4
1.4	Planeamiento Vigente	III.5
2	Red de Accesos al Aeropuerto. Planes de Infraestructuras del estado, Comunidad Autónoma y Administración Local. Intermodalidad	III.8
2.1	Introducción	III.8

	2.2 Planes de infraestructuras del transporte de la Unión Europea	III.8
	2.3 Planes de infraestructuras de transporte estatales	III.12
	2.4 Red de accesos al aeropuerto	III.16
	2.5 Intermodalidad	III.18
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.21
	3.1 Introducción	III.21
	3.2 Datos generales del aeropuerto	III.22
	3.3 Servidumbres del aeródromo	III.22
	3.4 Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.23
	3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves	III.24
	3.6 Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.24
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.25
	4.1 Introducción	III.25
	4.2 Datos generales del aeropuerto	III.25
	4.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.26
	4.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.26
	4.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.27
	4.6 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.28
	4.7 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.28
5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.30
6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.31
	6.1 Preámbulo	III.31
	6.3 Zona de afección acústica	III.35

7	Compatibilidad del aeropuerto con su entorno	III.37
7.1	Preámbulo	III.37
7.2	Disposiciones legales en relación con el uso de los predios	III.38
7.3	Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios	III.39
8	Áreas de Coordinación	III.41

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

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

El aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de comunicaciones del territorio donde se instala. 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. 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.

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

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

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexiones de redes, sistemas de información a pasajeros, etc), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

## 1 Información territorial y urbanística. Estado, comunidad autónoma y municipio

### 1.1 Legislación Sectorial

La normativa básica de aplicación relativa a la Navegación Aérea y transporte aéreo está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, del transporte aéreo, las competencias del espacio aéreo, su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas, y la Ley 5/2010, de 17 de marzo (BOE nº 67, de 18 de marzo), que modificó la anterior ley con el objeto de incorporar la más reciente normativa internacional y comunitaria.

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, modificado por el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, fija los criterios 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; asimismo, el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, definió el régimen estatutario por el que se regiría la Entidad Pública Empresarial. Posteriormente, el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, definió la adaptación de dicha sociedad a la Ley 6/1997, de 14 de abril.

Mediante el Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, modificado por Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, se establece un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos de interés general, que pasa por la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., a la que atribuye el conjunto de funciones y obligaciones que ejerce la Entidad Pública Empresarial (Aena) en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualquier otro que la normativa nacional o internacional atribuya al gestor aeroportuario, en relación a la red de aeropuertos y helipuertos gestionada por Aena.

Según el citado Real Decreto Ley, el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 acordó la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., y el 3 de junio de 2011 aprobó que Aena Aeropuertos, S.A. empezara a funcionar de manera efectiva a partir del 8 de junio de 2011.

A su vez, la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio (BOE nº 136, de 8 de junio de 2011), acordó el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por parte de Aena Aeropuertos, S.A.

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, aprueba el cambio de denominación de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), que pasa a denominarse ENAIRE, así como de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., que pasa a denominarse Aena, S.A.

Dicha ley precisa el régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones, de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

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 por el artículo 52 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia-, 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, modificado por el Real Decreto 1189/2011 y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos de interés general.

La normativa distingue entre la figura del Plan Director del Aeropuerto, 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 el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece, entre otras disposiciones, que *“Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*, por lo que una vez aprobado y delimitado el ámbito de la Zona de Servicio del Aeropuerto por el Plan Director, dichos instrumentos generales de ordenación urbana deberán recogerla en su ordenación.

Asimismo, se recogen los aspectos de tramitación de ambos planes. También determina 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 84.1b 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, tanto del entorno del aeropuerto como del entorno de las instalaciones de ayudas a la navegación aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 55/1999, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre, y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo), así como el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, 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.

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.

En cuanto a las servidumbres acústicas, han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE nº 312, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una disposición adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que *“El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros 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 otro lado, la Ley 37/2003 de 17 de noviembre de 2003, de Ruido, establece en su artículo 10 la delimitación de las zonas de servidumbres acústicas mediante mapas de ruido, y en sus Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera, la competencia de la Administración General del Estado en la determinación de estas servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, y de la calidad de vida en el entorno del aeropuerto.

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 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.

## 1.2 Normativa Estatal. Ley del Suelo

Mediante el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que regula para todo el territorio estatal, las condiciones básicas que garantizan:

- 1) La igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo.
- 2) Un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conducen a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

Asimismo, establece las bases económicas y medioambientales del régimen jurídico del suelo, su valoración y la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas en la materia.

El objetivo final se centra en evitar 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.

## 1.3 Normativa Autonómica

La Constitución de 1978, en el artículo 148.1.3º 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.

En el artículo 144 b contempla: “Autorizar o acordar, en su caso, un Estatuto de Autonomía para territorios que no estén integrados en la organización provincial” y en su disposición transitoria quinta, establece: “Las ciudades de Ceuta y Melilla podrán constituirse en Comunidades Autónomas si así lo deciden sus respectivos Ayuntamientos...”. Desde la aprobación de su Estatuto de Autonomía Melilla es Ciudad Autónoma.

El Estatuto de Autonomía de Melilla, según contempla la Ley Orgánica 2/1995 de 13 de marzo (BOE nº 62, de 14 de marzo de 1995), es la expresión jurídica de la identidad de la ciudad de Melilla y define sus instituciones, competencias y recursos, dentro de la más amplia solidaridad entre todos los pueblos de España. Con su aprobación, Melilla accede a su régimen de autogobierno, de modo que goza de autonomía para la gestión de sus intereses, e integra y completa el sistema autonómico desarrollado a partir de la Constitución Española.

La Ciudad Autónoma de Melilla posee competencia en ordenación del territorio, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el artículo 21 de su Estatuto de Autonomía de 1995 (Ley Orgánica 2/1995, de 13 de

marzo, de Estatuto de Autonomía de Melilla). Esta competencia legislativa corresponde a la Asamblea, mientras que las funciones ejecutiva y administrativa corresponden al Consejo de Gobierno; comprende las facultades de administración, inspección y sanción, y, en los términos que establezca la legislación general del Estado, el ejercicio de la potestad normativa reglamentaria.

Además, el artículo 25 del Estatuto establece, *“La ciudad de Melilla ejercerá además todas las competencias que la legislación estatal atribuye a los Ayuntamientos, así como las que actualmente ejerce de las Diputaciones provinciales y la que en el futuro pueda atribuirse a éstas por Ley del Estado”*

Dado que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril, otorga a los municipios la competencia en materia de urbanismo, la Ciudad de Melilla ostenta también dicha competencia.

Del mismo modo, mediante el Real Decreto 341/1996, de 23 de febrero, se realiza el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la ciudad de Melilla en materia de ordenación del territorio (B.O.E. de 21 de marzo de 1996), y mediante el Real Decreto 1413/1995, de 4 de agosto, se realiza el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Ciudad de Melilla, en materia de urbanismo (B.O.E. de 6 de septiembre de 1995).

Por Acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 24 de julio de 2015, se aprueba el Decreto de atribución de competencias a las Consejerías de la Ciudad (BOME Extraordinario nº 29, de 24 de julio de 2015) que establece que, con carácter general, corresponderá a la Consejería de Fomento, la propuesta y ejecución de la política del gobierno de la Ciudad, entre otros, en el ámbito de competencia autonómica de suelo, ordenación del territorio y urbanismo.

## 1.4 Planeamiento Vigente

### 1.4.1 Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden Ministerial de 5 de julio de 2001 (publicada en B.O.E. nº 167, de 13 de julio de 2001), se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Melilla, delimitando la zona de servicio del citado aeropuerto y proponiendo un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2020.

Asimismo, perseguía la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, previendo los espacios para las actividades y servicios que garantizaran una oferta que potenciara el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, la máxima reducción del impacto medioambiental que generara sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El artículo 7. Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que se deberán revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

### 1.4.2 Escala Local. Planeamiento Municipal

El Sistema General Aeroportuario de Melilla, se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes al término municipal de la Ciudad Autónoma de Melilla.

El planeamiento vigente del municipio de Melilla es la Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Melilla (en adelante PGOU 1995), aprobada definitivamente mediante Acuerdo adoptado por la Asamblea de Melilla en sesión extraordinaria del 5 de octubre de 1995 (BOME nº 3435, de 30 de octubre de 1995) y sus modificaciones posteriores.

El PGOU 1995 establece en el artículo 130. *Sistema General de comunicaciones:*

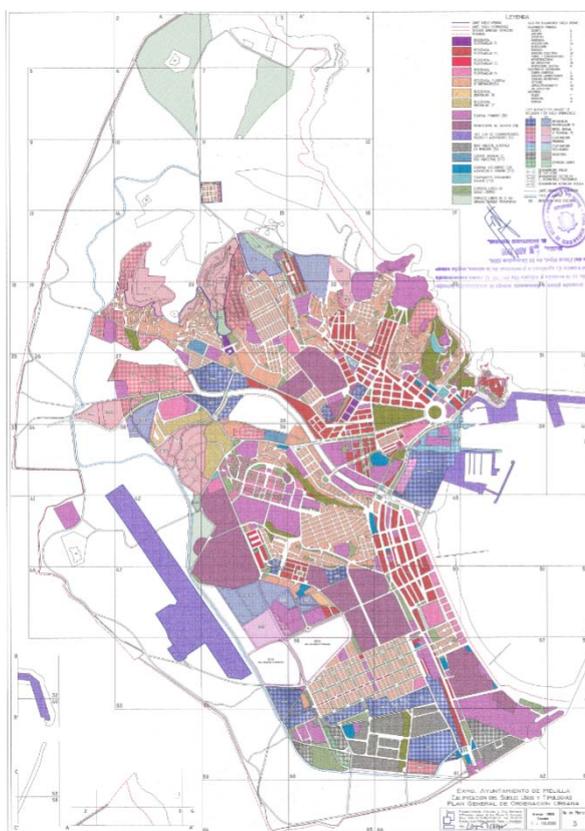
a) *Son elementos de sistema general, con independencia de la clase de suelo por el que transcurren el viario señalado como tal por el P.G.O.U. por comunicar los distintos Barrios, la Ciudad con los puestos fronterizos y elementos singulares del Municipio (tal como Aeropuerto, Puertos, etc.), la Circunvalación de la Ciudad, etc. Estos elementos son existentes o propuestos por el P.G.O.U. (...)*

Asimismo en el artículo 134 *Otros elementos de sistema general*, establece:

d) *También se consideran elementos de estructura general y orgánica el Puerto y el Aeropuerto.*

Los terrenos sobre los que se asienta la Zona de Servicio del Aeropuerto están clasificados como Suelo No Urbanizable y calificados como Sistema General de Comunicaciones: Puerto y Aeropuerto.

Ilustración III.1.- PGOU 1995 Melilla



A fecha de redacción de este documento se está tramitando la revisión y adaptación del PGOU de 1995. El Pleno de la Excm. Asamblea de la Ciudad Autónoma de Melilla, en sesión celebrada el día 25 de mayo de 2012 adoptó el acuerdo de aprobar inicialmente la Revisión y Adaptación del Plan General de la Ciudad de Melilla (BOME nº 4926, de 1 de junio de 2012).

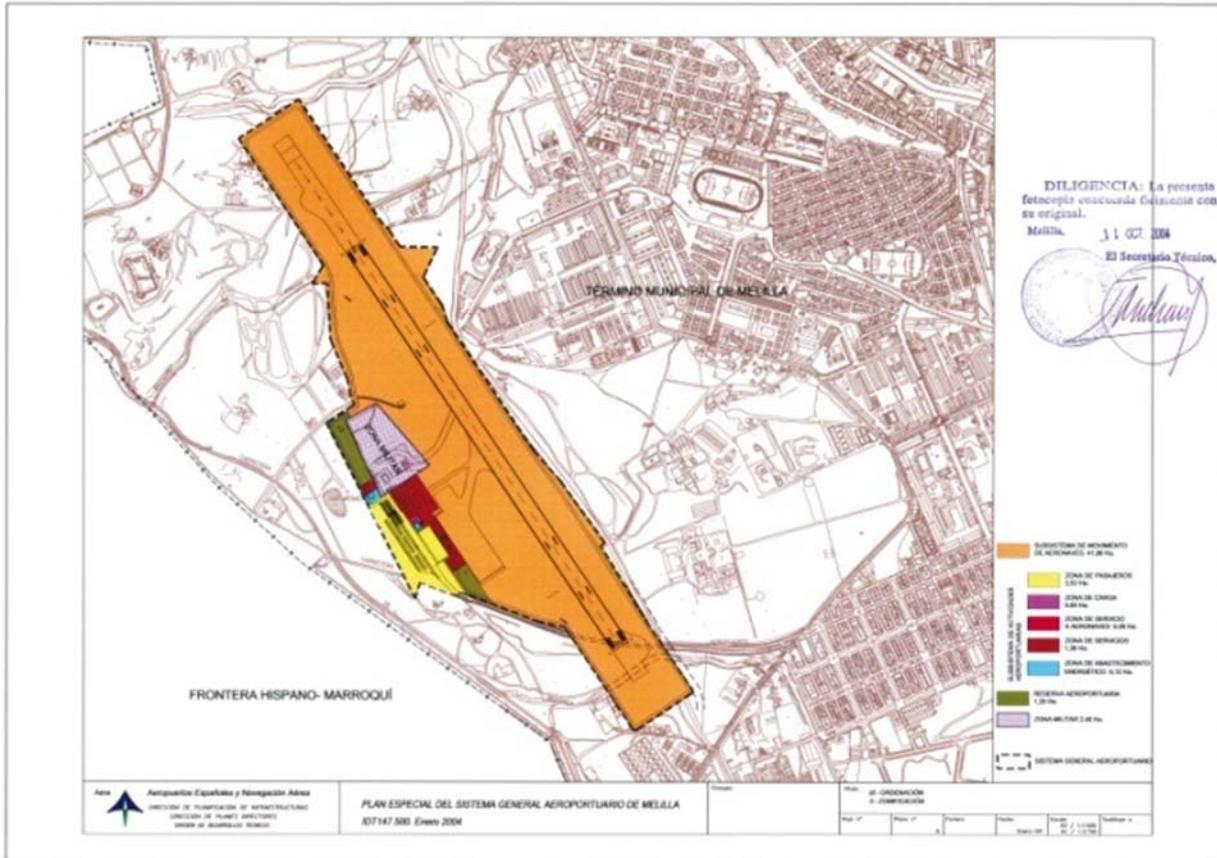
El Plan General de Ordenación Urbana, actualmente en revisión, deberá tener en cuenta los límites de la Zona de Servicio del Plan Director una vez éste se apruebe.

#### 1.4.3 Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Melilla

Una vez aprobado el Plan Director, Aena formuló el correspondiente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Melilla, el cual fue tramitado de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística autonómica, siendo aprobado definitivamente por el pleno de la Asamblea de la Ciudad de

Melilla, en sesión de 26 de julio de 2004 (BOME el 24 de agosto de 2004 y corrección de errores en BOME de 31 de agosto de 2004).

Ilustración III.2.- Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Melilla



## **2 Red de Accesos al Aeropuerto. Planes de Infraestructuras del estado, Comunidad Autónoma y Administración Local. Intermodalidad**

### **2.1 Introducción**

El Aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de transportes del territorio donde se instala. Su conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

El entorno institucional en el que se desarrolla la política de transporte condiciona su planificación. La organización competencial del país cuenta con un sistema de transporte en el que intervienen como gestores distintas administraciones, con una descentralización total, como se ha visto en el apartado anterior, de las competencias sobre ordenación del territorio.

A la competencia del Ministerio de Fomento sobre las infraestructuras propias, de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos del Estado, etc., se debe añadir la competencia autonómica y la comunitaria dictando las políticas comunes del transporte.

Por otro lado, el estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexión de redes, sistemas de información a pasajeros, etc.), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

### **2.2 Planes de infraestructuras del transporte de la Unión Europea**

Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante el Reglamento (UE) n ° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y por el que se deroga la Decisión n ° 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Según lo recogido en el citado documento, la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

- a) Cohesión, a través de:
  - i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como a las zonas escasamente pobladas;
  - ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;
  - iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;
  - iv) unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;
- b) Eficiencia, a través de:
  - i) la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;

- ii) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;
  - iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;
  - iv) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayor;
  - v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;
  - vi) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;
- c) Sostenibilidad, a través de:
- i) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;
  - ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;
  - iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO2 de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO2.
- d) Aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:
- i) la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;
  - ii) la garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;
  - iii) el apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate;
  - iv) el establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;
  - v) la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

En el caso de los aeropuertos, se han incluido diez aeropuertos en la **red Básica: Alicante, Barcelona, Bilbao, Las Palmas, Madrid, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Sur y Valencia.**

Los puertos de la Red Básica los constituyen los de Huelva, Tenerife, La Coruña, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Gijón, Las Palmas, Palma de Mallorca, Sevilla, Tarragona y Valencia.

Ilustración III.3.- Red Transeuropea de Transporte. Red Global de puertos, aeropuertos y vías navegables interiores



Por otro lado, la Comisión presentó el 22 de agosto de 2012 el **“LIBRO BLANCO: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”**, fijándose en el horizonte temporal de 2050.

Desde la publicación del anterior Libro Blanco sobre el Transporte, el de 2001, se han logrado muchos avances. El mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril. Se ha lanzado con éxito la iniciativa del Cielo Único Europeo. Ha aumentado la seguridad y la protección en todos los modos de transporte. Se han adoptado nuevas normas sobre condiciones de trabajo y derechos de los pasajeros. Las redes transeuropeas de transporte (financiadas a través de las RTE-T, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) han contribuido a la cohesión territorial y a la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad. Se han reforzado los lazos internacionales y la cooperación. Se han dado grandes pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

Y sin embargo, el sistema de transporte no es sostenible. Si pensamos en los próximos 40 años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía. Si nos quedamos con el planteamiento de "business as usual" (BaU), la dependencia del crudo del transporte podría seguir siendo algo inferior al 90%, con fuentes de energía renovables que superasen sólo de forma marginal el objetivo del 10 % establecido para 2020. Para el año 2050, las emisiones de CO2 procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50% para 2050. El desequilibrio de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas se hará más marcado. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

Partiendo de la experiencia adquirida, la nueva Hoja de Ruta correspondiente al nuevo Libro Blanco pasa revista a la evolución del sector de los transportes, sus desafíos futuros y las iniciativas políticas que es

preciso considerar, presentando su visión del transporte del futuro y esbozando las medidas clave para lograrlo.

En lo que respecta al transporte aéreo, se indica en el Libro Blanco: los sectores del transporte marítimo y de la aviación tienen por su propia naturaleza una dimensión mundial. En el sector de la aviación, es preciso seguir mejorando la eficiencia de las aeronaves y las operaciones de gestión del tráfico aéreo. Además de reducir las emisiones, constituirá una ventaja competitiva; pero es preciso prestar atención a no imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como «hub global de la aviación». Es preciso optimizar la capacidad aeroportuaria y, cuando sea necesario, incrementarla para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte, lo cual puede dar lugar a que en 2050 la actividad del transporte aéreo de la UE sea más del doble de la actual. En otros casos, el ferrocarril (de alta velocidad) deberá absorber gran parte del tráfico de media distancia. La industria de la aviación de la UE debe ir en cabeza en el uso de combustibles hipocarbónicos para alcanzar el objetivo de 2050.

- La hoja de ruta Transporte 2050 hacia un espacio único europeo del transporte persigue la creación de un espacio único europeo de transporte más competitivo y con una red de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías (Red Transeuropea de transporte), fijando diferentes metas para distintos tipos de viaje, siendo los objetivos para los viajes intercontinentales los que más atañen al transporte aéreo: Llegar a la cuota del 40% de combustibles con pocas emisiones de carbono para 2050
- Llevar a cabo la modernización completa del sistema de control del tráfico aéreo europeo de aquí a 2020, logrando un Cielo Único europeo
- No imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como “hub global de la aviación”
- Optimizar la capacidad aeroportuaria para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte
- Diálogo social con el fin de evitar conflictos sociales
- Mejorar los métodos de detección selectiva con el fin de garantizar elevados niveles de seguridad con mínimas molestias
- Elaboración de planes de continuidad de la movilidad para salvaguardar la movilidad de los pasajeros y mercancías en situación de crisis (p.e. nube de cenizas)
- Innovación tecnológica
- De aquí a 2050 conectar todos los aeropuertos de la red básica de RET-T a la red ferroviaria, preferiblemente a la alta velocidad
- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa.

## 2.3 Planes de infraestructuras de transporte estatales

A nivel estatal, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 5 de mayo de 2015, formula el documento final del **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024**.

Dicho Plan muestra un diagnóstico global del sistema español de transporte caracterizado por una serie enumerada de circunstancias en materia de transporte aéreo.

Así mismo contempla los siguientes cinco grandes objetivos estratégicos como nuevo marco de planificación de las infraestructuras y transportes en España:

- A. Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes.
- B. Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- C. Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- D. Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes.  
En particular, y con arreglo a este objetivo, se tendrán presentes de forma especial las necesidades de acceso entre la Península y los archipiélagos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las conexiones interinsulares.
- E. Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

En base a los objetivos estratégicos anteriores, la Alternativa PITVI se articula a corto y medio plazo sobre tres principios básicos:

- Profundizar la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.
- Potenciar una creciente participación del sector privado en el desarrollo y gestión del sistema de transporte.
- Adecuación del sistema de provisión de infraestructuras y prestación de servicios a la demanda real de la sociedad.

Estos grandes objetivos definidos para la planificación a largo plazo del sistema de transporte estarán centrados en el ajuste dinámico de la capacidad en función de la evolución efectiva de la demanda, con objeto de avanzar, conforme a criterios de rigor económico y con un modelo de gestión eficiente y de calidad, hacia la consecución de un modelo de transporte integrado, intermodal, eficaz y sostenible, puesto al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo que, además, sea garantía de equidad y cohesión territorial.

En particular, y por lo que respecta al modo de transporte aéreo, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones:

- Se desarrollará un esfuerzo especial orientado a la consecución de un sector aéreo más seguro y sostenible, reforzando el enfoque preventivo de la seguridad aérea, con el fin de dar una respuesta de calidad y eficiencia para las necesidades demandadas por pasajeros, compañías aéreas, y el resto de agentes involucrados.

- Se reforzará la competitividad de las empresas españolas en todos los ámbitos de la aviación civil (transporte comercial de pasajeros, carga aérea, aviación general, corporativa, deportiva, trabajos aéreos), mediante la revisión y actualización de los marcos normativos y la adopción de actuaciones de mejora y desarrollo.
- Se reforzará la contribución del transporte aéreo a la cohesión y vertebración de todos los territorios del estado, en particular a los no peninsulares, a través de políticas que fomenten la conectividad e Intermodalidad, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.
- Se reordenarán y modernizarán los órganos públicos estatales con responsabilidad en el ámbito aeronáutico, reforzando su papel en la regulación y supervisión, al objeto de optimizar su contribución al desarrollo del sector.
- Se racionalizará la dedicación y gestión de recursos estatales en materia aeroportuaria y de navegación aérea, de forma consistente con la demanda efectiva, optimizando y rentabilizando la capacidad disponible, y analizando el potencial de nuevos proyectos mediante criterios estrictos de rentabilidad económica y social.
- Se revisará el modelo español de gestión estatal aeroportuaria, reforzando los criterios de productividad, eficiencia, perfiles de negocio y rentabilidad económica de cada aeropuerto de la red nacional, y promoviendo la liberalización y el cambio en la estructura de propiedad de Aena Aeropuertos a través de la entrada de capital privado en dicha sociedad mercantil.
- Se desarrollarán planes de negocio adaptados al perfil de tráfico y características de cada aeropuerto de la red nacional de Aena. Los aeropuertos se desarrollarán a través de estrategias de marketing aeroportuario, promoción de rutas, innovación de gestión, y cooperación estratégica con las compañías aéreas.

La filosofía de los programas de actuación del PITVI se basa en una visión global de la política de transporte centrada en la mejora de los servicios desde la óptica de la sostenibilidad y eficiencia económica.

En concreto, el Plan del Sector Aéreo (PSA), actualmente en tramitación, tiene por objeto definir la estrategia y actuaciones para el desarrollo del Sector Aéreo en España hasta 2024, de acuerdo con los objetivos generales y directrices del PITVI, proporcionando los parámetros generales que deben guiar las actividades de desarrollo del Sector Aéreo, partiendo de una visión integral y armonizada.

Dicho plan, enmarcado en la planificación estratégica que se articula en el PITVI, y teniendo en cuenta la relevancia estratégica del sector aéreo en la economía española, se desarrolla para la consecución de los siguientes objetivos:

- Objetivo 1: Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo
- Objetivo 2: Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros
- Objetivo 3: Potenciar la competitividad del sector aéreo español
- Objetivo 4: Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones
- Objetivo 5: Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental
- Objetivo 6: Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España
- Objetivo 7: Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica
- Objetivo 8: Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del Ministerio de Fomento.

Para lograr el máximo cumplimiento de estos objetivos se plantean un conjunto de actuaciones según las cuatro grandes áreas previstas en el PITVI:

#### **1º. Regulación, Control y Supervisión:**

- Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)
- Mejora de la seguridad en el sector de las compañías aéreas
- Mejorar la seguridad en el sector de los trabajos aéreos
- Mejora de la seguridad en los aeropuertos
- Mejora de la seguridad en los aeródromos y helipuertos
- Mejora de los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo a los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo
- Desarrollo e implantación del Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea
- Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros
- Adopción de medidas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil
- Aumento de la competitividad de las compañías aéreas españolas
- Potenciar el sector de los helicópteros y de los trabajos aéreos
- Facilitar el desarrollo de la aviación general, deportiva como elemento de dinamización económica y atracción de turismo deportivo
- Facilitar el desarrollo y competitividad de la aviación ejecutiva y corporativa
- Plan de impulso integral al transporte aéreo de mercancías
- Regular e impulsar el desarrollo de las actividades con UAV/RPA (Unmanned Aerial Vehicle / Remotely Piloted Aircraft)
- Revisión del régimen de matriculación de las aeronaves con el objeto de simplificar y agilizar los trámites de matriculación
- Mejorar la independencia de la coordinación y la eficiencia en el uso de las Franjas Horarias (Slots)
- Mejorar la eficiencia de los servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos Handling)
- Mejora de la integración de los aeropuertos en su entorno fomentando su rentabilidad social y como motor económico de la zona
- Fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de reducir la dependencia energética del sector aéreo, así como apoyar a la industria nacional de biocombustibles y la creación de empleo
- Revisión y mejora del sistema actual de subvenciones, obligaciones de servicio público (OSP), bonificaciones y ayudas al transporte aéreo en España
- Reforzar la posición española en las instituciones internacionales de aviación civil
- Reforzar el papel de la DGAC como cerebro estratégico del sector, mediante sus capacidades reguladoras, de planificación y de concertación
- Adaptar la estructura de AESA como entidad supervisora técnica e independiente.

#### **2º. Gestión y Prestación de Servicios:**

- Mejorar la calidad y atención de los pasajeros en los filtros de seguridad de los aeropuertos
- Mejorar la accesibilidad de los pasajeros en el transporte aéreo, incluyendo la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida
- Mejorar la puntualidad en el transporte aéreo
- Mejora de la calidad percibida por los usuarios de los aeropuertos
- Análisis e implantación de mejoras operacionales para la reducción del ruido en la operación de los aeropuertos españoles, dentro del ámbito de fomento de desarrollo sostenible del transporte aéreo
- Aplicar criterios de consideración a la insularidad en la fijación de las tasas aeroportuarias para los aeropuertos de las Islas Baleares y de Canarias
- Revisión y aprobación de los planes directores y planes especiales de los aeropuertos
- Contribuir a la competitividad de España fomentando la conectividad con las principales ciudades del mundo

- Impulsar la apertura de los mercados aéreos internacionales a las compañías aéreas españolas al objeto de facilitar el desarrollo de flujos de tráfico con origen o destino en nuestro país
- Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional
- Elaborar un Plan estratégico de Aena Aeropuertos
- Mejora de la eficiencia del sistema de navegación aérea: Cielo Único Europeo
- Impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea
- Nuevo modelo de gestión de aeroportuaria y cambios en Aena Aeropuertos.

### **3º. Actuación inversora:**

- Elaborar y ejecutar el plan de inversiones de Aena Aeropuertos ajustándose al presupuesto autorizado, y priorizando las actuaciones para satisfacer las demandas de capacidad, calidad, seguridad operativa y de personas y bienes y con la mayor eficiencia económica y respeto al medio ambiente
- Priorización de las inversiones con criterios de rentabilidad económico-social, considerando la cohesión territorial con las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla
- Ejecución de inversiones en instalaciones de navegación aérea en consonancia con los objetivos de Cielo Único Europeo.

Por lo que respecta al resto de modos de transporte, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones sectoriales:

#### ▪ Transporte por carretera

En resumen, los subprogramas contenidos dentro de los programas de regulación, control y supervisión sobre el transporte por carretera son:

- Desarrollo normativo
- Calidad de los servicios y derechos de los viajeros
- Seguridad: regulación y protección de usuarios
- Eficiencia y competitividad redimensionamiento del sector del transporte de mercancías.

El PITVI prevé la modificación de la Ley de Carreteras para diseñar un nuevo modelo de red, eliminando distinción entre autopista y autovía e incluyendo el concepto de red transferible.

También prevé la modificación del régimen de concesión de autopistas.

#### ▪ Transporte ferroviario

Los subprogramas contenidos en el programa de regulación, control y supervisión del transporte ferroviario son:

- Ordenación de la regulación del sector ferroviario.
- Eficiencia y competitividad: desarrollo del modelo ferroviario
- Posicionamiento internacional
- Mejora de la seguridad ferroviaria y protección de los viajeros.

- Transporte intermodal

El contenido de este apartado del PITVI se desarrolla en el apartado de Intermodalidad del presente documento.

- Transporte marítimo

La oferta del transporte marítimo-portuario es decisiva para el comercio exterior español. El 50% de las exportaciones y más del 80 % de las importaciones españolas se canalizan por vía marítima a través del sistema portuario de interés general.

El PITVI, dentro de sus programas de regulación, control y supervisión, contempla en el ámbito del transporte portuario los siguientes subprogramas:

- Desarrollo y actualización de la normativa.
- Refuerzo de las medidas preventivas de la seguridad marítima.
- Calidad.
- Eficiencia y competitividad.
- Refuerzo de las medidas enfocadas a la sostenibilidad ambiental.
- Internacionalización y posición española en la UE y la OMI.

- Transporte en el ámbito urbano

En el ámbito urbano coinciden las competencias de los tres niveles de Administración. El Ministerio de Fomento está presente en el ámbito urbano y metropolitano a través de la ordenación global del sistema de transportes y del desarrollo y ejecución de sus competencias propias. Sus competencias más específicas corresponden al transporte ferroviario de Cercanías, y a la ejecución, gestión y explotación de las redes de infraestructuras de carreteras y ferrocarril en el entorno urbano.

En este sentido, la interacción entre los principales nodos de estas redes, lo que es además ampliable dependiendo de su localización, a los nodos portuarios y aeroportuarios, es un factor de radical importancia para el sistema de transporte en su conjunto.

## 2.4 Red de accesos al aeropuerto

### 2.4.1 Carreteras

#### 2.4.1.1 *Planeamiento Regional y Estatal*

La vía principal de la Ciudad Autónoma de Melilla lo constituye la carretera de circunvalación ML-300 que discurre por el perímetro fronterizo y une todos los barrios de la misma. El planeamiento existente prevé la mejora de sus conexiones con la ML-103, ML-101 y ML-105.

Con dicho fin el Ministerio de Fomento y la Ciudad Autónoma de Melilla firmaron el 25 de septiembre de 2014 un convenio para la mejora de las carreteras de acceso a los puestos fronterizos entre España y Marruecos, estableciendo para ello la ejecución y financiación de la duplicación de la carretera ML-101, de Farhana, entre la carretera perimetral, ML-300, y el puesto fronterizo, así como el acondicionamiento y desdoblamiento de la carretera a Nador. El acuerdo prevé que, con posterioridad a su ejecución, los tramos sobre los que se actúa se cederán a la ciudad autónoma.

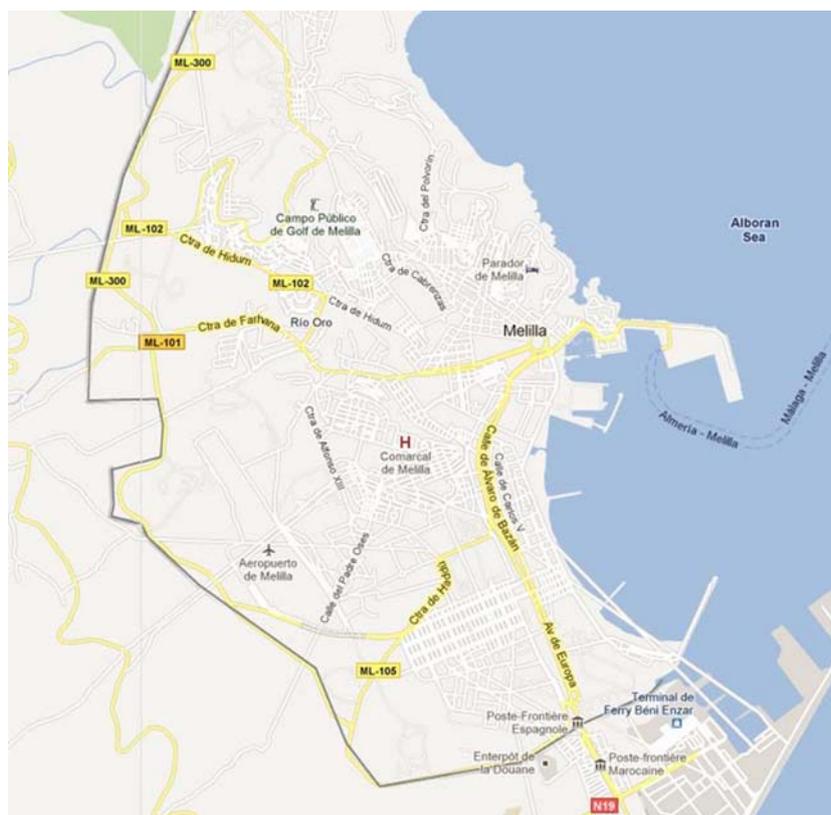
Ambas actuaciones han sido licitadas por el Ministerio de Fomento con fecha 30 de marzo de 2016

#### 2.4.1.2 Acceso al aeropuerto

El acceso al aeropuerto se realiza por un ramal de acceso que parte de la carretera ML-204. Esta carretera une el Aeropuerto con la ciudad a través de la ML-105 y a través de la carretera de circunvalación ML-300.

En la siguiente ilustración se muestran todas las carreteras existentes en el entorno del aeropuerto:

Ilustración III.4.- Mapa de accesos al aeropuerto de Melilla



#### 2.4.2 Ferrocarril

##### 2.4.2.1 Planeamiento Estatal

Actualmente no existe red de ferrocarril en la Ciudad Autónoma de Melilla.

Los gobiernos de España y Marruecos firmaron a finales de 2009 un acuerdo para descongestionar la frontera entre ambos países por la zona de Melilla y dinamizar la economía de esta zona. Para ello se previó una línea de tren de cercanías que uniría la localidad de Melilla con la localidad marroquí de Nador.

La previsión es utilizar parte de las infraestructuras que utilizó el siglo pasado la Compañía de Minas del Rif, que enlazaba las minas de Uixan, en la provincia de Nador, con el puerto de Melilla. Este proyecto contemplaría el aprovechamiento de la antigua estación marítima como nueva estación de tren de Melilla.

Una primera fase enlazaría Melilla con Nador, con parada en Beni-Enzar. La segunda fase llevaría el tren hasta el complejo turístico Saidía-Mediterránea. No existe fecha de inicio de las obras.

##### 2.4.2.2 Acceso al Aeropuerto

Actualmente no existe red de ferrocarril en la Ciudad Autónoma de Melilla

## 2.5 Intermodalidad

Como se apuntaba en la introducción de este capítulo los aeropuertos constituyen una pieza esencial en el sistema de transportes de la región donde se instala. Su conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

Una de las finalidades de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) es conseguir la “interoperabilidad e intermodalidad en y entre los distintos modos de transporte”. El Libro Blanco del Transporte, con un horizonte 2050 hacia un espacio único europeo, persigue la creación de una red de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías.

La hoja de ruta del transporte europeo precisa varios objetivos en este sentido para el transporte aéreo:

- “Definir las medidas necesarias para integrar en mayor medida los distintos modos de transporte de pasajeros para ofrecer viajes multimodales puerta a puerta sin solución de continuidad”
- “Crear las condiciones marco para fomentar el desarrollo y uso de sistemas inteligentes interoperables y multimodales de confección de horarios, información, sistemas de reservas en línea, y expedición de billetes inteligentes”
- “Asegurar la definición de planes de movilidad que garanticen la continuidad del servicio en caso de trastornos...”

### Intermodalidad del Aeropuerto de Melilla

Melilla (antiguamente conocida como Rusadir), está situada en el norte de África, a orillas del mar Mediterráneo.

Está emplazada junto al mar de Alborán, frente a la costa meridional de la Península Ibérica, en concreto frente a las provincias de Granada y Almería. La ciudad se encuentra dispuesta frente al mar, en la cara oriental de la península de cabo de Tres Forcas y ocupa una extensión de 12,5 Km<sup>2</sup>. Es limítrofe con la región del Rif de Marruecos, concretamente con las comunas de Farjana (al norte y al oeste) y Beni Ansar (al sur), ambas pertenecientes a la provincia de Nador, próxima a Argelia.

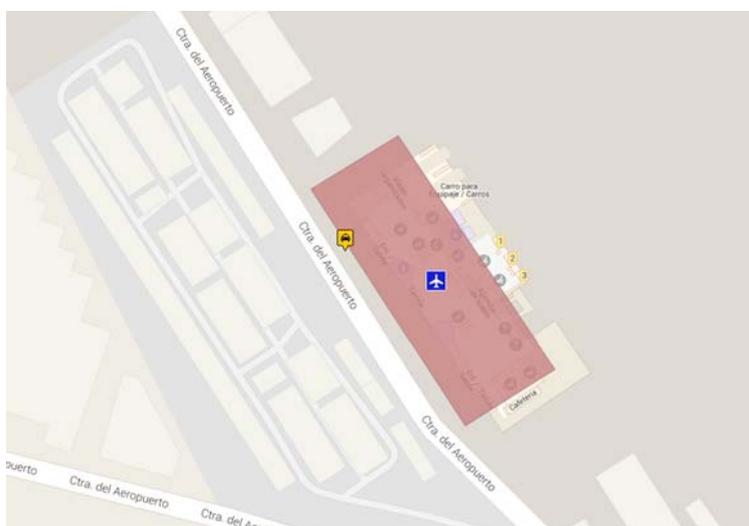
El Aeropuerto de Melilla está situado 3 Km al suroeste de la ciudad.

Actualmente el acceso tanto de pasajeros como de mercancías al Aeropuerto de Melilla se realiza por carretera.

Cuenta con aparcamiento para vehículos particulares y vehículos de alquiler estratégicamente situado a escasos metros de la terminal, a la cual se accede en un minuto. Esta instalación dispone de personal de gestión y vigilancia.



Así mismo dispone de zona de parada de taxis frente a la acera del Edificio Terminal:



No existe ninguna línea de autobús que conecte la ciudad con el Aeropuerto.

Desde del Puerto de Melilla existe un servicio de ferris que comunican Melilla con Málaga, Almería y Motril.

Dado que tanto el puerto como el aeropuerto de Melilla forman parte de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y teniendo en cuenta la situación geográfica de la Ciudad de Melilla, ambas infraestructuras resultan estratégicas en las comunicaciones de la zona con el resto de España y continente europeo:

Ilustración III.5.- Red Transeuropea de Transporte. Corredor Mediterráneo. Modo ferrocarril



### 3 Áreas de afectación por servidumbres aeronáuticas vigentes

#### 3.1 Introducción

##### 3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla fueron establecidas por Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre (B.O.E. núm. 266, de 6 de noviembre de 1981). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

##### 3.1.2 Base Legal

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. núm. 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. núm. 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.

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, el Real Decreto 1541/2003 establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, y en el Decreto 1844/1975 se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento según corresponda.

Posteriormente se aprobó el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. núm. 204, de 25 de agosto de 2011), 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, modificando el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998.

Por último, 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, 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 otra parte, en el Capítulo 4 del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, «Aeródromos», en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), y en el Documento 8168-OPS/611, «Operación de Aeronaves», todos ellos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos. El Anexo 14 fue traspuesto a la legislación española mediante el Real Decreto 862/2009 (actualizado por Orden FOM/2086/2011) y posteriormente, mediante el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, 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.

## 3.2 Datos generales del aeropuerto

### 3.2.1 Punto de Referencia

Según lo establecido en el artículo 2º del Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre (B.O.E. núm. 266, de 6 de noviembre de 1981), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 15-33. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.1. La cota del PR es de 47 metros.

Tabla III.1.- Punto de referencia del aeropuerto

	COORD. GEOGRÁFICAS (WGS84)		ALTITUD (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
PR	35° 16' 48"	002° 57' 20"	47

### 3.2.2 Pista de Vuelo

De acuerdo al Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, el campo de vuelos del aeropuerto de Melilla dispone de una pista de vuelo, denominada 15-33.

Así mismo, según lo establecido en el artículo 2º del Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, la pista tiene unas dimensiones pavimentadas de 975 x 45 metros, y su orientación es de 146º 30' con relación al norte geográfico.

### 3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, el aeropuerto de Melilla se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como aeródromo de letra de clave "C".

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla aprobadas por el Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, según la reacción vigente en el momento de la publicación de las servidumbres, y teniendo en cuenta la normativa internacional mencionada en el apartado 3.1.

## 3.3 Servidumbres del aeródromo

### 3.3.1 Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el artículo 1 del Decreto 584/1972, «constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en sus alrededores y, en su caso, en su interior para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas en adecuadas condiciones de seguridad».

Por otra parte, en base al artículo 5 del Decreto 584/1972, las áreas y superficies que se establecen para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica. Y en el artículo 6, Capítulo I de dicho Decreto, se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies.

### 3.3.2 Restricción de obstáculos

En el artículo 7 del Decreto 584/1972 se establece que «ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas».

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al artículo 8 del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos, «deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien 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».

## 3.4 Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

### 3.4.1 Generalidades

De acuerdo al artículo 11 del Decreto 584/1972, 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.

En los artículos 15 y 16, Capítulo II del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

### 3.4.2 Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, en el artículo 15, Capítulo II del Decreto 584/1972, 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:

### 3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo 2º del Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, son las que se relacionan en la Tabla III.2, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas (Meridiano de Greenwich), con la altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.2.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Melilla

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS (WGS84)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)
TORRE DE CONTROL con equipos VHF	66	35° 17'	002° 57'

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS (WGS84)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)
CENTRO DE EMISORES	104	35° 18'	002° 57'
NDB	104	35° 18'	002° 57'
RADIOBALIZA "L"	1	35° 16'	002° 56'

Fuente: RD 2634/1981

### 3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

Dentro de las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Melilla por el Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, no aparecen descritas servidumbres de la operación de aeronaves

### 3.6 Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes

#### 3.6.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de ordenación del territorio y urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, al objeto de que emita informe con carácter preceptivo y vinculante en relación al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y el tipo de afectación y los usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por servidumbres aeronáuticas o acústicas.

Por otra parte, de acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

#### 3.6.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el apartado 3 son los siguientes:

- Término Municipal de Melilla

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

### 4.1 Introducción

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, se ha procedido a la elaboración de la propuesta de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla del estado actual.

### 4.2 Datos generales del aeropuerto

El aeropuerto de Melilla cuenta con una única pista denominada 15-33 actualmente.

#### 4.2.1 Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.3. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 47 metros.

Tabla III.3.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	35° 16' 46,800"	002° 57' 22,080"	503.989,2	3.904.058,6	47

#### 4.2.2 Pista de vuelo

El campo de vuelos del aeropuerto de Melilla dispone de una única pista actualmente, denominada 15-33.

La pista 15 tiene unas dimensiones pavimentadas de 1.433 x 45 metros, mientras que la pista de vuelo 33 tiene una longitud de 1.371 metros por 45 de anchura. Dispone de una Zona Libre de Obstáculos (CWY) y carece de Zona de Parada (SWY). Las distancias declaradas de pista son las siguientes:

Tabla III.4.- Distancias declaradas pista 15-33

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)	SWY(m)
15	1.433	1.433	1.433	1.198	No	---	No
33	1.371	1.431	1.371	1.371	60 x 150	47,6	No

En la Tabla III.5 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema ETRS89, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales de la pista utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo del estado actual:

Tabla III.5.- Umbrales y extremos de la pista 15-33

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral pista 15	35° 17' 01,920"	002° 57' 34,380"	503.678,3	3.904.524,3	47,4
Umbral pista 33	35° 16' 29,580"	002° 57' 08,060"	504.343,7	3.903.528,3	40 ,7

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
<b>Inicio físico pista 15</b>	35° 17' 08,260"	002° 57' 39,550"	503.547,7	3.904.719,5	47,6
<b>Extremo pista 15</b>	35° 16' 29,580"	002° 57' 08,060"	504.343,7	3.903.528,3	40 ,7
<b>Extremo pista 33</b>	35° 17' 06,700"	002° 57' 38,000"	503.586,8	3.904.671,5	47,6

#### 4.2.3 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 (29 °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 0,486%.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, la pista del aeropuerto de Melilla se clasifica como de letra de clave «C».

### 4.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

#### 4.3.1 Generalidades

En base al artículo 5 del Decreto 584/1972, las áreas y superficies que se proponen establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En el artículo 6, Capítulo I del Decreto 584/1972, se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies. Para el aeropuerto de Melilla se ha tenido en cuenta la clasificación del aeródromo de letra clave C, aproximaciones instrumentales y pista principal de despegue.

Respecto a las áreas y superficies definidas según este artículo, la superficie horizontal interna definida para el aeropuerto de Melilla está constituida por un círculo, contenido en un plano de elevación 45 metros por encima de la elevación del punto de referencia, con centro en la vertical de dicho punto, y de radio 4.000 metros. Las superficies de subida en el despegue presentan una anchura final de 1.800 metros, con la trayectoria nominal prevista en curva, así como las trayectorias nominales de las aproximaciones por ambas cabeceras, que también son en curva.

### 4.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### 4.4.1 Generalidades

En base a los artículos 15 y 16 del Capítulo II del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres correspondientes a cada instalación radioeléctrica asociada al estado actual del aeropuerto de Melilla.

#### 4.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al aeropuerto de Melilla son las que se relacionan en la Tabla III.6, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.6.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Melilla

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
<b>C. COMUNICACIONES TWR</b>	71,0	35° 16' 39,717"	002° 57' 27,668"	503.848,2	3.903.840,4
<b>RADIOGONIÓMETRO</b>	71,0	35° 16' 39,717"	002° 57' 27,668"	503.848,2	3.903.840,4
<b>DME_MEL</b>	51,5	35° 16' 49,194"	002° 57' 29,815"	503.793,8	3.904.132,3
<b>DVOR_MEL</b>	50,7	35° 16' 49,568"	002° 57' 29,421"	503.803,8	3.904.143,8
<b>CENTRO EMISORES Rostrogordo</b>	127,5	35° 18' 26,121"	002° 57' 19,652"	504.049,2	3.907.118,3
<b>RADIOENLACE TWR</b>	72,4	35° 16' 39,820"	002° 57' 27,864"	503.843,2	3.903.843,5
<b>Rostrogordo(1)</b>	129,0	35° 18' 25,982"	002° 57' 20,348"	504.031,6	3.907.114,1
<b>RADIOENLACE TWR</b>	72,2	35° 16' 39,696"	002° 57' 27,927"	503.841,6	3.903.839,7
<b>Rostrogordo(2)</b>	127,5	35° 18' 25,982"	002° 57' 20,348"	504.031,6	3.907.114,1

Los datos relativos a los radioenlaces se muestran en la siguiente tabla:

Tabla III.7.- Parámetros de los radioenlaces

ENLACE HERCIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)
TWR (1)	72,4	C. Emi. Rostrogordo (1)	129,0	3,276	22.337	13
TWR (2)	72,2	C. Emi. Rostrogordo (2)	127,5	3,280	5.470	16

### 4.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

#### 4.5.1 Generalidades

En base al Capítulo III del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres de la operación de aeronaves para el estado actual del aeropuerto de Melilla.

Estas servidumbres 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.

#### 4.5.2 Procedimientos de aproximación por instrumentos

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 Melilla:

- Aproximación instrumental de no precisión NDB (CAT A & B), de fecha 17 de septiembre de 2015.

#### 4.6 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual

La propuesta de servidumbres del estado actual se muestra en el Plano 5.1 de este Plan Director.

Este plano consta de dos hojas:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.
- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves.

#### 4.7 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual

##### 4.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de ordenación del territorio y urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, al objeto de que emita informe con carácter preceptivo y vinculante en relación al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y el tipo de afectación y los usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por servidumbres aeronáuticas o acústicas.

De acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado Decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

##### 4.7.2 Términos municipales afectados

El término municipal afectado por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual del aeropuerto de Melilla, ubicado en la Ciudad Autónoma de Melilla, es el siguiente:

- Melilla

El municipio mencionado, afectado por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, se muestra en la Ilustración III.6.

Ilustración III.6.- Municipio afectado por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual



## **5 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible**

El desarrollo previsible de las instalaciones aeroportuarias no se espera que cambie con respecto al escenario actual, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible será análoga a la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, descritas en el apartado 4 y representadas en el plano 5.1, con sus dos respectivas hojas, según se ha descrito en el Apartado 4.6.

## 6 Áreas de afectación acústica en el territorio

### 6.1 Preámbulo

El análisis de la afectación acústica del territorio está destinado a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en el entorno de dichas infraestructuras.

Para evaluar el grado de exposición al ruido, se han calculado los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (B.O.E. núm 178, de 26 de julio de 2012). Esta evaluación se ha realizado tanto para el escenario actual como para el desarrollo previsible del Plan Director.

### 6.2 Metodología y criterios de cálculo

#### 6.2.1 Modelo informático de simulación

En el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 7.0d del modelo matemático INM ("Integrated Noise Model") de la "Federal Aviation Administration" (FAA).

#### 6.2.2 Configuración física del aeropuerto

El campo de vuelos del aeropuerto de Melilla dispone de una única pista, de orientación 15-33 de 1.433 metros de longitud y 45 metros de anchura.

La definición de la pista se ha realizado en función de las coordenadas y altitud de cada uno de los umbrales publicados en la Red de Control Topográfica (RCTA) correspondiente al aeropuerto de Melilla, las cuales se especifican en la tabla que figura a continuación.

Tabla III.8.- Coordenadas de los umbrales de pista. Configuración actual y desarrollo previsible. Aeropuerto de Melilla

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral pista 15 <sup>(1)</sup>	35° 17' 01,920"	002° 57' 34,380"	503.678,3	3.904.524,3	47,4
Umbral pista 33	35° 16' 29,580"	002° 57' 08,060"	504.343,7	3.903.528,3	40,7

(1) Umbral desplazado 235 metros para operaciones de aterrizaje

#### 6.2.3 Régimen de utilización de pistas

Para el cálculo de las isófonas se han evaluado los datos operativos de los tres últimos años (2013-2015) del aeropuerto de Melilla, para reflejar una situación promedio. Esta distribución se corresponde con el reparto siguiente.

- ✓ Cabecera 15: 47,30%
- ✓ Cabecera 33: 52,70%

#### 6.2.4 Trayectorias de aterrizaje y despegue

Se ha considerado la información contenida en el documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del Aeropuerto de Melilla en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas.

## 6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

### Dispersiones laterales

Por motivos operativos, las aeronaves no siguen una única trayectoria de vuelo, sino que se producen dispersiones laterales de las trayectorias reales de vuelo sobre la trayectoria nominal. Para calcular las dispersiones en las operaciones de salida, se ha adoptado el criterio fijado en el Documento N° 29 de la ECAC.CEAC (versión 2005), recomendado por la Directiva 2002/49/CE y la Ley 37/2003 del Ruido para el cálculo del ruido aeroportuario.

### Dispersiones verticales

Para calcular la dispersión vertical de las trayectorias de las aeronaves se ha adoptado un “stage” o “longitud de etapa” máxima por tipo de aeronave.

Esta variable se define como la distancia que la aeronave recorre desde el aeropuerto origen hasta el aeropuerto destino o escala. Este parámetro permite al INM estimar el peso de la aeronave en el despegue y, por consiguiente, el perfil de ascenso que desarrollará en su operación.

## 6.2.6 Número de operaciones y composición de la flota

El escenario actual considerado corresponde a la situación existente durante el año 2015. Su caracterización, en relación al número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA. Este sistema recoge todas las operaciones que tuvieron lugar en el aeropuerto de Melilla para el escenario actual considerado.

Considerando la definición de los índices de ruido descrita en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se ha utilizado como número de operaciones de despegue/aterrizaje a calcular, el día medio, el cual se corresponde con un promedio del cómputo total del tráfico producido durante un año.

Así mismo, se han diferenciado dos periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00h) y tarde (19:00-23:00h). Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003 del Ruido y a los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007. No se ha evaluado el periodo noche debido a que el aeropuerto no opera en horario nocturno tal y como se recoge en el AIP.

Para los escenarios futuros contemplados en el presente documento, se ha simulado el número de operaciones correspondiente a la previsión de demanda para el escenario desarrollo previsible del Plan Director.

Tabla III.9.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y período.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)			
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE
AERONAVES ALA FIJA			
Actual	23,04	21,33	1,71
Desarrollo previsible	33,23	30,76	2,47

La tipología de las aeronaves y la contribución (%) de cada modelo al volumen total del tráfico que se ha utilizado en las simulaciones se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA.

Para la caracterización de la flota de aeronaves utilizada para el desarrollo previsible, se han considerado los modelos de aeronaves que se prevé operarán en el ese horizonte conforme a lo especificado en el Plan Director.

#### 6.2.7 Variables climatológicas

Para representar la influencia de las variables climatológicas en el proceso de transmisión del ruido, se han considerado los siguientes valores de temperatura para los periodos anteriormente definidos:

- Periodo día: 20,4 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 7:00 hasta las 19:00 horas.
- Periodo tarde: 21,5 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 19:00 hasta las 23:00 horas.

Con el mismo criterio se ha establecido un valor de presión atmosférica para cada uno de los dos periodos horarios considerados:

- Periodo día: 762,98 mm Hg.
- Periodo tarde: 762,08 mm Hg.

Los datos horarios, tanto de temperatura como de presión atmosférica, a partir de los cuales se han obtenido las variables climatológicas utilizadas en el estudio han sido proporcionados por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).

#### 6.2.7 Modelización del terreno

El programa de simulación INM tiene la posibilidad de incorporar los datos altimétricos disponibles del terreno que se estudia, con el fin de considerar su efecto sobre los demás parámetros de la simulación.

#### 6.2.8 Métrica considerada

De acuerdo con la legislación aplicable, es necesario proceder a la evaluación de los escenarios en términos de afección acústica, mediante los indicadores L<sub>d</sub> y L<sub>e</sub>. No se ha evaluado el periodo noche debido a que el aeropuerto no opera en horario nocturno tal y como se recoge en el AIP.

La base de los indicadores empleados radica en la definición del nivel continuo equivalente a largo plazo, LAeq, distinguiendo entre un periodo día (7:00-19:00 horas) y un periodo tarde (19:00-23:00 horas).

#### 6.2.9 Índices de calidad ambiental

Al tratarse de una infraestructura existente, la valoración de la situación acústica consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en la Tabla A del Anexo II del 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. (B.O.E. núm. 254, de 23 de octubre de 2007), modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (B.O.E. núm 178, de 26 de julio de 2012).

#### 6.2.10 Niveles sonoros

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles  $L_{eq}$  55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde ( $L_d$  y  $L_e$ ) de los escenarios situación actual y desarrollo previsible

Ilustración III.7.- Huellas acústicas del aeropuerto de Melilla. Periodo día (7-19h)

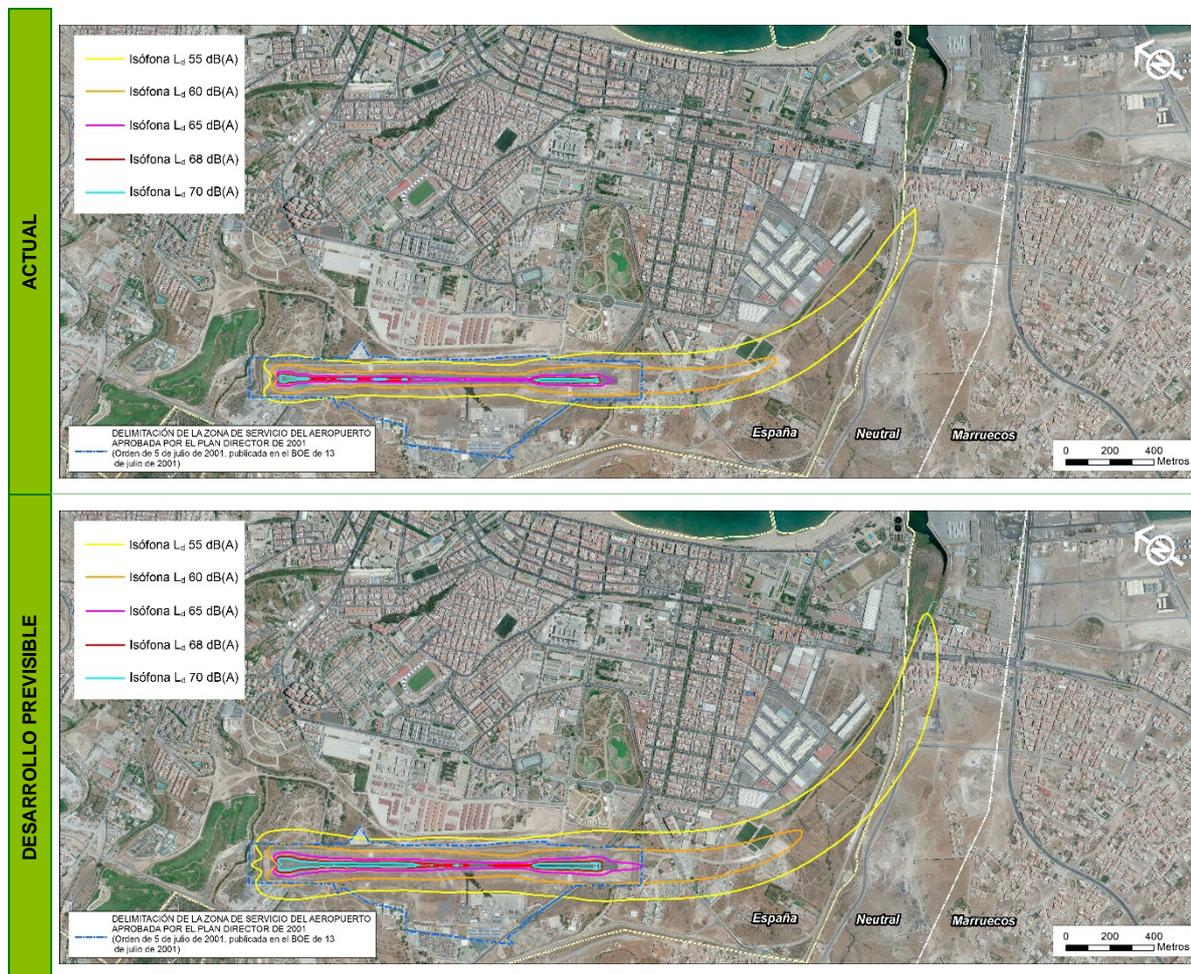
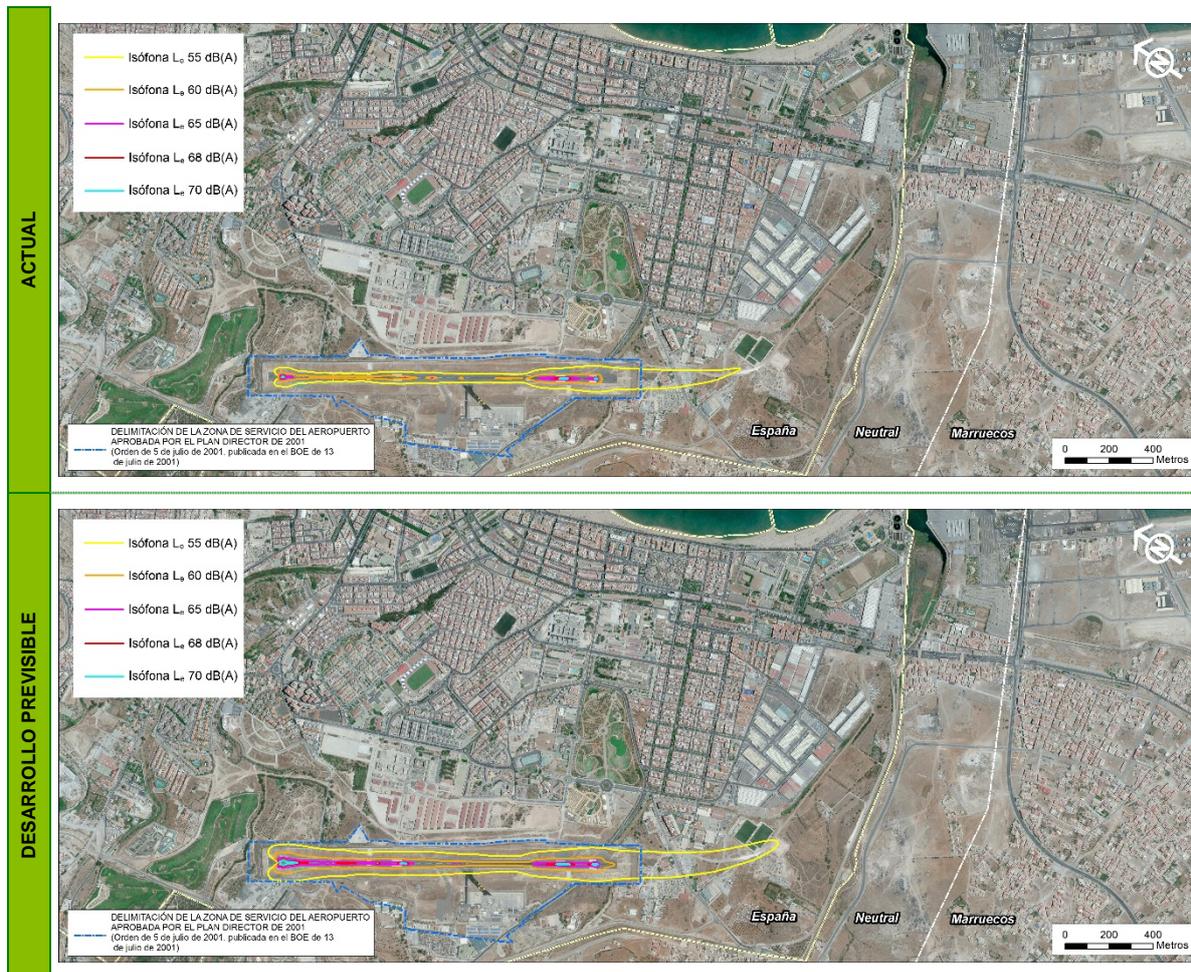


Ilustración III.8.- Huellas acústicas del aeropuerto de Melilla. Periodo tarde (19-23h)

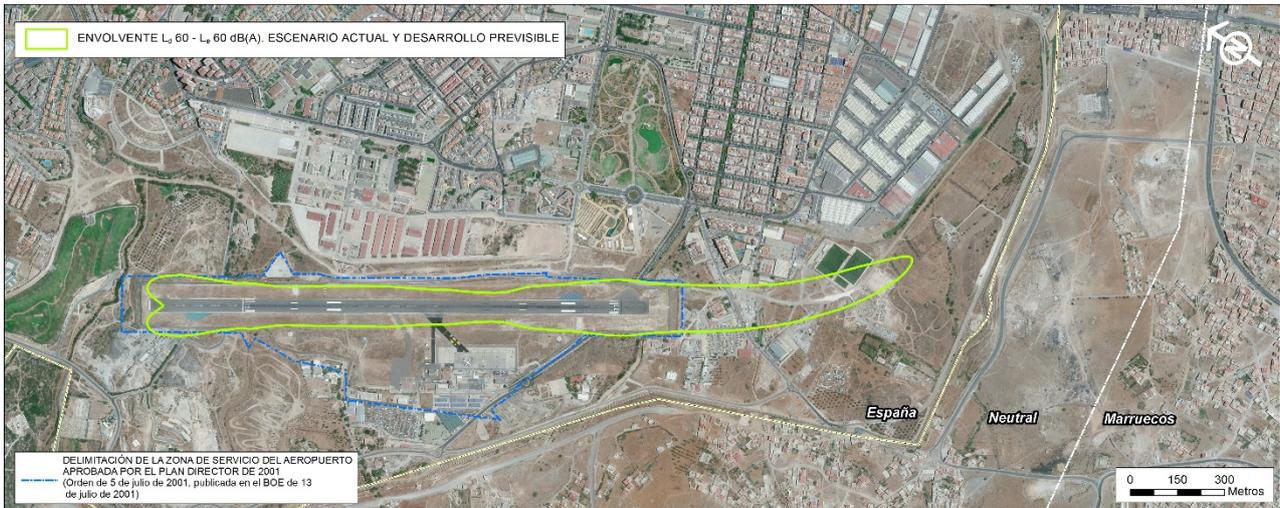


### 6.3 Zona de afectación acústica

Según el artículo 4 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, los planes directores deben contener documentación que refleje el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de servidumbres aeronáuticas, siendo las de tipo acústico una categoría de estas según el citado artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

De acuerdo con este artículo, el Plan Director del aeropuerto de Melilla incorpora el área de afectación acústica para el aeropuerto de Melilla, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por  $L_d 60$  dB (A) y  $L_e 60$  dB (A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para los escenarios actual y desarrollo previsible del plan director.

Ilustración III.9.- Área de afección acústica



## 7 Compatibilidad del aeropuerto con su entorno

### 7.1 Preámbulo

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el aeropuerto, en este Apartado se recogen una serie de criterios que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, *“Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación aérea, estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en las disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación”*.

Asimismo, en la Disposición Adicional Única de la dicha Ley 48/1960, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, *“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”*.

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente 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”*.

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 calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*.

Para verificar el cumplimiento de lo anterior, la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por el Real Decreto 1189/2011 y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, establece que: *“Las Administraciones públicas competentes para la tramitación del planeamiento territorial y urbanístico 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 de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que emita informe con carácter preceptivo y vinculante en relación al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y el tipo de afectación y los usos que se pretenden asignar a los espacios afectados por servidumbres aeronáuticas o acústicas”*. En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podría procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado.

Asimismo, también queda recogido en el artículo 29.2 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013:

*“Los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones aeronáuticas civiles, serán informados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. A tales efectos, previo a la aprobación inicial del instrumento de ordenación, el organismo competente del planeamiento solicitará de la Dirección General de Aviación Civil la emisión de dicho informe. Los informes relativos a las modificaciones o revisiones de planeamiento se ceñirán a los aspectos que hayan sido objeto de alteración.*

*En el caso de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, se requerirá el informe previo del Ministerio de Defensa.*

*Estos informes tendrán el carácter de preceptivos y vinculantes en lo que se refiere a la compatibilidad del planeamiento con las servidumbres aeronáuticas. En ellos se identificarán los ámbitos o sectores del planeamiento urbanístico informado que podrán acogerse a lo previsto en el artículo 32, así como las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas a los efectos de lo previsto en los artículos 31, 32 o 33.*

*El plazo para la emisión de estos informes es de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida, incluido el informe del Ministerio de Defensa, y en su caso, el de la Comunidad Autónoma. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el informe o informes preceptivos y vinculantes, se entenderán evacuados con carácter disconforme.*

*A falta de solicitud del informe preceptivo así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el instrumento de planificación territorial o urbanística en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.”*

Por ello, a continuación se recogen las disposiciones legales y también se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios, en base a 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.

## 7.2 Disposiciones legales en relación con el uso de los predios

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, modificado por el Real Decreto 1189/2011 y por el Real Decreto 297/2013, y del artículo 29.2 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

Por ello, 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 deberán 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.

No obstante lo anterior, podrán informarse favorablemente 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 aeronáutica competente, actualmente la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada la regularidad de las operaciones de

aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 29.5 y 33.1 del Decreto 584/1972, sobre servidumbres aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies limitadoras de obstáculos formular y 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 aeronáutica competente.

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas, 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.

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 aeronáutica competente, de acuerdo con el artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el artículo 16 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas.

Las construcciones, instalaciones o plantaciones en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas requieren autorización previa de la autoridad aeronáutica competente, conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas en su actual redacción.

Por último, 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 del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social y, consiguientemente, sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

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.

En este sentido, tanto el citado Real Decreto 1367/2007 como la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, establecen las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos, permitiendo conseguir su integración con los usos urbanísticos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por dichos aeropuertos.

### 7.3 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, así como las Servidumbres Aeronáuticas Acústicas, 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  $L_d = 60 \text{ dB(A)}$  -  $L_e = 60 \text{ dB(A)}$  -  $L_n = 50 \text{ dB(A)}$  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.

Para la legalización de edificaciones previamente existentes no amparadas por licencia, destinadas a usos de vivienda, residenciales o dotacionales educativos o sanitarios en cualquier categoría de suelo, que se encuentren en terrenos afectados por las curvas isófonas  $L_d = 60 \text{ dB(A)}$  -  $L_e = 60 \text{ dB(A)}$  -  $L_n = 50 \text{ dB(A)}$ , se deberán dotar del aislamiento suplementario que sea necesario para que en el interior de las mismas se cumplan los objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior habitable que se definen en la tabla B del Anexo 2 del 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, no corriendo el gestor aeroportuario ni el Ministerio de Fomento con los costes de dicha insonorización.

## 8 Áreas de Coordinación

Con motivo de las actuaciones a llevar a cabo en el horizonte que abarca el contenido de este Plan Director y que se describen en el Capítulo 5 de la Memoria, se establecerán las áreas de coordinación pertinentes entre las distintas instituciones involucradas con el fin de mantener el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias.

De esta forma, Aena, el Ministerio de Fomento y la Ciudad Autónoma de Melilla, así como cualquier otro afectado, deberán cooperar para mantener el grado de seguridad, operatividad y funcionalidad de la infraestructura mientras se lleven a cabo las actuaciones que configuren el desarrollo previsible.

En este sentido, cabe destacar que una de las actuaciones que se plantea propone la reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustibles en la zona militar del aeropuerto. La ejecución de esta actuación precisa por tanto de una coordinación previa entre el Ministerio de Defensa y Aena.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO