

1

Antecedentes y Marco Jurídico

1	Objeto de la Revisión	1.2
2	Marco Legal Existente	1.2
3	Alcance y Vigencia del Plan Director	1.5
3.1	Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.5
3.2	Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.5
3.3	Vigencia, revisión y actualización de Plan Director	1.6
4	Reseña Histórica del Aeropuerto	1.6

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

Como consecuencia de la continua globalización que presenta la economía mundial, los Sistema Generales Aeroportuarios han evolucionado de forma paralela, añadiendo a su papel de componentes de las redes de transporte funciones vinculadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

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

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

La elaboración de un Plan Director, proviene de la necesidad de que el aeropuerto y la Zona de Servicio sean ordenados mediante un instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria, que permita dar respuesta a la problemática derivada de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transporte aéreos, y al que se asigna la función de delimitación de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y la expansión del aeropuerto.

El marco normativo del Sistema General Aeroportuario establece la necesidad de redactar el Plan Director adecuándose a las directrices recogidas en el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, según las cuales en el Plan Director que se eleve al Ministerio de Fomento para su tramitación legal y aprobación, deberá desarrollarse la ampliación y expansión del mismo, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del Aeropuerto son:

- a) **Subsistema de Movimiento de Aeronaves.** Contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por:
 - Zona de Maniobras: pista de vuelo y calles de rodadura.
 - Zona de Estacionamiento: plataforma comercial y de Aviación General.
 - Instalaciones auxiliares.
- b) **Subsistema de Actividades Aeroportuarias.** Contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:
 - Zona de Pasajeros (incluye edificios terminales, aparcamiento y accesos).
 - Zona de Carga.
 - Zona de Apoyo a la Aeronave.
 - Zona de Actividades Complementarias
 - Zona de Servicios.
 - Zona de Aviación General.
 - Zona de Abastecimiento.

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

En la elaboración de la propuesta de “Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza” se definen, por tanto, las pautas de ordenación y desarrollo del Aeropuerto hasta su máximo desarrollo previsible, delimitando su Zona de Servicio y teniendo en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo: determinando las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido; garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno; y asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

En el Plan Director se expone que el desarrollo propuesto se realice conforme al interés público, preservando su papel como dinamizador del desarrollo turístico y económico de la Comunidad Aragonesa, y optimizando su eficiencia como aeropuerto competitivo en el entorno internacional.

1 Objeto de la Revisión

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

El dinamismo del ámbito socioeconómico actual, no es ajeno a los Aeropuertos. El modo de transporte aéreo se muestra especialmente sensible a alteraciones de dicho entorno, y su desarrollo va íntimamente ligado a la evolución de infinidad de parámetros difíciles de cuantificar, asociados a la demografía, economía y desarrollo de la sociedad. Proponer ampliaciones de los Sistemas Aeroportuarios a largo plazo resulta complicado, dado que las prognosis de tráfico realizadas mayoritariamente a medio y largo plazo no resultan suficientemente precisas. En base a este hecho, se establece la revisión del Plan Director vigente, según el Artículo 7 del RD 2591/1998, para corregir las desviaciones que hayan podido producirse en materia de tráfico aéreo, así como para asimilar los distintos cambios acaecidos en el mismo, por actuaciones llevadas a cabo como respuesta a necesidades surgidas debidas a cambios de modos de operación, satisfacción de nuevos segmentos de mercado, cambios en la normativa de aplicación, nuevas demandas de usuarios y concesionarios, etc

Otra contribución notable de la revisión de un Plan Director, es la implementación de modificaciones que hayan podido surgir en el entorno aeroportuario y la caracterización de nuevos agentes exógenos, que de alguna manera, puedan influir en el desarrollo de la actividad de la infraestructura.

2 Marco Legal Existente

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

Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zona y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.

Real Decreto 1558/1977 de 4 de julio transfiere la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General de Aviación Civil), al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (actual Ministerio de Fomento).

Real Decreto Ley 12/1978 de 27 de abril, que delimita las competencias entre administraciones militar y civil y adjudica la coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos civiles a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transportes y Comunicaciones, actualmente Ministerio de Fomento)

Artículo 82 de la Ley 4/90, de 29 de junio, que crea el ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) y **Real Decreto 905/1991** de 14 de junio, que define el régimen estatutario por el que se regirá Aena y sus sucesivas modificaciones (RD 1508/1991, RD 1167/1995, RD 1993/1996, RD 3/1997, RD 1711/1997, RD 2825/1998 y RD 105/2011). Así como **RD Ley 8**, de 4 de julio de 2014 por la que la sociedad mercantil Aena Aeropuertos pasa a llamarse Aena, S.A.

Artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, que convierte a Aena en Entidad Pública Empresarial.

Real Decreto 2858/1981 de 27 de noviembre, que adapta la clasificación hecha en la Ley de Navegación Aérea al concepto de “interés general” de la Constitución.

Artículo 156 y Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, -modificado por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, sobre la planificación de los Aeropuertos de interés general.

Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la “Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio”, que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos. Posteriormente han sido, modificados por el **Real Decreto 1541/2003** de 5 de diciembre, el **Real Decreto 1189/2011**, de 19 de agosto, y el **Real Decreto 297/2013**, de 26 de abril.

Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una Base Aérea y un Aeropuerto, y de las Bases Aéreas abiertas al tráfico civil, incluyendo en su artículo 1.2 entre los aeródromos de utilización conjunta al de Zaragoza, dado que en el mismo coexisten de hecho una Base Aérea y un Aeropuerto Civil.

Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por las que las servidumbres acústicas han quedado reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre “Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Ley 21/2003 de 7 de julio, Seguridad Aérea, que determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de 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.

Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que es una transposición que incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las distintas Administraciones Públicas.

Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrollo la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, la Orden FOM/2086/2011 por la que se actualizan las normas técnicas a la última edición del Anexo , (actualizado con RD 1189/2011).

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.

Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo.

Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, por el que se crea la sociedad Aena Aeropuertos S.A., se establece su régimen jurídico y sus competencias.

Conforme a lo anterior, de acuerdo al Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de los dispuesto por el artículo 166 de la **Ley 13/1996**, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su Zona de Servicio será afectada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las “Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.

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

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

El Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 25 de julio de 2001 y publicado en el B.O.E. nº 184 con fecha 2 de agosto de 2001. Por otra parte las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Zaragoza y sus instalaciones radioeléctricas se actualizan, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de conformidad con lo estipulado en el artículo 27 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, mediante el Real Decreto nº 725, de 26 de abril de 1.991 y publicado en el BOE nº 110 de 8 de mayo de 1.991.

Se debe contemplar de cara a la planificación del espacio aeroportuario, el convenio de 1993 de Transferencias de Aeropuertos Civiles y Aeropuertos de Utilización conjunta entre el Ministerio de Defensa y el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), y la Adenda de julio de 1998 a éste,

en los cuales establecen los criterios de delimitación de las áreas ocupadas por Defensa y Aena, así como la transferencia patrimonial de las zonas fijas para Aeropuerto Civil.

3 Alcance y Vigencia del Plan Director

3.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas

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

En aplicación de la citada normativa, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la zona de servicio aeroportuario que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable. En el punto III.5 del presente Plan, "Compatibilidad del Entorno con el Aeropuerto" se incluyen los criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

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

3.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, junto a sus posteriores modificaciones, con objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.

De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales y del orden social, en los planos nº 5.1, 5.2 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Zaragoza, tanto las establecidas en el Decreto nº 725, de 26 de abril de 1991, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos números 6.1 a 6.4 se encuentran las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Las curvas isófonas resultantes de procedimientos de evaluación ambiental de actuaciones aeroportuarias que no supongan modificación sustancial del Plan Director complementarán a las incluidas en el mismo a efectos de la determinación de afecciones acústicas.

3.3 Vigencia, revisión y actualización de Plan Director

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

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

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

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

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

4 Reseña Histórica del Aeropuerto

Los orígenes del actual Aeropuerto de Zaragoza son los antiguos aeródromos de Sanjurjo y Valenzuela, habilitados en plena guerra civil, en terrenos próximos al municipio de Garrapinillos. En 1940 se les asigna a ambos aeródromos una función mixta como base aérea militar y aeródromo civil.

