1

Antecedentes y Marco Jurídico

1 El Plan Director 1

2 Objeto de la revisión del plan director del aeropuerto de La Palma 2

3 Marco legal existente 3

4 Alcance y vigencia del Plan Director 4

4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas 4

4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas 5

4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director 5

5 Reseña histórica del aeropuerto 6

5.1 Aeropuerto de Buenavista 6

5.2 Aeropuerto de Mazo 7

ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

1 El Plan Director

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

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

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.

- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

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

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

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

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

Zona de Pasajeros

Zona de Carga

Zona de Apoyo a la Aeronave

Zona de Servicios

Zona de Aviación General

Zona de Abastecimiento

Zona de Actividades Complementarias

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

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

2 Objeto de la revisión del plan director del aeropuerto de La Palma

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

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

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobra y estacionamiento, se diseñará para las horas punta de tráfico comercial definidas para los horizontes de estudio considerados dentro del Desarrollo Previsible.

- El Área de Accesos se diseñará para las horas de máxima afluencia de pasajeros. Igualmente, el Área de aparcamiento se diseñará con el mismo criterio anterior.

- El Edificio Terminal de Pasajeros y sus diversas dependencias se diseñarán atendiendo a los criterios establecidos por IATA. Aena ha considerado como parámetros estándar para sus instalaciones los correspondientes a niveles de calidad de servicio B establecidos para la hora de diseño de cada horizonte de estudio del Desarrollo Previsible.

- El resto de las zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas, teniendo en cuenta las características y tipología del aeropuerto en estudio.

- La renovación de las instalaciones de navegación aérea.

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

3 Marco legal existente

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

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

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

Decreto 584/1972 de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, de 9 de agosto y Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el Real Decreto 1541/2003 de 5 de diciembre.

Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el R.D. 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

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

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

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

Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que deroga tanto la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, como el RD Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Reglamento (UE) 139/2014, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

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

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

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

El Plan Director del Aeropuerto de La Palma vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 3 de agosto de 2001 y publicado en el BOE nº 219, con fecha 12 de septiembre de 2001.

4 Alcance y vigencia del Plan Director

4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas

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

En aplicación de la citada normativa y al Artículo 29 del Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, 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.7 del presente Plan, "Compatibilidad del Entorno con el Aeropuerto" se incluyen los criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

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

4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, Decreto 584/1972 de 24 de febrero y Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.

De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en los planos nº 5.1, 5.2 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de La Palma, tanto las establecidas en el Real Decreto 1841/2009, de 27 de noviembre, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

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

4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director

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

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

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

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

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

5 Reseña histórica del aeropuerto

Los primeros pasos para la implantación de un servicio aéreo tienen lugar en la isla el 19 de febrero de 1921. El Ministerio de Fomento autoriza a Gumersindo Acosta Hernández para instalar un servicio de transporte aéreo para la Compañía Marítimo Canaria, en la zona marítimo-terrestre de la Playa de Tazacorte.

Sin embargo, las nuevas necesidades económicas, educativas y sanitarias principalmente, hacen pensar al comienzo de los años cincuenta en la construcción de un aeropuerto.

5.1 Aeropuerto de Buenavista

La especial orografía insular, con montañas que alcanzan altitudes superiores a los 2.300 metros dificulta la disponibilidad de terrenos llanos cercanos a los núcleos de habitantes más importantes.

Se selecciona para el aeropuerto una pequeña meseta situada a unos 350 metros sobre el nivel del mar, y a unos ocho kilómetros de la capital, Santa Cruz de la Palma. Esta meseta permite acondicionar una franja de terreno de 1.000 x 100 metros.

Este Aeropuerto, que se denominará de Buenavista, se lleva a cabo entre 1953 y 1954 y las obras son adjudicadas por aproximadamente un millón de pesetas.

El 22 de septiembre de 1955 se abre el aeropuerto al tráfico aéreo civil nacional, internacional de turismo y escalas técnicas del tráfico internacional.

Los servicios aéreos son realizados con aviones Junkers 52 militares y con algún DC-3 de la compañía Iberia, que realiza el vuelo en días alternos a Santa Cruz de Tenerife. Las frecuentes lluvias en el nuevo aeropuerto hacen impracticable el uso de la pista de vuelo, lo que obliga al Ministerio del Aire a construir una pista asfaltada. En el verano de 1956 se cierra el aeropuerto para proceder a esta pavimentación que no se concluye hasta los primeros meses de 1958.

En estas fechas, el aeropuerto dispone de una pista de vuelo de 900 metros pavimentados, con marcación 03-21, una plataforma de estacionamiento para un sólo avión y un barracón de madera y techo de uralita de unos 200 m^2, que hace las funciones de terminal de pasajeros.

Abierto nuevamente al tráfico, Iberia reanuda sus servicios con Tenerife que pasan a ser diarios.

La escasa longitud de la pista de vuelo que concluye en un talud por ambas cabeceras da lugar a algunos accidentes de los Junkers, que se salen de la pista sin consecuencias.

Durante unos meses Iberia cede la línea a Spantax, que opera primero con DC-3 y posteriormente con Fokker 27. Un avión de esta compañía, procedente de Tenerife, se ve obligado a amerizar junto al Puerto de la Cruz, pereciendo ahogado un pasajero en el accidente.

En 1959 se realiza la instalación provisional de un Centro de Emisores que mejora las comunicaciones con el resto de los aeropuertos y permite informar puntualmente sobre las condiciones meteorológicas, ya que por vientos cruzados, o por lluvias, las operaciones se deben suspender en más de un 15 % de las veces.

Ni la mejora del drenaje ni la construcción de una calle de rodaje mejoran la situación, ya que la cercanía de las montañas provoca cambios en los vientos y el estancamiento de nieblas.

A todo esto se une la invasión del campo de vuelos por parte del ganado y personas del lugar por carecer de vallado, que obliga a principios de los años sesenta a instalar unas barreras por el Cabildo Insular, para controlar el tráfico de la carretera de la isla que atraviesa casi perpendicularmente, y por su centro, la pista de vuelo.

Todas estas circunstancias y sobre todo la imposibilidad física de mejorar el Aeropuerto de Buenavista, lleva a las Autoridades Aeronáuticas a buscar un nuevo emplazamiento.

5.2 Aeropuerto de Mazo

Se seleccionaron unos terrenos paralelos a la costa, casi al nivel del mar en el Municipio de Mazo y se iniciaron las negociaciones con el Ministerio del Aire para la nueva construcción del Aeropuerto de Mazo.

Tras la redacción del proyecto correspondiente se realizaron los trabajos que permitieron la construcción de una pista de vuelo en dirección 01-19 que posibilitara la apertura al tráfico de una pista de 1.700 x 45 m.

El 24 de febrero de 1970 aterrizó el primer avión en el aeropuerto, un DC-3 del Ejército del Aire. El 3 de abril se iniciaron los vuelos directos entre La Palma y Gran Canaria con aviones Fokker F-27.

La inauguración oficial se celebró el 15 de abril de 1970, cuando el Boletín Oficial del Estado publicó la disposición del Ministerio del Aire que autorizaba la apertura del nuevo aeropuerto y el cierre del anterior. Ese día, el primer vuelo a Tenerife operó desde el aeropuerto de Buenavista y el segundo lo hizo en el nuevo Aeropuerto de La Palma dos horas después.

El aeropuerto heredó los códigos SPC (según IATA) y GCLA (según OACI) del antiguo Aeropuerto de Buenavista, que quedó cerrado al tráfico civil y sólo recibió algún vuelo militar antes de ser clausurado definitivamente.

La puesta en servicio de una franja mejorada y el crecimiento del tráfico aconsejaron la construcción de un muro de escollera que, previo relleno, permitiera obtener una explanada suficiente para ampliar la pista de vuelo en 500 metros por el extremo Norte de la existente. Con fecha 1 de abril de 1980 se abrió al tráfico la nueva pista de vuelo con una dimensión total de 2.200 x 45 m.

Entre 1980 y 2000 se produjo un importante incremento de pasajeros, operaciones y rutas en el aeropuerto. Este periodo culminó con la publicación del antiguo Plan Director, que marcaba las necesidades futuras de infraestructuras y establecía las directrices en el desarrollo del aeropuerto.

En el año 2001 comenzaron los trámites para llevar a cabo una ambiciosa ampliación del aeropuerto, consistente en un nuevo Terminal de pasajeros, que incorporará bloque técnico y torre de control, una nueva plataforma y la mejora de los accesos. Esta ampliación respondía a las crecientes demandas del tráfico aéreo.

En el año 2005 el tráfico del Aeropuerto de La Palma superó el millón de pasajeros, con más de 19.000 operaciones de aeronaves.

A partir del año 2006 el aeropuerto se ha visto inmerso en una profunda remodelación.

En 2007 se licitaron las obras de mejora del campo de vuelos, consistentes en la optimización del pavimento, nivelación de franjas, ajuste de sistemas de balizamiento, repuesto de señalización y dotación de RESAs.

En 2010 entraron en servicio la ampliación de la Central Eléctrica y el nuevo aparcamiento público.

A lo largo de 2011 se han puesto en servicio el nuevo Edificio del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, así como el nuevo área terminal que incluye un nuevo Edificio Terminal, Nuevo Bloque Técnico y dependencias de Navegación Aérea, nueva Torre de Control y Accesos a la nueva zona. El nuevo Edificio Terminal ha supuesto un notable aumento de la superficie disponible para el tratamiento de pasajeros.

El Aeropuerto de La Palma tiene conexiones con destinos nacionales e internacionales y ha mantenido durante los últimos cuatro años un tráfico superior al millón de pasajeros. Se ha consolidado como vía de entrada a la isla y como una garantía de conectividad. Por el carácter insular de La Palma, el aeropuerto cumple funciones de servicio público y aporta cohesión territorial.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO