

**III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS  
INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO  
TERRITORIAL CIRCUNDANTE**



## Contenidos

### III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE .....III.1

III.1. Información urbanística. Planes de ordenación del territorio. Comunidades Autónomas y Ayuntamientos .....III.5

III.1.1. Introducción.....III.5

III.1.2. Legislación Sectorial .....III.5

III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo.....III.8

III.1.4. Normativa Autonómica.....III.9

III.1.5. Planeamiento vigente: .....III.10

III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local.....III.18

III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales .....III.18

III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma .....III.22

III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes .....III.27

III.3.1. Introducción.....III.27

III.3.2. Servidumbres del aeródromo.....III.30

III.3.3. Servidumbres del helipuerto .....III.31

III.3.4. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas .....III.31

III.3.5. Servidumbres de la operación de aeronaves .....III.33

III.3.6. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas vigentes.....III.35

III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual.....III.39

III.4.1. Introducción.....III.39



Plan Director del Aeropuerto de Valencia	Código EPD 065.200
III.4.2. Servidumbres del aeródromo.....	III.42
III.4.3. Servidumbres del helipuerto .....	III.43
III.4.4. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas .....	III.44
III.4.5. Servidumbres de la operación de aeronaves .....	III.46
III.4.6. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado actual.....	III.47
III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible .....	III.51
III.5.1. Introducción.....	III.51
III.5.2. Punto de referencia del aeropuerto .....	III.51
III.5.3. Pistas de vuelo.....	III.52
III.5.4. Servidumbres del aeródromo.....	III.53
III.5.5. Servidumbres del helipuerto .....	III.54
III.5.6. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas .....	III.55
III.5.7. Servidumbres de la operación de aeronaves .....	III.57
III.5.8. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado Desarrollo Previsible .....	III.58
III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto.....	III.63
III.6.1. Preámbulo.....	III.63
III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.....	III.65
III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios.....	III.67
III.7. Conclusiones. Áreas de coordinación .....	III.68
<b>III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA</b>	<b>Página III.3</b>





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



### **III.1. Información urbanística. Planes de ordenación del territorio. Comunidades Autónomas y Ayuntamientos**

#### **III.1.1. Introducción**

Como es sabido el aeropuerto 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, como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones. 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.

El Sistema General Aeroportuario cuya competencia reside en la Administración General del Estado, está afectado también por la normativa 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, que permite la integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante.

#### **III.1.2. Legislación Sectorial**

La normativa de aplicación relativa a la Navegación Aérea 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, la soberanía del espacio aéreo y su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas.

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, fija los criterios básicos 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, y Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, que define el régimen estatutario por el que se regirá, adaptado a Entidad Pública Empresarial, según se establece en el art. 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

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 su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, 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", donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

La normativa distingue entre la figura del Plan Director, 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 la del 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 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"



Asimismo, se recoge los aspectos de tramitación de ambos planes; también indica 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 84.1 b 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 del entorno del aeropuerto.

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, 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, así como el decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos.

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.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Valencia sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por el Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, (BOE núm. 129 de 28 de mayo de 2008). Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y su entorno, así como a las maniobras de operación de aeronaves actualmente establecidas, por lo que irán revisándose según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.





Por otro lado, las servidumbres acústicas han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas, a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de septiembre (B.O.E. 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 Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, establece que los sectores del territorio afectados al funcionamiento de las infraestructuras del transporte, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas, las cuales deberán quedar delimitadas en los mapas de ruido.

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 el 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.

### III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo

La disposición final segunda de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo, delegó en el Gobierno la potestad de dictar un Real Decreto Legislativo que refundiera el texto de ésta y los preceptos que aún quedaban vigentes del Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Mediante el Real Decreto Legislativo 2/2008 de 20 de junio, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, la cual recoge en un solo cuerpo normativo el ordenamiento estatal. Dicha tarea refundidora, se afronta básicamente en dos objetivos: de un lado aclarar, regularizar y armonizar la terminología y el contenido dispositivo de ambos textos legales, y de otro, estructurar y ordenar en una única disposición general una serie de preceptos dispersos y de diferente naturaleza, procedentes del fragmentado Texto Refundido de 1992, dentro de los nuevos contenidos de la Ley de Suelo de 2007, adaptados a las competencias urbanísticas, de ordenación del territorio y de vivienda de las Comunidades Autónomas. De este modo, el objetivo final se centra en evitar la dispersión de tales normas y 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.

Esta Ley prescinde de regular técnicas específicamente urbanísticas, tales como los tipos de planes o las clases de suelo, y evita el uso de los tecnicismos propios de ellas para no prefigurar, siquiera sea indirectamente, un concreto modelo urbanístico. No es ésta una Ley urbanística, sino una Ley referida al régimen del suelo y la igualdad en el ejercicio de los derechos constitucionales a él asociados en lo que atañe a los intereses cuya gestión está constitucionalmente encomendada al Estado.

#### III.1.4. Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas, ha 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.

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril, otorgó a los municipios la competencia exclusiva en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

En el marco constitucional y a través del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, aprobado por Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio. Esta ley ha sido posteriormente modificada por la Ley Orgánica 4/1991, de 13 de marzo, por la Ley Orgánica 5/1994, de 24 de marzo, y finalmente derogadas todas ellas por la Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, que en su artículo 49, párrafo 9º, establece la competencia de la Generalidad en materia de Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda.

En el ejercicio de esta competencia se aprueba la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, la Ley 10/2004, de 9 de diciembre, de la Generalitat, del Suelo No Urbanizable, y la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana, que en su artículo 38.d, define los Planes Especiales como instrumentos de ordenación urbanística con el objetivo, entre otros, de definir, proteger y concretar el funcionamiento.



de las infraestructuras.

Mediante Decreto 67/2006, de 19 de mayo, del Consell, se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística, que deroga el Decreto 201/1998, de 15 de diciembre, Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana, y en cuyo capítulo IV, sección 7ª, se hace referencia a los Planes Especiales, y por Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana.

### **III.1.5. Planeamiento vigente:**

#### **III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial**

Mediante Orden Ministerial de 19 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 185 de 3 de agosto de 2001), se aprueba el primer Plan Director del Aeropuerto de Valencia, que delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015.

Asimismo persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

#### **III.1.5.2. Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial**

- *Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia*

Como desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Valencia de 19 de julio de 2001, se formuló por Aena el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia (PESGA-2004), presentándose a tramitación ante la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, con fecha 9 de julio de 2002, siendo aprobado definitivamente por Resolución de 15 de septiembre de 2004, de la Consellería de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana, y publicado en el BOPV nº 258, de 29 de octubre de 2005.



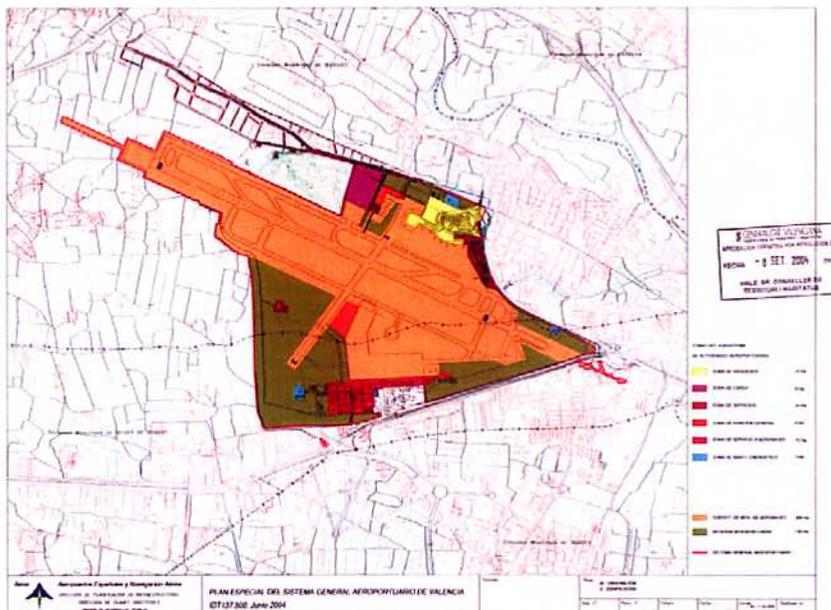


El Plan Especial tiene por objeto la ordenación urbanística y territorial del Sistema General Aeroportuario de Valencia, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, y como pieza esencial del sistema general de comunicaciones de rango internacional.

A este respecto, los artículos 75 y 38.d) de la Ley 16/2005, determina que el Plan Especial, una vez aprobado *“Es el instrumento de ordenación que complementa, desarrolla, mejora o modifica el planeamiento general y parcial”*.

Una vez aprobado el nuevo Plan Director, el PESGA-2004 continúa vigente en aquellas áreas y determinaciones no modificadas por el nuevo Plan Director.

#### Ilustración III.2.- PESGA-2004



La Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, establece como instrumentos de ordenación territorial de ámbito supramunicipal la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana y los Planes de Acción Territorial. La Ley formula una regulación que establece el marco donde tiene cabida la armonización de las distintas políticas sectoriales con incidencia territorial.

Entre los Planes de Acción Territorial que afectan a la provincia de Valencia se hallan los siguientes:







### III.1.5.3. Escala Local. Planeamiento Municipal

El Sistema General Aeroportuario de Valencia, se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Manises y Quart de Poblet.

El Área de Cautela Aeroportuaria incluye, además de los dos anteriores, una pequeña parte del término municipal de Riba-Roja de Túria.

#### III.1.5.1. • Plan General de Ordenación Urbana de Manises

En lo que respecta al término municipal de Manises, el planeamiento vigente es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) aprobado definitivamente el 4 de Julio de 1990. La zona que el PGOU recoge como aeropuerto se encuentra clasificada como Suelo No Urbanizable, con la calificación de Sistema General de Comunicaciones Urbanas e Interurbanas-Aeropuerto. Dicha zona no recoge en su totalidad el ámbito del Sistema General Aeroportuario definido por el vigente Plan Director para el término municipal de Manises.

El art. 5.45 de las NN. UU. establece que *“Las condiciones que se señalan para los aeropuertos son de aplicación en los terrenos que el planeamiento destine a tal fin y que se representan en la documentación gráfica del Plan General”*.

El art. 5.47 establece que *“Las determinaciones de la ordenación de los terrenos y de las edificaciones afectadas por las servidumbres aeronáuticas deberán respetar las limitaciones impuestas por la legislación aeroportuaria.”* Según el art. 5.48.1, el *“Aeropuerto es la zona que se destina a proporcionar la utilización del servicio aeroportuario a los ciudadanos. Podrán construirse naves de estación y los servicios terciarios complementarios.”*

Finalmente, el art. 13.8 establece que *“Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan el aeropuerto estarán sujetos a las servidumbres que se establezcan en la legislación vigente sobre aeropuertos y navegación aérea de noviembre de 1.960. ...”*

En lo que respecta al entorno, el Sistema General Aeroportuario, linda, por el norte y noreste, con áreas de Suelo Urbano industrial, con áreas de Suelo Urbanizable Programado de carácter Residencial, concretamente los Sectores 1 y 2 por el norte, con un ámbito reducido de Suelo Urbano Comercial por el norte, y con Suelo No Urbanizable de diferentes categorías por el oeste.

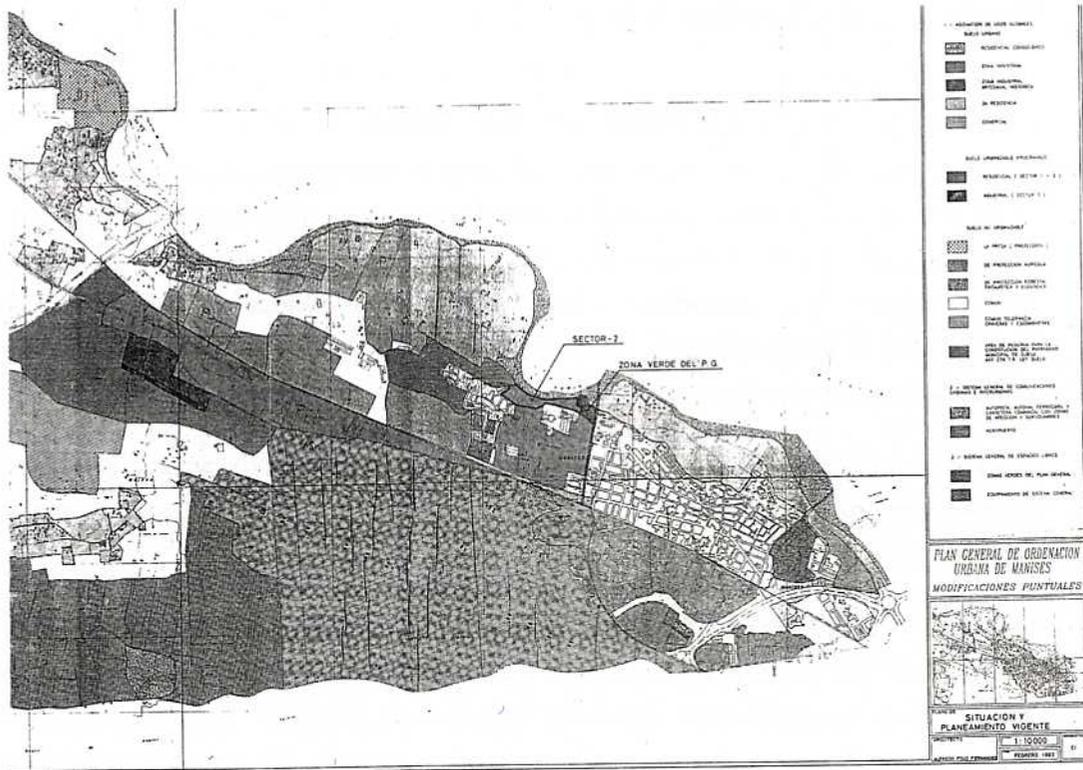
Los terrenos correspondientes al Área de Cautela Aeroportuaria, incluidos en el término municipal de Manises, tienen la clasificación de Suelo No Urbanizable de diferentes categorías.





Con fecha 25 de mayo de 2006, el Ayuntamiento de Manises acordó someter a exposición pública el documento de concierto previo a la tramitación y aprobación del nuevo Plan General de Ordenación Urbana.

Ilustración III.3.- PGOU de Manises



- *Plan General de Ordenación Urbana de Quart de Poblet*

El planeamiento vigente del municipio de Quart de Poblet es el Plan General de Ordenación Urbana de Carácter Transitorio (PGOU), aprobado definitivamente con fecha 3 de julio de 2002 (DOGV nº 4.336, de 16 de septiembre de 2002).

La zona que el PGOU recoge como aeropuerto se encuentra clasificada como Suelo No Urbanizable, con la categoría de Dotacional. Dicha zona no recoge en su totalidad el ámbito del Sistema General Aeroportuario definido por el vigente Plan Director para el término municipal de Quart de Poblet.



El art. 2.14.1 de las NN. UU del PGOU establece que *“Las instalaciones del aeropuerto incluidas en el presente plan están constituidas por dos partes: una, principal, comprendida en el recinto vallado al Norte de la A3 y otra, correspondiente a instalaciones de radiobaliza, incluida dentro de la manzana del suelo industrial “A” situada al Sur de dicha vía, al oeste de la calle Cautiva.”*

El art. 2.15 establece que *“Los terrenos destinados a instalaciones aeroportuarias de titularidad supramunicipal en el plan se clasifican como no urbanizables y se califican como pertenecientes a la red primaria de dotaciones públicas.”*

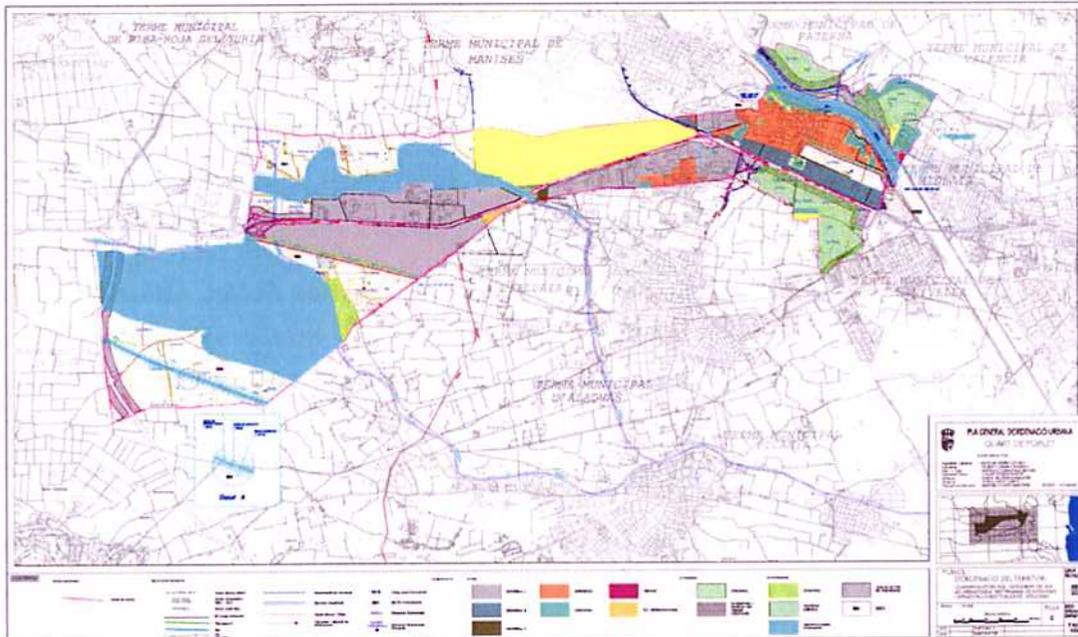
Finalmente, el art. 2.16 recoge que *“El municipio de Quart de Poblet, está sujeto al régimen de servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, establecido por Decreto de 16 de noviembre de 1973 (Boletín Oficial del Ministerio del Aire núm, 144, de 1 de diciembre de 1974), de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas (BOE núm, 69, de 21 de marzo de 1972) o disposiciones legales que las sustituyan.”*

Los terrenos correspondientes al Área de Cautela Aeroportuaria, incluidos en el término municipal de Quart de Poblet, tienen la clasificación de Suelo Urbano Industrial y Suelo No Urbanizable de diferentes categorías.

Con fecha 27 de noviembre de 2008, el DOGV publicó anuncio del Ayuntamiento de Quart de Poblet de la información pública de la propuesta de nuevo Plan General.



**Ilustración III.4.- PGOU de Quart de Poblet**



- *Plan General de Ordenación Urbana de Riba-Roja de Túria*

El planeamiento vigente en el municipio de Riba-Roja de Túria es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), aprobado definitivamente el 13 de marzo de 1997.

Los terrenos correspondientes al Área de Cautela Aeroportuaria, incluidos en el término municipal de Riba-Roja de Túria, están incluidos dentro del ámbito del Plan Parcial 2ª Fase del Parque Logístico en los términos municipales de Riba-Roja de Túria y Loriguilla, aprobado definitivamente por Resolución de 3 de noviembre de 2005 (BOPV nº 288, de 5 de diciembre de 2005). La Dirección General de Aviación Civil emitió, con fecha 18 de mayo de 2006, informe desfavorable sobre el Plan Parcial de la 2ª fase del Parque Logístico de Riba-Roja de Túria.

- *Plan General de Ordenación Urbana de Canet d'En Berenguer*

En el término municipal de Canet d'En Berenguer se halla situada la parcela donde se localiza la radioayuda para la navegación aérea denominada NDB SGO, que da servicio al Aeropuerto de Valencia.





El planeamiento vigente en el municipio de Canet d'En Berenguer es el Plan General de Ordenación Urbana, cuya aprobación definitiva se publicó en el BOP de fecha 21 de diciembre de 2001.

- *Normas Subsidiarias de Planeamiento de Calles*

En el término municipal de Calles se halla situada la parcela donde se localiza la radioayuda para la navegación aérea denominada VOR/DME CLS, que da servicio al Aeropuerto de Valencia.

El planeamiento vigente en el municipio de Calles son las Normas Subsidiarias de Planeamiento, aprobadas definitivamente el 21 de diciembre de 2000.



## III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local.

### III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales

La complejidad del transporte se visualiza en la dispersa organización a nivel político-administrativo en todos los estamentos de la actual Administración, tanto Comunitaria, como Estatal y Autonómica. El Ministerio de Fomento interviene no sólo en las propias infraestructuras de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos de Estado, etc, sino que a este panorama se debe añadir la competencia autonómica, especialmente en el sistema viario, y la Comunitaria dictando la política común del Transporte.

- Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante la **Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las Orientaciones Comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte**, que busca establecer las líneas principales de las medidas previstas para realizar la red transeuropea de transporte y determinar los proyectos de interés común cuya realización debe contribuir al desarrollo de la red.

Esta Decisión recoge que la red aeroportuaria está compuesta por los aeropuertos de interés común situados en el territorio comunitario y abiertos a la circulación aérea comercial. Los componentes regionales de la red facilitan el acceso al centro de la misma o contribuyen a comunicar las regiones periféricas y aisladas. Igualmente recoge que la red de gestión del tráfico aéreo incluye el plan de navegación aérea (espacio aéreo reservado a la circulación aérea general, rutas aéreas y ayudas a la navegación aérea), el sistema de gestión de los flujos de tráfico y el sistema de control del tráfico aéreo.

- Por otro lado, la Comisión presentó el 12 de septiembre de 2001 el **Libro Blanco de la política Europea de transportes de cara al 2010**. El objetivo de dicho libro es conciliar el desarrollo económico y las exigencias de una sociedad que demanda calidad y seguridad al efecto de fomentar un transporte moderno y sostenible de cara al 2010. Su revisión se presentó en la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 22 de junio de 2006.





En lo que respecta al transporte aéreo, el Libro incluye como objetivo: controlar el crecimiento del transporte aéreo, combatir la saturación del espacio aéreo y preservar el nivel de seguridad garantizando al mismo tiempo la protección del medio ambiente. Recoge como medida prioritaria la creación del cielo europeo único y una utilización más eficaz de las capacidades aeroportuarias.

- A nivel estatal el **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020 (PEIT)**, fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. Desarrolla sus objetivos generales sobre 4 ámbitos:

- Eficiencia del sistema
- Cohesión social y territorial
- Compatibilidad ambiental
- Desarrollo económico

En particular para el transporte aéreo el PEIT recoge como directrices específicas:

- Ordenación del Sistema Aeroportuario
- Gestión del Sistema Aeroportuario desde criterios de rentabilidad
- Reforzamiento de las inspecciones de seguridad
- Mejora de la operatividad de los aeropuertos
- Mejora de la calidad de los servicios
- Sostenibilidad medioambiental
- Apertura de la gestión de los aeropuertos
- Política de tasas
- Impulso a la especialización progresiva de los aeropuertos españoles



- Corrección de una centralidad excesiva
- Inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte público
- Desarrollo futuro de las instalaciones desde una perspectiva intermodal
- Inserción del sistema aeroportuario dentro de la cadena intermodal de transporte de mercancías
- Adaptación de la capacidad de los sistemas de navegación aérea a la demanda
- Impulso de las actividades españolas dentro del Cielo Único Europeo

Las prioridades definidas por el PEIT para el periodo 2005-2008 se dirigen a mejorar progresivamente la Sostenibilidad y el rendimiento ambiental del transporte aéreo, integrarlo progresivamente con los demás modos de transporte y facilitar la inserción del sistema aeroportuario en su entorno local.

A partir de 2009 los objetivos se dirigen a integrar progresivamente los servicios de transporte aéreo en el sistema intermodal de viajeros y mercancías y a asegurar la compatibilidad a largo plazo entre el transporte aéreo y los objetivos ambientales establecidos para el sector del transporte.

El PEIT recoge para el Plan Sectorial de Ferrocarriles 2005-2012, que se plantee como objetivo que, de manera progresiva, se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Para el Plan Sectorial de Carreteras, las prioridades se dirigen a mejorar y homogeneizar las condiciones de servicio en el conjunto de la red, en: seguridad, terminación de itinerarios de alta capacidad en ejecución y puesta en marcha de un sistema de servicios al usuario, desplegando las posibilidades de los Sistemas ITS.



- El **Plan Sectorial del Transporte Aéreo (PSTA)**, actualmente en tramitación, responde a lo recogido en el PEIT y tiene como objetivos generales:

1. Aumentar la seguridad integral del transporte aéreo.
2. Aumentar la calidad de los servicios
3. Adaptar las infraestructuras y servicios a la demanda de transporte aéreo
4. Conseguir un desarrollo ambientalmente sostenible
5. Incrementar la eficiencia económica y competitividad del sector
6. Potenciar la intermodalidad, reforzando la cohesión social y territorial
7. Fomentar la presencia internacional de España en el sector del Transporte Aéreo
8. Modernizar la legislación aeronáutica y los modelos de gestión

Para lograr el máximo cumplimiento de objetivos se plantean un conjunto de actuaciones, según las cuatro grandes aéreas previstas en el PEIT:

a) Actuaciones Infraestructurales en las instalaciones aeroportuarias:

- revisión de los planes directores de los aeropuertos de Aena
- inversiones necesarias en los ámbitos del transporte aéreo para su desarrollo y modernización para adaptar las capacidades a la demanda prevista en el año horizonte del PEIT (2020). Ello con el control ambiental de las EAE para la planificación y las EIA para los proyectos.

b) Actuaciones en accesos terrestres a las instalaciones aeroportuarias. Se plantean desde la coordinación y concertación con todas las administraciones, para mejorar la conectividad con otros modos de transporte.

c) Actuaciones no infraestructurales:



- planes de seguridad aeronáutica de la DGAC
- planes de seguridad operacional de Aena
- calidad del servicio
- eficiencia económica y competitividad
- modernización de la legislación aeronáutica y modelos de gestión

d) Actuaciones en Navegación aérea. Tienen carácter transnacional: Reglamentos, bloques de decisión del Cielo Único.

### III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma

La Conselleria de Infraestructuras y Transporte, concentra, dentro de sus competencias, la planificación, gestión e impulso de todas las infraestructuras esenciales para el crecimiento económico y el bienestar de la Comunidad Valenciana, para ello ha elaborado un Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010 (PIE) que va a ser el marco de referencia estable para las inversiones en infraestructuras, orientando la acción de la Generalitat Valenciana en esta materia y proponiendo un conjunto de criterios y objetivos para potenciar el gran esfuerzo modernizador que pretende llevar a cabo.

El PIE pretende facilitar la coordinación de esfuerzos inversores de la Generalitat y la Administración central multiplicando sus esfuerzos positivos. El marco temporal del PIE coincide con un período de fuertes inversiones del Gobierno Central en la Comunidad Valenciana y de construcción de dos grandes proyectos estratégicos: el AVE y el PHN.

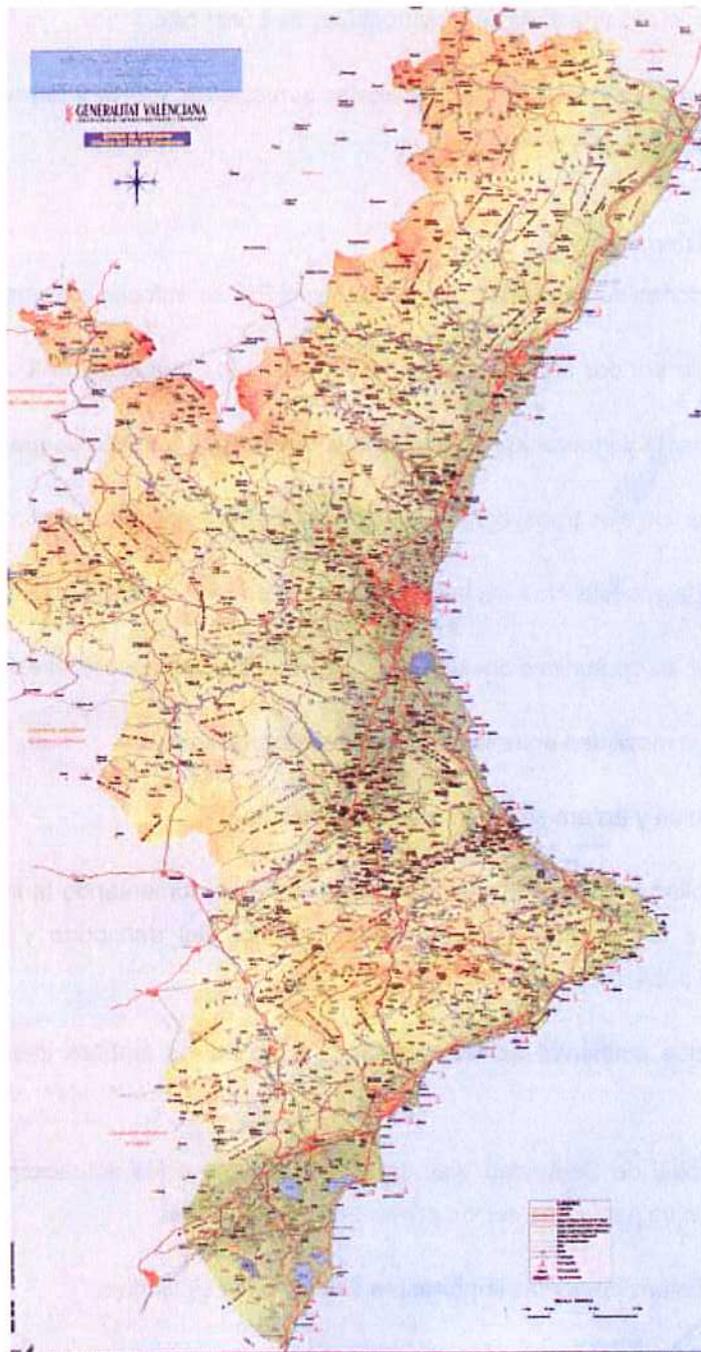
Los objetivos principales del PIE son los siguientes:

- a) Impulsar el crecimiento económico, favoreciendo la productividad y eficiencia de los diversos sectores.
- b) Elevar los niveles de bienestar social y de oportunidades de los ciudadanos, mejorando la movilidad y la comunicación.
- c) Favorecer el uso racional de los recursos, permitiendo el desarrollo sostenible del territorio.



d) Dotar a la Comunidad Valenciana de infraestructuras equiparables a las regiones más avanzadas de la Unión Europea.

**Ilustración III.5.- Infraestructuras de la Comunidad Valenciana**



El Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana, propone diversas actuaciones viarias y ferroviarias en coherencia con las directrices del planeamiento territorial vigente y con una visión sostenible de la movilidad. Estas actuaciones, concertadas y consensuadas por las dos Administraciones (Estado y Comunidad Autónoma), son las soluciones elegidas para agilizar la movilidad y la eficacia de las infraestructuras de transporte.

A continuación se describen las principales actuaciones viarias y ferroviarias propuestas por el PIE en la Comunidad Valenciana:

#### III.2.2.1. Sistema viario

Las actuaciones de carreteras propuestas en el PIE se enfocan a diversos objetivos:

- a) Multiplicar por dos las vías de alta capacidad en la Comunidad Valenciana.
- b) Completar la vertebración norte sur de la Comunidad a través de grandes ejes viarios.
- c) Potenciar los ejes transversales para canalizar los flujos hacia el corredor costero.
- d) Mejorar la accesibilidad hacia los espacios interiores, creando una red mallada viaria.
- e) Impulsar las comunicaciones de la Comunidad Valenciana con el exterior.
- f) Mejorar la movilidad entre las tres áreas metropolitanas.
- g) Eliminación y tratamiento de todas las travesías.
- h) Desarrollar una red supramunicipal de carreteras, fomentando la intermodalidad, a través de la conexión a las grandes infraestructuras y nodos del transporte y a los principales nodos del transporte público.
- i) Integración ambiental de las carreteras, tanto en los ámbitos interurbanos como en las áreas urbanas.
- j) Plan Global de Seguridad Vial: atención creciente a las actuaciones dirigidas a garantizar una conducción segura y una acción preventiva sobre las vías.

Entre las actuaciones más importantes destacan las siguientes:

- a) Cierre de la autovía central de Alicante (A-7).



- b) Impulsar el recorrido de la A-7 en la provincia de Castellón.
- c) Ejecutar las variantes de Benicasim-Oropesa, Peñíscola-Benicarló-Vinaroz en la N-340.
- d) Fomento ejecutará todas las actuaciones previstas en la N-332 en Valencia y Alicante (en particular aquellas incluidas en el Protocolo firmado en octubre de 1998 y que el anterior Gobierno no realizó) por valor de 412,74 M€.
- e) Fomento construirá un tercer carril en los siguientes tramos de autovía: En la A-7 (variante de l'Alcudia y tramo entre el enlace de Xátiva y el enlace con la A-35), en la A-3, en el tramo entre Albuñol y Valencia, en la V-21 (Puzol-Carraixet) y en el By-pass de Valencia, desde Puzol a Silla de 47 Km. Ya se ha preadjudicado el proyecto de uno de los dos tramos pendientes (18 Km.), el que une la A-3 con el distribuidor Sur de 4,5 Km.

También ejecutará la parte valenciana de la autovía Cieza - Font de la Figuera, que comunicará Alicante y Murcia por el interior, asumirá el acondicionamiento homogéneo de la N-234, desde Vinaroz al límite de provincia con Teruel y realizará las obras de acondicionamiento de la N-330 en Ayora y Cofrentes.

#### III.2.2.2. Sistema ferroviario

Se describen a continuación las distintas actuaciones ferroviarias que propone el PIE:

- a) Red de Alta Velocidad (TAV): Para dar respuesta a las necesidades de movilidad nacional e internacional y dotar a la Comunidad Valenciana de una red de transporte con niveles de oferta y calidad de servicio comparable al de las áreas europeas más desarrolladas se propone la conexión en alta velocidad con Madrid y el corredor mediterráneo. Se pretende también desarrollar los servicios de alta velocidad regional apoyándose en los dos corredores nacionales.
- b) Remodelación de las redes arteriales ferroviarias de Alicante (soterramiento) y Valencia (Parque Central)
- c) Cercanías RENFE: Se pretende mejorar el servicio y potenciar el uso por parte de los ciudadanos con las siguientes actuaciones:
  - Línea C1: Duplicación de vía en tramo Cullera-Xeraco y su extensión entre Gandía y Denia.
  - Línea C5: Sagunto-Caudiel: Mejora de la infraestructura y superestructura de vía.



- Acondicionamiento de la línea Xátiva-Alcoi.

d) Mejorar la seguridad ferroviaria a través de la ampliación del programa de supresión de pasos a nivel en las líneas de FGV y del convenio de supresión firmado con el Ministerio de Fomento para actuar sobre la red estatal.

e) Castellón, Valencia y Alicante tendrán zonas logísticas de ámbito metropolitano, que se completará con otras instalaciones de menor rango en las cabeceras comarcales destinadas al estacionamiento de vehículos pesados.

f) Plan de Integración urbana del sistema ferroviario a su paso por los núcleos urbanos consolidados.

g) Coordinación del transporte metropolitano y comarcal.

h) Fomentar la movilidad alternativa: recuperación de vías verdes y modos de transporte ecológicos.

En concreto, en el área metropolitana de Valencia se van a realizar numerosas actuaciones ferroviarias para conseguir que todos los municipios del área metropolitana dispongan de una parada de metro, tranvía o cercanías. Se pueden resumir en las siguientes:

- Conexión líneas 1 y 3 de Metro Valencia y mejora de la accesibilidad en las estaciones de la L-1.

-Construcción de la T2 Torrefiel/Oriols-Xátiva/Parque Central-Nazaret.

-Extensión de la línea 3 de Metro Valencia a Torrent Avinguda y construcción de una nueva estación que conectará con la estación central de RENFE.

-Prolongación de la T4 al barrio de La Coma y Valterna y conexión con la línea 5 entre Avenida Mediterráneo y Jerónimo de Monsoriu.

-Línea 5: construcción de los tramos Ayora-Estación de Renfe del Cabanyal, Mislata-Aeropuerto y Manises-Riba-roja-Vilamarxant.

-Construcción de la Línea Orbital del tranvía.

-Construcción del tranvía de l'Horta Sud.

-Duplicación de vía, electrificación y mejora de instalaciones en la línea de cercanías C3 de RENFE.

-Implantación de una línea de autobús guiado entre Sagunto y Puerto de Sagunto.



### III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

#### III.3.1. Introducción

##### III.3.1.1. Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia fueron modificadas por *Real Decreto num. 856/2008 de 16 de mayo (BOE, núm. 129, de 28 de Mayo de 2008)*. Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por decreto 2490/1974 de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)* y con el *Decreto 1844/1975 de 10 de julio (BOE, núm. 191, de 11 de Agosto de 1975)* 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 establecidas.

##### III.3.1.2. Base Legal

El *Decreto 584/1972, de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas*, modificado por *Decreto 2490/1974, de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)*, fija con carácter general las normas que deben regir para las servidumbres de los aeródromos y aeropuertos nacionales.

El *Decreto 1844/1975, de 10 de julio (BOE núms. 191, de 11 de agosto de 1975)*, fija con carácter general las normas que deben regir para las servidumbres de los helipuertos nacionales.

Posteriormente, el *Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (BOE núm.303, de 19 de diciembre)* indica en su Disposición adicional única que las referencias al Ministerio de Aire deben sustituirse por el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Defensa, según corresponda.

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.

De conformidad con lo dispuesto en los mencionados Decretos y sus modificaciones, y teniendo en cuenta, a su vez, la normativa internacional mencionada, se ha procedido al estudio de las





servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia aprobadas por el *Real Decreto num. 856/2008 de 26 de mayo (BOE, núm. 129, de 28 de Mayo de 2008)*.

### III.3.1.3. Datos generales del aeropuerto

#### III.3.1.3.1. Punto de Referencia del aeropuerto y del helipuerto

El punto de referencia del aeropuerto, establecido a efectos de situación del campo de vuelos e identificación del aeropuerto de conformidad con lo dispuesto en el apartado 10 del artículo 5º, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, es aquel cuyas coordenadas se muestran en la Tabla III.1

**Tabla III.1.- Punto de referencia del aeropuerto**

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
<b>PR</b>	39° 29' 21,5"	0° 28' 53,8"	716.683,800	4.374.315,100	61

Fuente: Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo

El punto de referencia del helipuerto (RP H), establecido a efectos de situación del campo de vuelos e identificación del helipuerto de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6º del *Decreto 1844/1975*, es aquel cuyas coordenadas se muestran en la Tabla III.2.

**Tabla III.2.- Punto de referencia del helipuerto**

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
<b>PR H</b>	39° 29' 01,4"	0° 29' 14,3"	716.213,146	4.373.681,750	63

Fuente: Real Decreto 856/2008 de 16 de mayo

#### III.3.1.3.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Valencia dispone de una pista de vuelo, la 12-30. La pista 04-22 se ha acondicionado para el aterrizaje y despegue de helicópteros.

La pista 12-30 tiene unas dimensiones de 3.215 x 45 metros, sus características se especifican en la Tabla III.3.



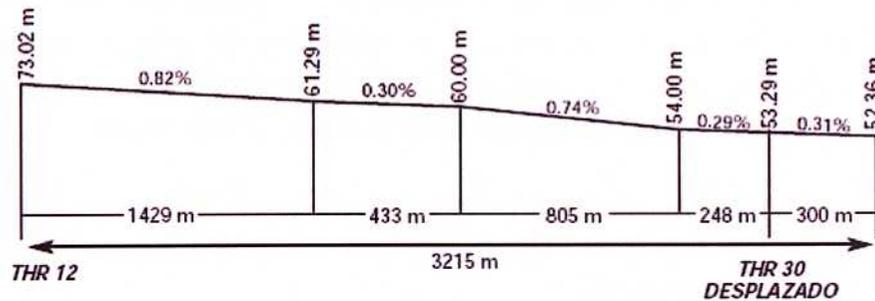
Tabla III.3.- Características de la pista de vuelo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
12	39° 29' 46,9"	0° 30' 00,4"	715.071,716	4.375.052,396	73
30 DESPLAZADO	39° 29' 05,2"	0° 28' 11,0"	717.722,625	4.373.840,347	53
30	39° 29' 00,9"	0° 27' 59,8"	717.993,600	4.373.716,200	52

Fuente: Real Decreto 856/2008 de 16 de mayo

El perfil longitudinal de la pista, según datos del AIP España, se presenta en la Ilustración III.1.

Ilustración III.1.- Perfil longitudinal de la pista



El área de aterrizaje y despegue de la pista 04-22 tiene unas dimensiones de 426 x 42 metros y la zona de toma de contacto es un cuadrado de 17 metros de lado.

En la Tabla III.4 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y altitud de los umbrales de la pista 04-22:

Tabla III.4.- Coordenadas del área de aterrizaje y despegue 04-22

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
04	39° 28' 55,8"	0° 29' 19,9"	716.082,327	4.373.506,155	63
22	39° 29' 07,0"	0° 29' 08,6"	716.343,813	4.373.857,395	62

Fuente: Real Decreto 856/2008 de 16 de mayo





### III.3.1.3.3. Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de *Real Decreto num. 856/2008 de 16 de mayo (BOE, núm. 129, de 28 de Mayo de 2008)*, el Aeropuerto de Valencia se clasifica, en cumplimiento del *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, como aeródromo de **letra de clave "A"**.

Según la clasificación recogida en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, el Helipuerto de Valencia corresponde a la **categoría A**.

### III.3.2. Servidumbres del aeródromo

#### III.3.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son: área y superficie de subida de despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y altitud de los umbrales de la pista y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo para la pista 12-30:

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ALTITUD (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	
PR	39º 29' 21,5"	0º 28' 53,8"	716.683,800	4.374.315,100	61
Umbral 12	39º 29' 46,9"	0º 30' 00,4"	715.071,716	4.375.052,396	73
Umbral 30	39º 29' 00,9"	0º 27' 59,8"	717.993,600	4.373.716,200	52

Fuente: **Aena**

#### III.3.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (subida de despegue, aproximación, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.





En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

### III.3.3. Servidumbres del helipuerto

#### III.3.3.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 6º del Decreto 1844/1975* las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del helipuerto son: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición y superficie horizontal.

#### III.3.3.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (subida en el despegue, aproximación, transición y horizontal), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del helipuerto.

En el artículo 7 del *Decreto 1844/1975*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

### III.3.4. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### III.3.4.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que son necesarias establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

#### III.3.4.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, 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.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada una de las instalaciones radioeléctricas.

#### III.3.4.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas correspondientes al Aeropuerto de Valencia se relacionan en la Tabla III.5, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas y su altitud en metros sobre el nivel del mar.



Tabla III.5.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Valencia

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y
TWR*	87	39° 29' 28,6"	0° 28' 16,2"	717.576	4.374.560
GP IVC	54	39° 29' 05,5"	0° 28' 23,5"	717.424	4.373.842
DME IVC	63	39° 29' 05,9"	0° 28' 23,1"	717.431	4.373.855
LLZ IVC	77	39° 29' 54,5"	0° 30' 20,4"	714.587	4.375.274
GP VLN	69	39° 29' 38,1"	0° 29' 48,7"	715.360	4.374.789
DME VLN	78	39° 29' 38,5"	0° 29' 48,4"	715.366	4.374.802
LLZ VLN	50	39° 28' 55,3"	0° 27' 45,0"	718.351	4.373.553
LM 30 B	50	39° 28' 46,7"	0° 27' 22,5"	718.896	4.373.302
NDB B	55	39° 28' 46,8"	0° 27' 22,2"	718.903	4.373.307
VOR VLC	67	39° 29' 08,3"	0° 28' 59,0"	716.573	4.373.905
DME VLC	70	39° 29' 08,5"	0° 28' 59,2"	716.566	4.373.911
LO PND	9	39° 26' 14,7"	0° 20' 47,5"	728.473	4.368.887
NDB PND	25	39° 26' 14,7"	0° 20' 47,3"	728.479	4.368.889
CENTRO EMISORES	66	39° 29' 53,9"	0° 29' 20,0"	716.032	4.375.297
RADAR VALENCIA	89	39° 29' 56,3"	0° 29' 33,7"	715.701	4.375.362

Fuente: Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo

### III.3.5. Servidumbres de la operación de aeronaves

#### III.3.5.1. Generalidades

De acuerdo al *Decreto 584/1972, de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas*, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

\* Centro de comunicación VHF/UHF asociado a la Torre de Control (TWR)



Las servidumbres a establecer 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.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

### III.3.5.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras VOR, ILS, LOCATOR y NDB

Las maniobras vigentes de aproximación por instrumentos al Aeropuerto de Valencia son las siguientes:

Aproximación instrumental de no precisión VOR Z a la pista 12 (VOR RWY 12), de fecha 7 de junio de 2007.

Aproximación instrumental de no precisión VOR Y a la pista 12 (VOR Y RWY 12), de fecha 7 de junio de 2007.

Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 12 (ILS RWY 12), de fecha 7 de junio de 2007.

Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 30 (ILS RWY 30), de fecha 7 de junio de 2007.

Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 30 (VOR RWY 30), de fecha 7 de junio de 2007.

Aproximación instrumental de no precisión L a la pista 30 (L RWY 30), de fecha 7 de junio de 2007.

Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 30 (NDB RWY 30), de fecha 7 de junio de 2007.

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres vigentes se muestran en el plano 5.1.



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

#### III.3.6.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

#### III.3.6.2. Términos municipales afectados

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

Alaquas	Albal
Alboraya	Alcacer
Aldaia	Alfajar
Alfara del Patriarca	Almassera
Benaguasil	Benetusser
Beniparrel	Benisano
Betera	Bonrepos i Mirambel
Bugarra	Burjassot
Catarroja	Cheste
Chiva	Domeño
Eliana	Foios
Gestagar	Godella
Lliria	Loriguilla

Manises	Massanassa
Meliana	Mislata
Moncada	Montserrat
Paiporta	Paterna
Pedralba	Picassent
Pincaya	Pobla de Vallbona
Quart de Poblet	Riba-Roja de Turia
Rocafort	San Antonio de Benagber
Sedavi	Silla
Tabernes Blanques	Torrent
Valencia	Vilamarxant
Vinalesa	Xirivella

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas, según se manifiesta en la Ilustración III.2.







HOLA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

### III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual

#### III.4.1. Introducción

Se procede a actualizar los datos del aeródromo en virtud de la información que proporciona la Red de Control Topográfica Aeroportuaria (RCTA) de **Aena**.

##### III.4.1.1. Datos generales del aeropuerto

##### III.4.1.1.1. Punto de Referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres del Aeropuerto de Valencia (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 12-30. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.6. La altitud de referencia para la superficie horizontal interna del aeropuerto coincide con la cota del PR, y es de 61 metros.

Tabla III.6.- Punto de referencia

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
<b>PR</b>	39° 29' 21,5"	0° 28' 53,8"	716.684	4.374.315	61

Fuente: **Aena**

El punto de referencia para la definición de las servidumbres del Helipuerto de Valencia (PR H) se encuentra aproximadamente localizado en el centro del área de aterrizaje y despegue 04-22. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.7. La altitud de referencia para la superficie horizontal del helipuerto coincide con la cota del PR H, y es de 63 metros.

Tabla III.7.- Punto de referencia

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
<b>PR H</b>	39° 29' 01,4"	0° 29' 14,3"	716.213	4.373.682	63

Fuente: **Aena**





#### III.4.1.1.2. Pista de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Valencia dispone de una pista de vuelo, la 12-30. La pista 04-22 se ha acondicionado para el aterrizaje y despegue de helicópteros.

La pista 12-30 tiene unas dimensiones de 3.215 x 45 metros, sus características se especifican en la Tabla III.3.

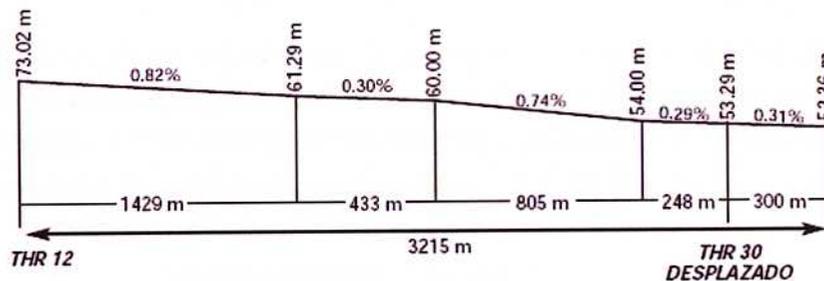
Tabla III.8.- Características de la pista de vuelo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	
12	39° 29' 46,9"	0° 30' 00,4"	715.072	4.375.052	73
30 DESPLAZADO	39° 29' 05,2"	0° 28' 11,0"	717.723	4.373.840	53
30	39° 29' 00,9"	0° 27' 59,8"	717.994	4.373.716	52

Fuente: Aena

El perfil longitudinal de la pista, según datos del AIP España, se presenta en la Ilustración III.3.

Ilustración III.3.- Perfil longitudinal de la pista



El área de aterrizaje y despegue de la pista 04-22 tiene unas dimensiones de 426 x 42 metros y la zona de toma de contacto es un cuadrado de 17 metros de lado.

En la Tabla III.9 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y altitud de los umbrales del área de aterrizaje y despegue 04-22:



Tabla III.9.- Coordenadas del área de aterrizaje y despegue 04-22

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
04	39° 28' 55,8"	0° 29' 19,9"	716.082	4.373.506	63
22	39° 29' 07,0"	0° 29' 08,6"	716.344	4.373.857	62

Fuente: Aena

III.4.1.1.3. 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 (14,53 °C). 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).

El coeficiente medio de reducción por elevación, temperatura y pendiente, para la pista de vuelo y para el área de aterrizaje y despegue se muestran a continuación:

Tabla III.10.- Cálculo de la Longitud Básica de Pista - Letra Clave de Pista

PISTA	COEFICIENTES DE REDUCCIÓN			LONGITUD BÁSICA (**)	LETRA CLAVE (***)
	Por Elevación (F <sub>h</sub> )	Por Temperaturas (F <sub>t</sub> )	Por pendiente (F <sub>p</sub> ) (*)		
	$\left(1 + \frac{0,07 \cdot h}{300}\right)$	$[1 + 0,01 \cdot (T_{ref} - T_{spo})]$	$[1 + Pend_{efect} \cdot 0,1]$		
12-30	1,0170	1,1547	1,0643	2.572 m	A

(\*) La pendiente es 0,643%

(\*\*) La longitud básica se obtiene de aplicar el coeficiente resultante de multiplicar los tres factores F<sub>h</sub>, F<sub>t</sub> y F<sub>p</sub> a la longitud física de la pista

(\*\*\*) De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972 de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de 9 de agosto de servidumbres aeronáuticas.



Área de aterrizaje y despegue (Helipuerto)	COEFICIENTES DE REDUCCIÓN			LONGITUD BÁSICA (**)	Categoría (***)
	Por Elevación (F <sub>h</sub> )	Por Temperaturas (F <sub>t</sub> )	Por pendiente (F <sub>p</sub> ) (*)		
	$\left(1 + \frac{0,07 \cdot h}{300}\right)$	$[1 + 0,01 \cdot (T_{ref} - T_{apo})]$	$[1 + Pend_{efect} \cdot 0,1]$		
04-22	1,0146	1,1541	1,0056	362	A

(\*) La pendiente es 0,056%

(\*\*) La longitud básica se obtiene de aplicar el coeficiente resultante de multiplicar los tres factores F<sub>h</sub>, F<sub>t</sub> y F<sub>p</sub> a la longitud del área de aterrizaje y despegue : Longitud básica = longitud del área de aterrizaje y despegue / (F<sub>h</sub> \* F<sub>t</sub> \* F<sub>p</sub>)

(\*\*\*) De acuerdo con lo establecido en el Decreto 1844/1975 de 10 de julio de servidumbres aeronáuticas

### III.4.2. Servidumbres del aeródromo

#### III.4.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y altitud de los umbrales de la pista y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo para la pista 12-30:

Tabla III.11.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
PR	39° 29' 21,5"	0° 28' 53,8"	716.684	4.374.315	61
Umbral 12	39° 29' 46,9"	0° 30' 00,4"	715.072	4.375.052	73
Umbral 30	39° 29' 00,9"	0° 27' 59,8"	717.994	4.373.716	52

Fuente: Aena



### III.4.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (aproximación, subida de despegue, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *"deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 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"*.

### III.4.3. Servidumbres del helipuerto

#### III.4.3.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 6º del Decreto 1844/1975* las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del helipuerto son: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición y superficie horizontal.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y altitud de los umbrales del área de aterrizaje y despegue y del punto de referencia, utilizados en el diseño de las servidumbres de helipuerto para el área de aterrizaje 04-22:

**Tabla III.12.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres del helipuerto**

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
<b>PR H</b>	39° 29' 01,4"	0° 29' 14,3"	716.213	4.373.682	63
<b>Umbral 04</b>	39° 28' 55,8"	0° 29' 19,9"	716.082	4.373.506	63
<b>Umbral 22</b>	39° 29' 07,0"	0° 29' 08,6"	716.344	4.373.857	62

Fuente: **Aena**



### III.4.3.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (subida en el despegue, aproximación, transición y horizontal), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del helipuerto.

En el artículo 7 del *Decreto 1844/1975*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

### III.4.4. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### III.4.4.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

#### III.4.4.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, 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.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada una de las instalaciones radioeléctricas.

#### III.4.4.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas del Estado Actual correspondientes al Aeropuerto de Valencia son las que se relacionan en la Tabla III.13, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.



Tabla III.13.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Valencia

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y
TWR*	87	39° 29' 28,6"	0° 28' 16,2"	717.576	4.374.560
GP IVC	54	39° 29' 05,5"	0° 28' 23,5"	717.424	4.373.842
DME IVC	59	39° 29' 05,9"	0° 28' 23,1"	717.431	4.373.855
LLZ IVC	77	39° 29' 54,5"	0° 30' 20,4"	714.587	4.375.274
GP VLN	69	39° 29' 38,1"	0° 29' 48,7"	715.360	4.374.789
DME VLN	75	39° 29' 38,5"	0° 29' 48,4"	715.366	4.374.802
LLZ VLN	50	39° 28' 55,3"	0° 27' 45,0"	718.351	4.373.553
NDB/LM B	45	39° 28' 46,8"	0° 27' 22,2"	718.903	4.373.307
VOR VLC	64	39° 29' 08,3"	0° 28' 59,0"	716.573	4.373.905
DME VLC	66	39° 29' 08,5"	0° 28' 59,2"	716.566	4.373.911
NDB/LO PND	1	39° 26' 14,7"	0° 20' 47,3"	728.479	4.368.889
CENTRO EMISORES	66	39° 29' 53,9"	0° 29' 20,0"	716.032	4.375.297
RADAR VALENCIA	72	39° 29' 56,3"	0° 29' 33,7"	715.701	4.375.362
NDB/L SGO	4	39° 40' 27,1"	0° 12' 28,1"	739.597	4.395.532
VOR CLS	551	39° 42' 25,8"	0° 59' 10,7"	672.735	4.397.403
DME CLS	551	39° 42' 26,0"	0° 59' 11,2"	672.725	4.397.409
C.Emisores alternativo	45	39° 28' 46,8"	0° 27' 22,2"	718.903	4.373.307
C.Receptores alternativo	70	39° 28' 48,2"	0° 28' 16,3"	717.615	4.373.311
C.Receptores del futuro ACC	63	39° 28' 51,3"	0° 28' 32,8"	717.218	4.373.394
C.Emisores del futuro ACC	63	39° 28' 42,6"	0° 28' 32,1"	717.242	4.373.129

Fuente: Aena

\* Centro de comunicación VHF/UHF asociado a la Torre de Control (TWR)



### III.4.5. Servidumbres de la operación de aeronaves

De acuerdo al Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

#### III.4.5.1. Generalidades

Las servidumbres a establecer 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.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

#### III.4.5.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras VOR, ILS, LOCATOR y NDB.

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España)<sup>1</sup>, existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Valencia:

Aproximación instrumental de no precisión VOR Z a la pista 12 (VOR Z RWY 12), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de no precisión VOR A a la pista 12 (VOR Y RWY 12), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 12 (ILS RWY 12), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 30 (ILS RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de no precisión LOC a la pista 12 (LOC RWY 12), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de precisión LOC a la pista 30 (LOC RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 30 (VOR RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.



Aproximación instrumental de no precisión L a la pista 30 (L RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 30 (NDB RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres actuales, referidas en este apartado, se muestran en el plano 5.2.

<sup>1</sup> En este listado, y en el cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se han utilizado las maniobras publicadas en el momento de la aprobación del documento

### III.4.6. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado actual

#### III.4.6.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, y Real Decreto Ley 12/1978, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento.

#### III.4.6.2. Términos municipales afectados

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

- |                        |               |
|------------------------|---------------|
| - Alaquàs              | - Albal       |
| - Alboraya             | - Alcàsser    |
| - Aldaia               | - Alfafar     |
| - Almàssera            | - Benaguasil  |
| - Benetússer           | - Beniparrell |
| - Benisanó             | - Bétera      |
| - Bonrepòs i Mirambell | - Bugarra     |





- |                            |                        |
|----------------------------|------------------------|
| - Burjassot                | - Calles               |
| - Canet d'En Berenguer     | - Catarroja            |
| - Chelva                   | - Cheste               |
| - Chiva                    | - Domeño               |
| - Gestalgar                | - Godella              |
| - L'Elia                   | - La Pobla de Vallbona |
| - Lliria                   | - Llocnou de la Corona |
| - Loriguilla               | - Manises              |
| - Massanassa               | - Mislata              |
| - Moncada                  | - Paiporta             |
| - Paterna                  | - Pedralba             |
| - Picassent                | - Picanya              |
| - Quart de Poblet          | - Riba-Roja de Túria   |
| - Rocafort                 | - Sagunto/Sagunt       |
| - San Antonio de Benagéber | - Sedaví               |
| - Silla                    | - Tavernes Blanques    |
| - Torrent                  | - Valencia             |
| - Vilamarxant              | - Xirivella            |

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado actual, según se manifiesta en la Ilustración III.4.







HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

### III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

#### III.5.1. Introducción

Entre las actuaciones propuestas en el Capítulo 5, únicamente la construcción de una nueva Torre de Control y la reubicación del Localizador LOC\_IVC modifican las servidumbres aeronáuticas del estado actual.

#### III.5.2. Punto de referencia del aeropuerto

El punto de referencia para la definición de las servidumbres del Aeropuerto de Valencia (PR) se encontraría, previsiblemente, localizado en el centro de la pista 12-30. Las coordenadas de dicho punto coincidirían con las presentes en el estado actual.

Tabla III.14.- Punto de referencia

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
<b>PR</b>	39° 29' 21,5"	0° 28' 53,8"	716.684	4.374.315	61

Fuente: **Aena**

El punto de referencia para la definición de las servidumbres del Helipuerto de Valencia (PR H) se encontraría, previsiblemente, localizado en el centro del área de aterrizaje y despegue. Las coordenadas de dicho punto coincidirían con las presentes en el estado actual.

Tabla III.15.- Punto de referencia

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
<b>PR H</b>	39° 29' 01,4"	0° 29' 14,3"	716.213	4.373.682	63

Fuente: **Aena**



### III.5.3. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Valencia no sufrirá cambios en cuanto a longitudes, elevaciones o número de pistas. Tampoco sufrirá cambios el área de aterrizaje y despegue del helipuerto.

En la Tabla III.16 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales de la pista 12-30:

Tabla III.16.- Coordenadas de los umbrales de las pista 12-30

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
12	39° 29' 46,9"	0° 30' 00,4"	715.072	4.375.052	73
30 DESPLAZADO	39° 29' 05,2"	0° 28' 11,0"	717.723	4.373.840	53
30	39° 29' 00,9"	0° 27' 59,8"	717.994	4.373.716	52

Fuente: *Aena*

En la Tabla III.17 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales del área de aterrizaje y despegue 04-22:

Tabla III.17.- Coordenadas del área de aterrizaje y despegue 04-22

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
04	39° 29' 55,8"	0° 29' 19,9"	716.082	4.373.506	63
22	39° 29' 07,0"	0° 29' 08,6"	716.344	4.373.857	62

Fuente: *Aena*

#### III.5.3.1.1. Clasificación del aeropuerto

La clasificación del aeropuerto no varía al pasar de la situación actual al desarrollo previsible, ya que ésta se rige por la longitud básica de la pista, que sigue siendo la misma.

Por tanto, en virtud del *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de 9 de agosto de servidumbres aeronáuticas*, según la longitud básica de la pista, el Aeropuerto de Valencia se clasifica como de **letra de clave "A"**.



Según la clasificación recogida en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, el Helipuerto de Valencia corresponde a la **categoría A**.

### III.5.4. Servidumbres del aeródromo

#### III.5.4.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y altitud de los umbrales de la pista y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo para la pista 12-30:

**Tabla III.18.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo**

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
<b>PR</b>	39° 29' 21,5"	0° 28' 53,8"	716.684	4.374.315	61
<b>Umbral 12</b>	39° 29' 46,9"	0° 30' 00,4"	715.072	4.375.052	73
<b>Umbral 30</b>	39° 29' 00,9"	0° 27' 59,8"	717.994	4.373.716	52

Fuente: **Aena**

#### III.5.4.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (aproximación, subida de despegue, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *"deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 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”.

### III.5.5. Servidumbres del helipuerto

#### III.5.5.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 6º del Decreto 1844/1975* las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del helipuerto son: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición y superficie horizontal.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y altitud de los umbrales del área de aterrizaje y despegue y del punto de referencia, utilizados en el diseño de las servidumbres de helipuerto para el área de aterrizaje 04-22:

**Tabla III.19.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres del helipuerto**

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
<b>PR H</b>	39° 29' 01,4"	0° 29' 14,3"	716.213	4.373.682	63
<b>Umbral 04</b>	39° 28' 55,8"	0° 29' 19,9"	716.082	4.373.506	63
<b>Umbral 22</b>	39° 29' 07,0"	0° 29' 08,6"	716.344	4.373.857	62

Fuente: *Aena*

#### III.5.5.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (subida en el despegue, aproximación, transición y horizontal), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 7 del *Decreto 1844/1975*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.



### III.5.6. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### III.5.6.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

#### III.5.6.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, 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.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada una de las instalaciones radioeléctricas.

#### III.5.6.3. Instalaciones radioeléctricas

Las servidumbres radioeléctricas del desarrollo previsible no coinciden con las presentes en el estado actual, puesto que entre las actuaciones propuestas en el Capítulo 5 de este Plan Director se encuentra la construcción de una nueva Torre de Control, que sustituiría a la Torre de Control actual, y la reubicación del Localizador asociado al sistema de aterrizaje instrumental ILS al umbral 30 (LOC\_IVC).

Todas las instalaciones radioeléctricas del Desarrollo Previsible correspondientes al Aeropuerto de Valencia son las que se relacionan en la Tabla III.20, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.



Tabla III.20.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Valencia

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y
TWR Futuro	80	39° 29' 09,0"	0° 29' 24,9"	715.952	4.373.907
GP IVC	54	39° 29' 05,5"	0° 28' 23,5"	717.424	4.373.842
DME IVC	59	39° 29' 05,9"	0° 28' 23,1"	717.431	4.373.855
LLZ IVC Futuro	77	39° 29' 54,7"	0° 30' 21,0"	714.572	4.375.281
GP VLN	69	39° 29' 38,1"	0° 29' 48,7"	715.360	4.374.789
DME VLN	75	39° 29' 38,5"	0° 29' 48,4"	715.366	4.374.802
LLZ VLN	50	39° 28' 55,3"	0° 27' 45,0"	718.351	4.373.553
NDB/LM B	45	39° 28' 46,8"	0° 27' 22,2"	718.903	4.373.307
VOR VLC	64	39° 29' 08,3"	0° 28' 59,0"	716.573	4.373.905
DME VLC	66	39° 29' 08,5"	0° 28' 59,2"	716.566	4.373.911
NDB/LO PND	1	39° 26' 14,7"	0° 20' 47,3"	728.479	4.368.889
GENTRO EMISORES	66	39° 29' 53,9"	0° 29' 20,0"	716.032	4.375.297
RADAR VALENCIA	72	39° 29' 56,3"	0° 29' 33,7"	715.701	4.375.362
NDB/L SGO	4	39° 40' 27,1"	0° 12' 28,1"	739.597	4.395.532
VOR CLS	551	39° 42' 25,8"	0° 59' 10,7"	672.736	4.397.404
DME CLS	551	39° 42' 26,0"	0° 59' 11,2"	672.725	4.397.409
C.Emisores alternativo	45	39° 28' 46,8"	0° 27' 22,2"	718.903	4.373.307
C.Receptores alternativo	70	39° 28' 48,2"	0° 28' 16,3"	717.615	4.373.311
C.Receptores del futuro ACC	63	39° 28' 51,3"	0° 28' 32,8"	717.218	4.373.394
C.Emisores del futuro ACC	63	39° 28' 42,6"	0° 28' 32,1"	717.242	4.373.129

Fuente: Aena

Centro de comunicación VHF/UHF asociado a la Torre de Control (TWR)



### III.5.7. Servidumbres de la operación de aeronaves

De acuerdo al Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

#### III.5.7.1. Generalidades

Las servidumbres a establecer 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.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

#### III.5.7.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras VOR, ILS, LOCATOR y NDB

No se han proyectado nuevas maniobras de aproximación por instrumentos al aeródromo. De este modo, y de acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España)<sup>1</sup>, existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Valencia:

Aproximación instrumental de no precisión VOR Z a la pista 12 (VOR Z RWY 12), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de no precisión VOR A a la pista 12 (VOR Y RWY 12), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 12 (ILS RWY 12), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 30 (ILS RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de no precisión LOC a la pista 12 (LOC RWY 12), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de precisión LOC a la pista 30 (LOC RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.



Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 30 (VOR RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de no precisión L a la pista 30 (L RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 30 (NDB RWY 30), de fecha 20 de noviembre de 2008.

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres del estado Desarrollo Previsible se muestran en el plano 5.3.

<sup>11</sup> En este listado, y en el cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se han utilizado las maniobras publicadas en el momento de la aprobación del documento

### **III.5.8. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado Desarrollo Previsible**

#### III.5.8.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento.

#### III.5.8.2. Términos municipales afectados

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



- |                            |                        |
|----------------------------|------------------------|
| - Alaquàs                  | - Albal                |
| - Alboraya                 | - Alcàsser             |
| - Aldaia                   | - Alfafar              |
| - Almàssera                | - Benaguasil           |
| - Benetússer               | - Beniparrell          |
| - Benisanó                 | - Bétera               |
| - Bonrepòs i Mirambell     | - Bugarra              |
| - Burjassot                | - Calles               |
| - Canet d'En Berenguer     | - Catarroja            |
| - Chelva                   | - Cheste               |
| - Chiva                    | - Domeño               |
| - Gestalgar                | - Godella              |
| - L'Eliana                 | - La Pobla de Vallbona |
| - Lliria                   | - Llocnou de la Corona |
| - Loriguilla               | - Manises              |
| - Massanassa               | - Mislata              |
| - Moncada                  | - Paiporta             |
| - Paterna                  | - Pedralba             |
| - Picassent                | - Picanya              |
| - Quart de Poblet          | - Riba-Roja de Túria   |
| - Rocafort                 | - Sagunto/Sagunt       |
| - San Antonio de Benagéber | - Sedaví               |
| - Silla                    | - Tavernes Blanques    |
| - Torrent                  | - Valencia             |
| - Vilamarxant              | - Xirivella            |

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, según se manifiesta en la Ilustración III.5.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO







HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

### III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto

#### III.6.1. Preámbulo

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

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente que: "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana... 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... 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, establece que: "Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo 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 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 en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio".

En este mismo sentido, la Disposición Adicional Única a la Ley 48/60, sobre Navegación Aérea, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, establece que: "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".





Por ello, a continuación se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios y sujeción parcial al interés general que comprende 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.



### III.6.2. 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, 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 Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 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, en terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural.

En ámbitos que se hallen en situación básica de suelo urbanizado incluidos en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), se consideran incompatibles las modificaciones urbanísticas relativas a usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios que supongan incremento del número de personas afectadas.

Para la consolidación de los citados usos o legalización de las edificaciones que los alberguen en cualquier categoría de suelo incluido en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), el planeamiento exigirá la adopción de medidas de insonorización con arreglo al documento básico DB-HR "Protección frente al Ruido" del Código Técnico de la Edificación a cargo de los interesados, indicando que en ningún caso correrán dichas medidas a cargo del gestor aeroportuario.

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.

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente terrenos incluidos en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer representadas en los planos 5.1, 5.2 y 5.3 que figuran en el Plan Director, 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 deberían 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.

Por ello, no podrán aprobarse las alteraciones de planeamiento que establezcan o aumenten alturas de edificaciones, instalaciones y construcciones, cuando, incluidos todos sus elementos, se superen las referidas superficies limitadoras en ámbitos que se hallen en la situación básica de suelo urbanizado. En terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural no podrán aprobarse alteraciones de planeamiento ni se podrán autorizar actuaciones que permitan superar las alturas máximas determinadas por las citadas superficies limitadoras.

Excepcionalmente, podrán informarse favorablemente los planes territoriales o urbanísticos 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 en materia de seguridad operacional aeronáutica, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el artículo 7º del Decreto 584/1972, sobre servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1541/2003.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies limitadoras de obstáculos 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 en materia de seguridad operacional aeronáutica, previa consulta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea.

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 en materia de seguridad operacional aeronáutica de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aún no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.



### III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios.

Las construcciones, instalaciones o plantaciones en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas requieren autorización previa de la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto y el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre. En el supuesto de que las actuaciones para las que se solicite autorización recaigan en zona de servicio aeroportuario cuya titularidad no corresponda todavía al operador del aeropuerto, se recabará informe del mismo.

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas a que se refiere el epígrafe anterior 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.

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, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

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 legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, y, consiguientemente, los informes y autorizaciones relativos a servidumbres aeronáuticas sólo podrán dar lugar a indemnización cuando impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.



### **III.7. Conclusiones. 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, la Generalitat Valenciana y los Ayuntamientos de Manises, Quart de Poblet, Calles, Sagunto o 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.

