



## **ANEXO 3. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS**

Para lograr un correcto funcionamiento del espacio aéreo del aeropuerto, es necesario el cumplimiento estricto de las servidumbres aeronáuticas que garantizan la seguridad de los movimientos de las aeronaves en el entorno del aeropuerto. Las servidumbres aeronáuticas en vigor para este aeropuerto fueron establecidas por el Real Decreto n.º 1414/78, de 8 de junio (B.O.E. n.º 151, de 26 de junio de 1978), y en ellas se definen las superficies limitadoras de obstáculos correspondientes a la pista de vuelo existente, a las instalaciones radioeléctricas y a las maniobras de aproximación por instrumentos previstas. En el Plano 6.1 se representan las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Sur en su configuración actual.

Al llevarse a cabo las actuaciones previstas en las diferentes fases de desarrollo del aeropuerto, deberán actualizarse las servidumbres aeronáuticas, mediante la promulgación de nuevos Decretos y a su vez se irán confeccionando nuevos planos de servidumbres en los que se delimite el espacio aéreo necesario para garantizar la seguridad de las aeronaves en las diversas configuraciones del campo de vuelos.

Como el establecimiento de nuevas servidumbres aeronáuticas puede afectar a comunidades o propietarios en sus propiedades de uso, deberían valorarse las indemnizaciones que la creación de las nuevas servidumbres podría dar lugar.

Dada la existencia de Planes de Ordenación General del Territorio en el área de ubicación del aeropuerto, Términos municipales de Granadilla de Abona y San Miguel, será conveniente ofrecer a las Autoridades involucradas en el tema, las nuevas necesidades en servidumbres aeronáuticas, que se estima puede tener el aeropuerto en su máximo desarrollo, a fin de que en dicho documento se contemple este aspecto y no se coarte el crecimiento de la instalación aeroportuaria por mala planificación de los usos del terreno.

Las superficies afectadas por las servidumbres del campo de vuelos previstas para el desarrollo previsible del aeropuerto se indican gráficamente en el Plano 6.2. Es de reseñar que las servidumbres representadas corresponden a la configuración del campo de vuelos con tres pistas, es decir, la actual más la dual al sur (denominada alternativa B en el capítulo 6) más la paralela al norte (denominada alternativa D en el capítulo 6). Ello se ha considerado lo más adecuado, pues a falta del necesario proceso de decisión ya mencionado para definir completamente el desarrollo previsible del Aeropuerto, optando por la construcción de una u otra pista a corto plazo en base al análisis de los condicionantes expuestos, la salvaguarda del entorno, objetivo de las servidumbres, queda garantizada considerando dos nuevas pistas a estos efectos; máxime teniendo en cuenta que el máximo desarrollo propuesto incluye efectivamente ambas nuevas pistas.

El Área del Control Terminal (T.M.A.), así como las rutas normalizadas de entrada y salida, están publicadas por el Servicio de Información Aeronáutica (A.I.P. - España) de la Dirección General de Aviación Civil, y a ellas hará llegar la Dirección de Planificación de Infraestructuras en su momento oportuno, las propuestas de modificaciones necesarias para poder atender con la suficiente seguridad los tráficos y actuaciones estimadas.