Ilustración 1.1.- Fachada del lado tierra del antiguo edificio terminal



En septiembre de 1947 se abre al tráfico civil el aeropuerto de Sanjurjo. A finales de año se inicia la construcción de un edificio terminal inaugurándose en 1950. El campo de vuelo estaba formado por un rectángulo de 1.800 por 1.000 metros de terreno natural y disponía de un radiofaro, manga y "T" de vientos iluminada, balizaje nocturno y luces de límite de campo.

En julio de 1948 se abre al tráfico internacional y aduanero el aeródromo de Valenzuela que cuenta con luces de límite de campo y luces de eje de aterrizaje. Al año siguiente comienzan las obras de ampliación de la pista de vuelo.

En junio de 1951 vuelve a Zaragoza el tráfico comercial con la inauguración por parte de la compañía Aviaco de las Líneas Madrid-Zaragoza y Bilbao-Zaragoza-Barcelona.

En 1953 se firma el acuerdo entre España y Estados Unidos que incluye la construcción y uso conjunto de algunas bases aéreas e instalaciones militares, eligiéndose la base aérea de Valenzuela entre ellas. Inmediatamente se inician las obras de adecuación de las instalaciones. Se construye una pista de vuelo paralela de 3.718 metros, a 700 metros de distancia entre ejes con la ya existente de 2.600 metros de longitud, calles de rodadura, plataformas para estacionamiento de aeronaves y edificaciones. Las

instalaciones de la base aérea de Valenzuela se trasladan al Norte de la pista quedando al sur la artillería antiaérea.

El aeropuerto de Sanjurjo se clasifica como base militar abierta al tráfico civil y aeropuerto aduanero abierto al tráfico internacional en 1961, y cuatro años después pasa a denominarse oficialmente Aeropuerto de Zaragoza.

El Real Decreto 1167/1995 de 7 de julio lo calificó finalmente como “aeródromo de utilización conjunta base aérea-aeropuerto”.

En la actualidad el Aeropuerto es utilizado como centro distribuidor de mercancías, convirtiéndose en uno

Ilustración 1.2.- Imagen panorámica del Aeropuerto de Zaragoza. Año 2009.



de los aeropuertos más importantes de España en este ámbito. La implantación en 2007 de la Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA) en sus inmediaciones, ha supuesto una gran potenciación de este sector, dotando a la región de un sistema intermodal de transporte de carga, y provocando un aumento muy significativo del volumen de mercancías procesadas en el Aeropuerto. En paralelo a este desarrollo se han llevado a cabo mejoras en las instalaciones dotando al Aeropuerto de mejores y más amplias infraestructuras, para dar cabida y posibilidad de desarrollo a este modo de transporte aéreo.

A su vez, el tráfico de pasajeros ha experimentado una evolución muy notable, provocada por la implantación en el Aeropuerto de las aerolíneas de bajo coste.

Debido a esta evolución tan favorable del tráfico aéreo de pasajeros, a pesar de la puesta en funcionamiento de la línea de tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, fue necesario ampliar las instalaciones dedicadas a su procesamiento. Es por esto que en 2008 se inauguró un nuevo edificio terminal, coincidiendo con la Expo del agua 2008, celebrada en la ciudad de Zaragoza. El nuevo edificio cuenta con 16.250 metros cuadrados, repartidos en dos plantas, y un sótano de 7.000 metros cuadrados, dedicado a almacenes y vestuarios. Cuenta con seis puertas de embarque y 12 puestos de facturación. Asociados a este edificio, se han construido también un nuevo aparcamiento y una central eléctrica de mayor capacidad.

Dada la amplia utilización que de estas instalaciones hacen las aeronaves de pequeño tamaño, se amplió la plataforma de Aviación General, para dar satisfacción así a la demanda de estos usuarios.

En estos últimos años, debido a la crisis económica se ha reducido el tráfico de pasajeros y de operaciones si bien han dejado de disminuir en 2015. Por otro lado, la carga de la mano del impulso internacionalizador y de expansión de varias empresas que han hecho de Zaragoza su centro logístico, no ha dejado de crecer incluso en este período de crisis, si bien parece en 2015 se ha estabilizado pero con perspectiva de crecimiento en años venideros.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO