

Anexo I

Artículo cuarto y capítulo IX ley sobre Navegación Aérea

Artículo	Redacción Ley Audiencia	Alegaciones	Valoración
Artículo 4	<p>4. En los aeropuertos competencia del Estado, cuando sea necesario conforme a lo previsto en el apartado 5, se constituirá una única Comisión mixta ambiental integrada, por un lado, por los representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, o sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes en materia de aeropuertos de interés general, aviación civil y medioambiente, según se establezca conforme a lo previsto en el párrafo siguiente, y al menos un representante del titular o gestor del aeropuerto, y por otro, por representantes de la administración de las comunidades autónomas que ostenten competencias en materia de transporte y medioambiente, y de las administraciones locales afectadas. Al menos serán miembros de la comisión mixta ambiental que se constituya un integrante por cada municipio afectado por las servidumbres aeronáuticas acústicas y de los municipios que indique la correspondiente resolución que ponga fin a los procedimientos de evaluación ambiental, cuando proceda en ambos casos, sin que ningún municipio pueda disponer de más de un miembro en la comisión. Además, en la Comisión mixta ambiental de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto se integrará un representante del Ministerio de Defensa.</p>	<p>El Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos propone incluir en la Comisión Mixta un representante de la asociación de compañías aéreas...</p> <p>AENA propone que se diga que organismo ostentará la presidencia de esa Comisión mixta ambiental, eliminando su carácter rotatorio</p>	<p>No se acepta. Se trata de una Comisión que sirve como instrumento de coordinación de AGE con el territorio del entorno de los aeropuertos, no se contempla la participación organizaciones representativas de intereses sociales que, disponen de otros cauces de representación.</p> <p>Se incorpora. Aunque en el texto sometido a audiencia no se incluye en el precepto el carácter rotatorio de la presidencia, se atiende a la observación y se atribuye la presidencia a la representación de MITMA, cuya concreción deberá realizarse en vía reglamentaria.</p> <p>Adicionalmente se revisa la redacción del precepto para reorganizarlo y simplificar su redacción y en relación con la representación municipal, dado que el régimen de paridad entre la representación de la AGE y el territorio determinaría, en función del número de municipios afectados, comisiones integradas por un alto número de representantes, perjudicando su eficiencia y eficacia. Se modifica la redacción para dejar que sea el desarrollo reglamentario el que concrete la participación, al tiempo que se reformula el concepto de paridad para no relacionarlo con la representación, sino con los votos.</p>
Artículo 51	<p>1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobará un Plan Director para cada aeropuerto de interés general y un Plan Director de Navegación Aérea para todo el territorio nacional. En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la adopción del Plan Director requerirá el informe favorable del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus competencias.</p> <p>La aprobación de estos planes directores llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos necesarios para su ejecución.</p> <p>2. El Plan Director de cada aeropuerto de interés general tendrá como contenido mínimo la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y las afecciones al planeamiento que resulten necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento y el futuro desarrollo del respectivo aeropuerto.</p> <p>La zona de servicio incluirá:</p> <p>a) Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias;</p> <p>b) Las superficies destinadas a las tareas complementarias de las actividades aeroportuarias;</p>	<p>ANDALUCÍA considera que los planes directores deben someterse previamente a informe de las CCAA y ayuntamientos afectados</p> <p>AENA propone un texto similar en el párrafo segundo del apartado 1 (ahora párrafo tercero) al existente actualmente en el artículo 6 RD 2591/1998 sobre la necesidad de concretar que la referida Declaración de Utilidad Pública afecta a todos los bienes comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto a cuyo efecto, plantea la adición del siguiente inciso al final del párrafo “incluidos todos los bienes de</p>	<p>Se atiende, por considerar relevante, como hace el vigente artículo 166.1 de la Ley 13/1996, contemplar en la norma con rango legal los instrumentos de coordinación para salvaguardar las competencias autonómicas en la planificación aeroportuaria.</p> <p>Se atiende, concretando el alcance de los bienes y derechos para la ejecución de los planes directores en los comprendidos en la delimitación de la zona de servicio e instalaciones y espacios de reserva de los respectivos planes directores.</p>

	<p>c) Las instalaciones de navegación aérea ubicadas en el recinto aeroportuario, delimitado por su perímetro de seguridad;</p> <p>d) Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto; y</p> <p>e) Los usos industriales y comerciales cuya localización en la zona de servicio resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.</p> <p>3. El Plan Director de Navegación Aérea tendrá como contenido mínimo la determinación de las instalaciones necesarias para la prestación de los servicios de navegación aérea que hayan de ubicarse fuera de los recintos aeroportuarios, delimitados por su perímetro de seguridad, sus accesos rodados y acometidas de suministros, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del sistema de navegación aérea; el establecimiento de las servidumbres aeronáuticas que procedan y las afecciones al planeamiento que resulten necesarias para garantizar el desarrollo y crecimiento del sistema.</p> <p>Este plan se adoptará a propuesta de ENAIRE EPE, previa consulta por ésta al resto de los proveedores designados para la prestación de servicios de tránsito aéreo en espacio aéreo de soberanía española, o en el que España tenga la responsabilidad de la provisión de tales servicios.</p>	<p>titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio delimitada conforme al apartado 2 del presente artículo”</p> <p>AENA propone para el primer párrafo del apartado 2 su redacción en el mismo sentido que el actual artículo 166 Ley 13/1996 (redacción Ley 18/2014), por la necesidad de que figure en la Ley las razones que justifican el establecimiento de la zona de servicio.</p> <p>AENA propone incluir en el apartado e) la referencia del RD 2591/1998, añadiendo “...o por el volumen de tráficos que generen” y sustituir las referencias a los usos comerciales e industriales por e) “el desarrollo de otras actividades ... o por los servicios que presten a los usuarios del mismo”, de modo que se amplíen los usos y actividades permitidos dentro de la Zona de Servicio, para satisfacer las necesidades de explotación de la infraestructura.</p> <p>INECO considera que no debe hablarse de usos, por ser materia urbanística y propone la ss redacción alternativa: «<i>el contenido del Plan Director incluirá las actividades complementarias a las aeroportuarias cuya localización en la zona de servicio resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto</i>».</p> <p>AENA propone, además, un nuevo apartado, en línea con el artículo 2.2 RD 2591/1998. f) “espacios destinados a equipamientos”</p>	<p>Se atiende, simplificando la redacción e incorporando las razones de interés general que justifican, no ya la delimitación de la zona de servicio, sino la necesidad de la planificación aeroportuaria y la adopción de los respectivos planes directores, en el apartado 1.</p> <p>Se acepta parcialmente sustituyendo la referencia a los usos, por actividades. Las actividades tendientes a incrementar los volúmenes de tráfico, con independencia de su conexión con el interés general que protege la zona de servicio (definidas en el primer párrafo de este apartado 2) se considera que no forman parte de la zona de servicio del Plan Director, ni se justifica para ella la protección prevista para estas zonas.</p> <p>Se atiende</p> <p>Se atiende, incorporándolo en la letra b)</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>COITAS considera que, como consecuencia de posibles cambios en ENAIRE, se deben sustituir las invocaciones a este Ente por el gestor de navegación aérea. Propone finalizar el art. 51.2: “...<i>además de según lo previsto en dicha normativa, por el gestor aeroportuario, o por el gestor nacional de navegación aérea, según corresponda.</i>”</p> <p>AENA considera que el PDNA debería incluir exclusivamente las instalaciones de navegación aérea fuera del recinto aeroportuario. Esta delimitación del recinto aeroportuario dejaría fuera partes de la ZSA donde podría haber instalaciones que sea necesario tener en cuenta en el plan director del aeropuerto correspondiente.</p> <p>Por tanto, se plantea que el Plan Director de Navegación Aérea tenga como contenido únicamente las instalaciones de navegación aérea que estén ubicadas fuera de las Zonas de Servicio Aeroportuarias definidas en los correspondientes planes directores de los aeropuertos.</p> <p>AENA considera que debería añadirse “...<i>el establecimiento o modificación, en su caso...</i>”</p> <p>SAERCO considera en el segundo párrafo apartado 3, el trámite de consultas debería ser realizado por MITMA no por ENAIRE</p> <p>COPAC propone incluir el desarrollo de los estudios aeronáuticos de seguridad relacionados con los desarrollos urbanísticos y el informe de AESA.</p>	<p>No se atiende, dado que las competencias de ENAIRE vienen fijadas en norma con rango legal, si dejara de ejercer las que justifican su nominación en el precepto deberían actualizarse en la citada norma.</p> <p>No se atiende. La delimitación realizada se considera correcta, y equilibrada, al concretar que el recinto aeroportuario, a estos efectos, queda delimitado por su zona de seguridad, de modo que las instalaciones para la navegación aérea ubicadas fuera de la zona de seguridad se incluirían en el Plan Director de Navegación Aérea. Al respecto debe tenerse en cuenta que, por obvias razones relacionadas con la unidad de gestión de la red de aeropuertos de interés general de titularidad estatal y la navegación aérea hasta la creación de la actual AENA SME S.A., una buena parte de las instalaciones de ENAIRE se hallan en la zona de servicio de los aeropuertos, incluirlas en el Plan Director de esta infraestructura privaría a ENAIRE de la planificación sobre las mismas y, por tanto, de la capacidad de realizar una planificación integrada de las necesidades previsibles para la eficiente prestación de estos servicios, so pena de su traslado fuera de la zona de servicio lo que carece de justificación.</p> <p>No se atiende al tiempo que se suprime la referencia al “establecimiento” servidumbres por considerarla improcedente, en tanto que el precepto regula el contenido mínimo del Plan Director, no la aprobación o modificación de las servidumbres</p> <p>No se atiende ya que así está previsto actualmente en la d.a.14ª Ley 18/2014, y no choca con la potestad DGAC para instruir y tramitar el PDNA, prevista en RD estructura del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).</p> <p>No se atiende, por estar ya previsto en los artículos 53 bis 5 y 54 del anteproyecto.</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>INECO considera que no queda claro lo que pasará con el desarrollo previsible, por lo que recomiendan desarrollar este punto.</p>	<p>No se atiende. El anteproyecto permite que los planes directores y las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas se aprueben en un único acto, y también la aprobación de servidumbres aeronáuticas sobre instalaciones planificadas y de las denominadas “afecciones al urbanismo”, por lo que el desarrollo previsible podrá ser protegido de distintas formas (art. 52.1).</p>
<p>Artículo 51 bis</p>	<p><i>1. El planeamiento urbanístico y territorial calificará los aeropuertos y sus zonas de servicio, así como las instalaciones y espacios de reserva incluidos en el Plan Director de Navegación Aérea, como sistema general o equivalente y no podrán incluir determinaciones que vulneren lo previsto en el respectivo plan director o supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias del Estado en la materia.</i></p> <p><i>Dichos sistemas generales se desarrollarán a través de los correspondientes planes especiales, u otros instrumentos urbanísticos equivalentes, que resulten procedentes según la legislación urbanística aplicable, que deberán ser acordes con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director. Su tramitación y aprobación se realizará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable, con la salvedad prevista en el apartado siguiente y sin perjuicio de que se puedan formular, además de según lo previsto en dicha normativa, por el gestor aeroportuario o por ENAIRE EPE, según corresponda.</i></p> <p><i>2. Las autoridades urbanísticas competentes para la aprobación de los instrumentos de planeamiento a que se refiere el apartado 1 darán traslado del acuerdo de aprobación provisional de los mismos al órgano u organismo competente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que éste se pronuncie, en el plazo de un mes, sobre los aspectos de su competencia.</i></p> <p><i>En caso de desacuerdo entre la autoridad urbanística y el órgano u organismo competente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se abrirá un período de consultas por un plazo de seis meses, al término del cual, sin haberse logrado un acuerdo expreso sobre el contenido del instrumento urbanístico correspondiente, se remitirá el expediente al Consejo de Ministros al que corresponderá informar con carácter vinculante.</i></p>	<p>AENA indica que es necesario aclarar que el sistema general es “aeroportuario”</p> <p>AENA considera que el plan especial debe ser formulado por el gestor o proveedor de servicios de navegación aérea.</p> <p>ANDALUCÍA propone que se formule únicamente como establece la normativa urbanística, suprimiendo que puede ser formulado por el gestor o proveedor.</p> <p>AENA, plantea incluir una referencia explícita que la aprobación del plan director vincula al planeamiento urbanístico y territorial vigente, quedando sin efecto las determinaciones contrarias al ejercicio de competencias exclusivas del Estado, y en particular, a las determinaciones del plan director... Propone el siguiente texto: “El planeamiento urbanístico y territorial (...) no podrán incluir determinaciones que vulneren lo previsto en el respectivo plan director o supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias del Estado en la materia, quedando sin efecto las determinaciones contrarias que eventualmente pudiere contener el vigente planeamiento territorial y urbanístico, desde la fecha de entrada en vigor de la Orden Ministerial aprobatoria de los Planes Directores descritos en el artículo cincuenta y uno.”</p> <p>AENA. Observa la conveniencia de contemplar expresamente que el Sistema</p>	<p>Se acepta.</p> <p>No se acepta. La STC 204/2002 ampara que además de Aena, el plan especial pueda ser formulado por la autoridad urbanística autonómica.</p> <p>No se acepta. La STC 204/2002 permite y ampara que el plan especial sea formulado, en su momento, por Aena. Así pues, también por el gestor o proveedor.</p> <p>No obstante, se revisa la redacción del precepto en orden a su mayor claridad.</p> <p>No se acepta. De un lado, por considerar que no parece justificado con base en las observaciones realizadas, una medida cuyo impacto no se ha valorado y que en los términos planteados genera inseguridad jurídica. De otro, porque el esquema de protección del Plan Director establecido en el anteproyecto se juzga suficiente para proteger el desarrollo aeroportuario y resulta equilibrado en orden a proteger los legítimos intereses de los municipios y ciudadanos afectados por el Plan Director.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, podrá valorarse la inclusión de las aclaraciones que al efecto procedan sobre el régimen de aplicación del precepto en su desarrollo reglamentario.</p> <p>No se acepta. En su caso, procedería la aclaración en el desarrollo reglamentario.</p>

		<p>General Aeroportuario podrán definirse uno o más ámbitos de desarrollo, para evitar interpretaciones contradictorias de las distintas administraciones, alguna de las cuales exigen la formulación de un único Plan especial que desarrolle la totalidad del Sistema general aeroportuario.</p> <p>CASTILLA Y LEÓN señala que puede no existir el trámite de “acuerdo provisional”</p> <p>ARAGÓN dice que en su normativa no existe tal trámite</p> <p>AENA considera que el informe sobre el plan especial debe realizarlo el gestor o proveedor de servicios de navegación aérea.</p> <p>CASTILLA Y LEÓN propone añadir “...o territorial”</p>	<p>Se acepta y se adiciona la expresión “o trámite equivalente”</p> <p>Se acepta, dando por reproducido lo informado a la observación anterior.</p> <p>No se acepta. Este artículo pretende establecer un instrumento de coordinación para preservar las competencias del Estado en materia aeronáutica frente a las competencias urbanísticas. A tal efecto, se considera que es necesario que exista un informe vinculante de AGE sobre compatibilidad del PE con el PD.</p> <p>No se acepta, los planes especiales son instrumentos urbanísticos</p> <p>No obstante, se revisa el precepto para clarificar su redacción y delimitar los aspectos sobre los que se emite informe por MITMA; concretar, conforme al régimen vigente y a la prevalencia de la competencias estatales exclusivas ex artículo 149.1.20ª de la Constitución, el carácter vinculante de este informe, así como recuperar, también conforme al régimen vigente, la posibilidad de que las discrepancias surjan no sólo con la autoridad aeronáutica, sino también con el gestor aeroportuario y, en el ámbito del Plan Director de Navegación Aérea, con ENAIRE EPE.</p>
<p>Artículo 51 ter</p>	<p><i>1. Las obras que realice el gestor aeroportuario, ENAIRE EPE o el proveedor designado para la prestación de servicios de tránsito aéreo, según proceda, dentro sistema general aeroportuario o del sistema general definido en el Plan Director de Navegación Aérea, deberán adaptarse al instrumento de ordenación urbanística a que se refiere el artículo anterior. Para la constatación de este requisito, los proyectos deberán someterse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.</i></p> <p><i>En el caso de que no se hayan aprobado los instrumentos de planeamiento a que se refiere el artículo anterior, las obras que se realicen deberán ser conformes con el Plan Director aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.</i></p> <p><i>2. Las obras y actividades directamente vinculadas con la explotación aeroportuaria o del sistema de navegación aérea que se realicen dentro sistema general aeroportuario o del sistema general definido</i></p>	<p>RACE argumenta que la condición de obras de interés general no depende del que las realice sino de la finalidad de las mismas.</p> <p>ANDALUCÍA censura que puedan realizarse obras sin que esté aprobado el plan especial</p>	<p>Se atiende ya que así se desprende de la STC 204/2002.</p> <p>No se atiende, ya que así está ya en el artículo 166.3 de la Ley 13/1996, desde la redacción dada por el artículo 101 de la Ley 53/2002. Además, es una situación habitual. Lo contrario podría impedir el desarrollo del aeropuerto.</p>

	<p><i>en el Plan Director de Navegación Aérea, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal previstos en el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, tales como autorizaciones, permisos o licencias de obra o de primera instalación, funcionamiento o apertura, por constituir actuaciones de interés general.</i></p>	<p>ANDALUCÍA pide que se concreten las obras que están directamente vinculadas con la explotación aeroportuaria o del sistema de navegación aérea.</p> <p>AENA dice que este artículo debe referirse expresamente a las obras realizadas por el gestor/ENAIRE EPE, según el caso, y no a “obras y actividades directamente vinculadas con la explotación aeroportuaria”,</p> <p>Además, debe referenciarse a “obras públicas de interés general” y no “actuaciones de interés general”.</p> <p>AENA propone que las obras estén exentas del impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras.</p> <p>AENA plantea igualmente que se contemple el tipo de obras (demolición, reforma, adecuación o ampliación de las construcciones e instalaciones existentes) y la posibilidad de que se realicen por el gestor o un tercero.</p> <p>SAERCO considera que en el apartado 1 es innecesario hacer referencia a ENAIRE, puesto que se halla incluido en el inciso “proveedor designado para la prestación de servicios de tránsito aéreo”</p>	<p>Se rechaza. No es posible concretar en la Ley qué actividades tienen o no ese carácter, ya que depende de las particularidades de cada aeropuerto o instalación.</p> <p>No se atiende. La STC 204/2002 dice que están exentos de control municipal las obras que sean estrictamente aeroportuarias, pero no otras. Se ha tratado de adecuarse a esta doctrina. Además, esta consideración no depende de quién las realice.</p> <p>No se acepta, en tanto que las “obras” de los gestores aeroportuarios no pueden considerarse obras públicas en sentido estricto, sin perjuicio del interés general que satisfacen.</p> <p>No se acepta, en tanto que afecta al régimen de las Haciendas Locales y, por tanto, queda fuera del proyecto, sin que, por otra parte, conste que tal pretensión se haya planteado ante el Ministerio de Hacienda al que correspondería, en todo caso, la iniciativa de la medida. Por otra parte, del tenor del art. 100.1 de la Ley de Haciendas Locales, parece deducirse que las obras no sujetas a control municipal preventivo (licencia, declaración responsable o comunicación previa) no se encuadran en el hecho imponible del tributo, sin perjuicio de las exenciones del apartado 2 del precepto.</p> <p>No se acepta por considerar innecesaria la descripción de las obras que pueden realizarse, por estar ya delimitadas en el precepto. En todo caso, dicha concreción corresponderá al desarrollo reglamentario. Respecto a quien realice la obra se está a lo informado en relación con las observaciones de RACE a este precepto.</p> <p>No se acepta, estando a lo informado a las observaciones de RACE al precepto.</p>
<p>Artículo 52</p>	<p><i>1. Las servidumbres aeronáuticas, entre las que se incluyen las acústicas, son servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, que constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, regulando las condiciones que exige la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.</i></p>	<p>AENA propone incluir también las plantaciones, vegetaciones y focos de fauna como actividades a restringir por las servidumbres</p>	<p>Se acepta, no obstante, no en los términos propuestos sino referenciado a los usos de los terrenos y actividades realizadas en ellos. Reglamentariamente se establecerán los usos y actividades concretos que impliquen riesgo y se sujeten a servidumbres.</p>

	<p><i>Las afecciones al planeamiento condicionan el contenido de los planeamientos de ordenación territorial o urbanística que se aprueben a partir del momento de la entrada en vigor del respectivo Plan Director para garantizar el desarrollo aeroportuario y del sistema de navegación aérea.</i></p> <p><i>A estos efectos, los terrenos, construcciones e instalaciones, incluidas las instalaciones auxiliares de la construcción, que circunden las ayudas para la navegación aérea y los aeropuertos y aeródromos civiles de uso público, existentes y planificados, estarán sujetos a las servidumbres aeronáuticas y afecciones al planeamiento que se establezcan conforme a lo previsto en el artículo siguiente. Además, fuera de dichas zonas, las edificaciones e instalaciones que puedan suponer obstáculos por superar la altura que reglamentariamente se determine podrán quedar sujetas a las determinaciones que resulten necesarias para garantizar la seguridad de la navegación aérea.</i></p> <p><i>2. Reglamentariamente se establecerá el régimen jurídico de las servidumbres aeronáuticas y de las afecciones al planeamiento, así como las condiciones de uso de los predios y su sujeción parcial al interés general, incluida la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea. Para el establecimiento de las servidumbres aeronáuticas de las infraestructuras y ayudas a la navegación aérea civiles se cumplirá la normativa europea de aplicación y se tendrán en cuenta los estándares y recomendaciones internacionales adoptados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).</i></p> <p><i>3. Además de lo establecido en los apartados 1 y 2, las servidumbres aeronáuticas acústicas surtirán los efectos previstos en el artículo 4. El establecimiento y régimen de las servidumbres acústicas se regirán por lo dispuesto en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo, de acuerdo con lo establecido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus reglamentos de desarrollo.</i></p> <p><i>De conformidad con las disposiciones citadas en el párrafo anterior, la normativa sobre servidumbres aeronáuticas acústicas establecerá los valores límite de inmisión, los criterios para delimitar las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia, cuando sean necesarios, y las limitaciones asociadas a usos, instalaciones o actividades, aplicables en todo el territorio nacional al entorno de los aeropuertos de competencia estatal en relación con el ruido generado por la operación aeroportuaria.</i></p> <p><i>4. El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordene ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, deberá incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.</i></p> <p><i>Cuando dichos planeamientos se adopten tras la aprobación de los Planes Directores y ordenen ámbitos afectados por las afecciones al planeamiento establecidas en los mismos, deberán incorporar, además, las limitaciones establecidas en dichas afecciones.</i></p> <p><i>La afección de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y las afecciones al planeamiento en la documentación cartográfica de los planes de ordenación territorial o urbanística se ajustará a lo previsto en la normativa reguladora de aquéllas.</i></p> <p><i>Los planeamientos que vulneren lo previsto en este apartado serán nulos de pleno derecho en aquello que lo contradigan.</i></p> <p><i>5. Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.</i></p>	<p>INECO considera que debe añadirse “aeroportuarias” seguidamente al término infraestructuras.</p> <p>Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos considera que deben incluirse las actividades dentro de las actividades sometidas a restricciones y sugiere utilizar la terminología OACI para el término Standards and Recommended Practices (SARPS)</p> <p>ENAIRE, aptdo 2. Considera que, si se establece reglamentariamente, deberá adaptarse el decreto de servidumbres a esta modificación de la Ley en aquellos aspectos en que la contradiga.</p> <p>ANDALUCÍA considera que el último párrafo del apartado 4 genera inseguridad jurídica, debe venir referido a las determinaciones que contradigan las afecciones o servidumbres impuestas, no a la totalidad del plan.</p>	<p>La referencia a focos de fauna se incluye en términos genéricos, mediante el término “actividades”. El vigente artículo 10 RD 584/1972 establece una <i>servidumbre de limitación de actividades</i> donde están incluidas las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.</p> <p>Al tiempo se revisa la redacción del precepto para contemplar el establecimiento de servidumbres en los aeródromos que no siendo de uso público, se destinan a servicios públicos, entre otros, lucha contra incendios o emergencias médicas.</p> <p>Se acepta</p> <p>Se aceptan, por las razones expuestas anteriormente y el correcto uso de la terminología de OACI</p> <p>Se acepta. Al respecto se está tramitando un proyecto de real decreto que, con base en el vigente régimen de la Ley sobre Navegación Aérea y la habilitación al Gobierno establecida en ella, adapta el régimen sustantivo en materia de servidumbres a las normas y métodos recomendados de OACI, no obstante, por razones de seguridad jurídica se considera conveniente incluir esta sujeción en la ley.</p> <p>Adicionalmente, se procede a la derogación del artículo 27.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas; se actualizan las referencias a los reales decretos de servidumbres y órdenes ministeriales por razones de urgencia y se aclara el régimen transitorio hasta la adopción del citado real decreto.</p> <p>Se acepta. De un lado, por entender que el último párrafo del apartado 4 se refiere exclusivamente a los planeamientos aprobados tras la aprobación de los planes directores y las servidumbres que les afecten, nunca respecto a planeamientos ya aprobados. De otro, por considerar que, efectivamente, la nulidad solo afecta a aquello que contradiga dichas afecciones o servidumbres. Para mayor claridad, a</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>GALICIA propone que el último párrafo del apartado 4 quede así: “Los planeamientos que vulneren lo previsto en este apartado podrán incurrir en un supuesto de anulabilidad, sin perjuicio de lo establecido en el apartado cuarto del art. 53bis”</p>	<p>estos efectos se reordena el apartado distribuyendo su contenido en dos apartados. Al tiempo se subsana la omisión de la referencia a las servidumbres aeronáuticas.</p> <p>No se acepta, al considerar que la vulneración del régimen de servidumbres aeronáuticas y afecciones al planteamiento es un supuesto de nulidad de pleno derecho por infracción de lo dispuesto en la ley. No obstante, se considera más acertado incorporar la nulidad, no ya todo el planeamiento, sino de las terminaciones que vulneren las servidumbres o las afectaciones al planeamiento, concretándolo en relación con aquellos que, incumpliendo lo previsto en la ley, se hayan adoptado sin obtener el informe previo previsto en ella o lo contravengan.</p>
<p>Artículo 52 bis</p>	<p>1. El establecimiento, actualización o modificación de las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos civiles o instalaciones de navegación aérea se llevará a cabo a través del correspondiente plan director o mediante orden ministerial.</p> <p><i>En las resoluciones mediante las que se establezcan, actualicen o modifiquen las servidumbres aeronáuticas, así como en los Planes Directores, se especificarán las condiciones para su aplicación en el territorio, pudiendo identificar, cuando sea conveniente, zonas dónde no sea exigible ni el informe a que se refiere el artículo cincuenta y tres bis, ni el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a que se refiere el artículo cincuenta y tres ter, teniendo en cuenta el posible riesgo para la navegación aérea o la posibilidad de afección a la regularidad de las operaciones.</i></p> <p>2. El establecimiento de las servidumbres aeronáuticas acústicas de los aeropuertos de interés general se realizará en los planes directores aeroportuarios o mediante orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, siendo de aplicación el régimen de excepciones de emisión de informes previsto en el apartado anterior.</p> <p>3. Corresponde al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Comunidad Autónoma competente u, en otro caso, previo informe de ésta, la adopción de las servidumbres aeronáuticas no acústicas, de los aeródromos, de uso público o destinados a servicios públicos, de competencia autonómica.</p> <p>4. Las servidumbres aeronáuticas de las bases aéreas, aeródromos, helipuertos militares o ayudas a la navegación aérea militares, se adoptarán por orden del Ministro de Defensa.</p> <p>5. En la tramitación de las resoluciones previstas en este artículo se recabará el informe de aquellas Comunidades Autónomas y otras administraciones públicas afectadas, en relación con sus respectivas competencias, en particular en materia urbanística y de ordenación del territorio, en los términos previstos reglamentariamente.</p>	<p>AENA considera que la redacción es confusa. Debería aclararse que las servidumbres también pueden aprobarse por OM sin plan director.</p> <p>AENA observa que conviene aclarar que las propuestas de servidumbres de instalaciones de aeropuerto pueden incluir instalaciones radioeléctricas que están ubicadas fuera del recinto aeroportuario, y que, con carácter previo a que se exonere de nuevos informes y acuerdos previos, se recabe informe del gestor o proveedor de servicios.</p> <p>ENAIRE propone incluir “civiles” seguidamente a instalaciones de navegación aérea en el primer párrafo del apartado 1, y alega que no queda claro a quien compete el establecimiento o modificación de servidumbres de las</p>	<p>Se acepta, incluyendo “específica”, ya que puede haber servidumbres aeronáuticas de instalaciones aeroportuarias no sujetas a plan director (p.e.: aeródromos autonómicos, restringidos...), al tiempo se simplifica el precepto integrando en un único apartado el procedimiento de aprobación de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que en la versión sometida a audiencia figuraba desagregado en dos.</p> <p>Se rechazan ambas observaciones, la primera por las razones alegadas en la observación al artículo 51 respecto a las instalaciones de la navegación aérea incluidas en el Plan Director de Navegación Aérea. El establecimiento en el marco del Plan Director del aeropuerto, implica la inclusión de las relativas a la infraestructura y a las instalaciones para la navegación aérea ubicadas en el recinto aeroportuario delimitado por su perímetro de seguridad, indistinta e independientemente de su ubicación y titularidad.</p> <p>La segunda porque la tramitación del Plan Director o sus eventuales modificaciones, incluidas las exenciones a los informes y acuerdos previos, requiere necesariamente la audiencia e informe de los interesados. Adicionalmente, será el real decreto de desarrollo del régimen de servidumbres el que contemple con mayor detalle la participación del gestor o proveedor de servicios en la tramitación de las resoluciones por las que se establezcan.</p> <p>Se aceptan y se aclara la participación del Ministerio de Defensa en el establecimiento de las servidumbres de protección de las instalaciones civiles en emplazamientos de Defensa.</p>

		<p>instalaciones civiles en emplazamientos Defensa.</p> <p>COPAC propone requerir siempre acuerdo previo favorable de AESA.</p> <p>Ineco indica que este artículo simplifica la aprobación de servidumbres aeronáuticas. Al aprobarse este cambio, el actual RD 584/72 podría entrar en contradicción con esta ley, por lo que se recomienda incluir una disposición en esta ley al respecto.</p> <p>ANDALUCÍA dice que deben participar las CCAA en el establecimiento de las servidumbres</p>	<p>Se rechaza aun cuando es clara la participación de la Agencia en tanto que es ella la que establece la zonificación de los territorios afectos a servidumbres aeronáuticas, previos los estudios de seguridad pertinentes. No obstante, será el real decreto de desarrollo el que contemple detalladamente el procedimiento para la adopción de los planes directores y las órdenes específicas de servidumbres.</p> <p>Se acepta dando por reproducido lo informado en relación con una observación de EANIRE de similar tenor.</p> <p>Se rechaza. El apartado 3 (5 en la redacción originaria) ya contempla la intervención de las CCAA y otras administraciones en la tramitación de las resoluciones previstas en el apartado 1. También está previsto en el artículo 51.1 respecto a los planes directores.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, a efectos de la simplificación del régimen legal y, particularmente, teniendo en cuenta que está en tramitación un proyecto de real decreto que ya incluye el régimen para establecer las excepciones a los informes previos a los previos a los planeamientos y los acuerdos previos para el control por AESA del cumplimiento de las servidumbres y afecciones al planeamiento, se incorpora en un único artículo la posibilidad de establecer las referidas excepciones y las exenciones a su obtención y el régimen general que les aplica, por lo que se elimina el párrafo segundo, del apartado 1 de este artículo. (nueva sección 3.ª artículos 54 a 54 ter)</p> <p>Igualmente, se incorporan en un único artículo las singularidades del régimen aplicable a las servidumbres de las infraestructuras e instalaciones militares y la salvaguarda de las competencias del Ministerio de Defensa en relación con el establecimiento de servidumbres aeronáuticas no acústicas en las infraestructuras de uso compartido o las ayudas a la navegación aérea ubicadas en infraestructuras o instalaciones adscritas a dicho Departamento. (nuevo artículo 53 ter)</p>
Artículo 52 ter	<i>Los propietarios o poseedores de inmuebles no podrán oponerse a la entrada en sus fincas o paso por ellas para operaciones de salvamento o auxilio a aeronaves accidentadas, ni para las actuaciones que resulten necesarias para el establecimiento y salvaguardia de las servidumbres aeronáuticas.</i>	Aena propone añadir lo siguiente: <i>“Cualquier desperfecto que se pudiese originar por estas actuaciones deberá ser</i>	Se rechaza por innecesario. Aplicará la normativa que corresponda

		<p>tramitado y cubierto, cuando proceda, por el Sistema Autonómico de Protección Civil". Alegan que Aena en ningún caso será responsable de los costes de los posibles desperfectos que puedan causar las actuaciones de salvamento/auxilio de aeronaves accidentadas en las mencionadas fincas, que en todo caso deberán ser tramitadas y cubiertas, cuando proceda, por el Sistema Autonómico de Protección Civil, ya que cualquier actuación de salvamento/auxilio fuera del aeropuerto se realiza bajo su amparo y dirección</p>	
<p>Artículo 53</p>	<p>1. Los gestores aeroportuarios y los proveedores designados para la prestación de servicios de navegación aérea, civiles, vigilarán el cumplimiento de las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas no acústicas, pudiendo solicitar, para asegurar dicho cumplimiento, el concurso de cualquier autoridad o Administración pública competente, incluidas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.</p> <p>2. La vulneración de las servidumbres que no se haya podido subsanar en el ejercicio de las funciones de vigilancia previstas en el apartado anterior, se comunicarán por el gestor aeroportuario o el prestador de servicios de navegación aérea, según corresponda, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como autoridad nacional de supervisión civil, proponiendo la adopción de medidas adecuadas para la defensa de dichas servidumbres.</p> <p>3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de oficio, por iniciativa propia o a propuesta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea, resolverá sobre la incoación de un expediente sancionador y la adopción de las medidas que sean necesarias para hacer efectivas las servidumbres aeronáuticas no acústicas, incluida la eliminación de obstáculos, instalaciones, actividades o usos del suelo, surgidos con posterioridad al establecimiento o modificación de las servidumbres. En estos supuestos, todos los gastos que se generen serán a cargo de quien con su conducta los hubiera originado. La exacción de tales gastos tendrá naturaleza de crédito de derecho público y su importe podrá ser exigido por el procedimiento administrativo de apremio.</p> <p>4. En el caso de vulneración de las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones militares corresponde al Ministerio de Defensa la adopción de las medidas a que se refiere el apartado precedente.</p>	<p>Plantea Enaire que se echa en falta concretar a quién le corresponde vigilar cada una de las servidumbres aeronáuticas, considerando que no está claro si las servidumbres de operación las debe vigilar el prestador de servicios de navegación aérea o el gestor aeroportuario.</p> <p>SAERCO propone sustituir la redacción actual que plantea las tareas de seguimiento del cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas en términos de colaboración y no de responsabilidad en el contenido de funciones públicas en lo que se refiere a los proveedores de servicios de navegación aérea.</p> <p>AESA plantea la necesidad de modificar el apartado 3, para contemplar un régimen que permita regularizar las construcciones, instalaciones, etc., existentes que no hayan obtenido el acuerdo previo favorable y pueda superar las servidumbres aeronáuticas y, en su caso, las limitaciones que procedan.</p>	<p>No se acepta. La concreción de las respectivas responsabilidades corresponde al régimen reglamentario, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativo UE, en particular en el Reglamento (UE) n ° 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n ° 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.</p> <p>No se acepta, en la consideración de que las funciones de vigilancia se insertan en el ámbito de las responsabilidades del proveedor de servicios de tránsito aéreo y del gestor aeroportuario, como expresamente establece respecto de este último el Reglamento (UE) 2018/1139 y, en su desarrollo, el Reglamento (UE) 139/2014. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad de la autoridad de supervisión que se concreta en el apdo 2 del precepto.</p> <p>Se atiende</p>

<p>Artículo 53 bis</p>	<p>1. Con el fin de garantizar la correcta inclusión de los sistemas generales aeroportuarios y de navegación aérea, así como la aplicación de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y las afecciones al planeamiento, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana emitirá informe previo, preceptivo y vinculante, en lo que respecta al ejercicio de las competencias estatales, sobre los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario, instalaciones y espacios incluidos en el Plan Director de Navegación Aérea, espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, o afecciones al planeamiento, y cuando no se haya exceptuado dicha obligación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo cincuenta y dos bis.</p> <p>2. Corresponde al Ministerio de Defensa emitir el informe previsto en el apartado anterior en relación a las instalaciones militares y sus servidumbres.</p> <p>3. Los informes a que se refieren los apartados 1 y 2 se emitirán en el plazo de seis meses desde su solicitud. Transcurrido este plazo, sin haberse evacuado el preceptivo informe, deberá entenderse emitido en sentido desfavorable.</p> <p>4. Excepcionalmente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá informar favorablemente planes e instrumentos de ordenación en los que se incluyan actuaciones que vulneren las servidumbres aeronáuticas, siempre que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que no se compromete la seguridad o regularidad de las operaciones de las aeronaves en el aeródromo o el normal funcionamiento de las ayudas a la navegación aérea. A tales efectos el organismo o Administración que solicite el informe citado en el párrafo anterior deberá aportar un estudio aeronáutico de seguridad, suscrito por técnico competente, el cual será objeto de consulta, según proceda, al gestor aeroportuario o al proveedor de servicios de navegación aérea y de informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. El informe favorable emitido con carácter excepcional en estos supuestos deberá señalar, en su caso, las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.</p> <p>5. En los informes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o Defensa podrán especificarse las zonas del territorio en las que, aun estando comprendidas dentro de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, o afecciones al planeamiento, y teniendo en cuenta el posible riesgo para la navegación aérea o la posibilidad de afección a la regularidad de las operaciones, no será necesario someter a ulterior informe el planeamiento de desarrollo, ni se exigirá el previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para las actuaciones a que se refiere el artículo cincuenta y tres ter.</p> <p>Además, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y, cuando afecte a aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, del Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá eximir de la obligación de solicitar los informes previos previstos en este artículo a las áreas delimitadas geográficamente en las determinaciones de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial siempre que no impliquen riesgo para la navegación aérea ni comprometan la regularidad de las operaciones. Estas exenciones no serán aplicables cuando, con posterioridad a su concesión, se modifiquen las servidumbres aeronáuticas, ni a aquéllos instrumentos de ordenación territorial o urbanística que permitan la instalación de aerogeneradores, o construcciones e instalaciones de altura igual o superior a 100 metros.</p>	<p>ANDALUCÍA objeta el apartado 1 al considerar que no todos los planes y sus modificaciones deben estar sometidas a este informe, y menos aun cuando se establece un plazo de seis meses con silencio desestimatorio, ya que esta regulación bloquearía la planificación territorial y urbanística de las administraciones territoriales. Respecto al apartado 3, la Junta está completamente en desacuerdo con el plazo de seis meses y sentido desfavorable del informe, y propone un plazo de tres meses con sentido estimatorio. Considera que debería aplicar plazo de la disposición adicional segunda, apartado 4, de la Ley 13/2003 (redacción RDL 36/2020).</p>	<p>No se aceptan. Al respecto y sin perjuicio de que el anteproyecto introduce importantes modificaciones que flexibilizan la intervención estatal en salvaguarda de sus competencias exclusivas ex artículo 149.1.20ª de la Constitución, en el ejercicio de las competencias exclusivas asumidas por las Comunidades Autónomas en materia de ordenación del territorio y urbanismo, permitiendo eximir de la obligación de informe en la condiciones previstas en el propio precepto, debe ponerse de manifiesto que en esto, el anteproyecto no introduce ninguna modificación. En efecto, los informes previos, el plazo para su emisión y su sentido desfavorable ya se encuentra contemplada en el artículo 29.2 del Decreto 584/1972, de servidumbres aeronáuticas, y la disposición adicional segunda, apartado 3, del Real Decreto 2591/1998, sobre Ordenación de aeropuertos de interés general, sin que su aplicación haya sido objeto de debate entre el Estado y las Comunidades Autónomas, más allá del requerimiento previo efectuado por la Generalitat de Cataluña, contra determinados preceptos del Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al amparo de lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa. Requerimiento al que se dio respuesta por Acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de agosto de 2013, en el que sucintamente se señalaba que:</p> <p>(i) La previsión reglamentaria del momento de solicitud de los informes, antes de la aprobación inicial del instrumento de planeamiento, amén de eficacia y mínima intervención en las competencias de otras Administraciones, determina que, el plazo de seis meses estipulados para su emisión, no tengan ningún tipo de incidencia en la posterior tramitación del planeamiento.</p> <p>(ii) Estando justificado el plazo de seis meses por, entre otros, la necesidad de recabar otros informes antes de la emisión del informe al planeamiento del, hoy, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y la analizar que no se compromete la seguridad ni la regularidad de las operaciones aéreas, en particular en los planeamientos que van acompañados de estudios de seguridad aeronáuticos, la aparente contradicción con la Ley 13/2003, queda resuelta</p>
-------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>GALICIA propone concretar que el informe se solicitará después de la aprobación inicial del instrumento, conforme contempla la Ley del Suelo de Galicia o, subsidiariamente, fijar en todo caso el momento concreto de la tramitación del instrumento del planeamiento en que debe solicitarse el informe.</p> <p>GALICIA propone emitir el informe en 3 meses desde la solicitud. En caso de no contestar en plazo, se entenderá emitido en sentido favorable.</p> <p>COPAC objeta el informe del gestor aeroportuario o proveedor de servicios de navegación aérea, en la tramitación</p>	<p>por ser la Ley sobre Navegación Aérea una Ley especial, y por tanto, de aplicación preferente. Amén de que la disposición adicional segunda, apartado 4, de la citada ley ya establece, respecto a los informes previstos en ella, que su no emisión en plazo pueda tener el efecto de que deban considerarse negativos, cuando señala lo siguiente: "...transcurrido el cual se entenderán emitidos con carácter favorable y podrá continuarse con la tramitación del procedimiento de aprobación, salvo que afecte al dominio o al servicio públicos de titularidad estatal. A falta de solicitud del preceptivo informe, así como en el supuesto de disconformidad emitida por el órgano competente por razón de la materia o en los casos de silencio citados en los que no opera la presunción del carácter favorable del informe, no podrá aprobarse el correspondiente instrumento de planificación territorial o urbanística en aquello que afecte a las competencias estatales." Ninguna duda cabe al respecto sobre la naturaleza de servicio público de navegación aérea, asegurando la coherencia del régimen previsto en el anteproyecto con la disposición cuya aplicación se postula. No consta que finalmente, el Real Decreto 297/2013 fuera impugnado por la Generalitat de Cataluña.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, dada la simplificación establecida en el anteproyecto se suprime el plazo de emisión del informe en tanto que éste se puede fijar reglamentariamente, conforme ocurre en el régimen vigente, en virtud de los dispuesto en la ley 39/2015.</p> <p>Se acepta parcialmente, fijando el momento de solicitud del informe antes de la aprobación inicial del planeamiento, dando por reproducidos los argumentos de Acuerdo de Consejo de Ministros de 2 de agosto de 2013 al que se hizo referencia en relación con la alegación de la Junta de Andalucía.</p> <p>No se acepta, dando por reproducido lo informado sobre el particular en la observación de Andalucía.</p> <p>No se acepta. Queda claro en el precepto que la competencia es de AESA, y el hecho de que se soliciten informes a los proveedores de servicios no menoscaba dicha competencia.</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>del informe de MITMA, al considerar que en orden al análisis de seguridad las competencias son de AESA.</p> <p>AESA propone introducir “en caso de existir vulneración de servidumbres aeronáuticas” en equivalencia al régimen previsto para la emisión de informes previos a los planeamientos</p> <p>AENA considera confuso el segundo párrafo del apartado 5 ya que no se entiende si la exención quedará reflejada en resoluciones MITMA o en los propios instrumentos de ordenación. Propone eliminar este párrafo o redactado en términos similares a los del artículo 53 ter.</p> <p>En cualquier caso, pide que, de mantenerse, las zonas de exención deberían publicarse siempre tras consultar al gestor y/o proveedor. Esto también sería aplicable al 53 ter</p> <p>En esos informes deberían incluirse análisis de servidumbres de actividades</p> <p>El Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos considera que la altura de 100 metros es relativamente muy baja y propone que esa altura sea establecida en vía reglamentaria.</p> <p>COPAC propone eliminar el punto 5, toda vez que establece esta exención a los informes y decisiones del Ministerio ocasiona una incertidumbre en las potenciales consecuencias de los riesgos de seguridad que no es asumible.</p>	<p>Se acepta, reformulando el precepto en términos equivalentes a los previsto en la emisión de informes previos al planeamiento</p> <p>Se acepta parcialmente, no obstante, la simplificación realizada en este precepto determina que sea el desarrollo reglamentario el que se articule el modo en que quedarán reflejadas las exenciones concedidas.</p> <p>Se acepta parcialmente, introduciendo que previa a la exención se consulte al gestor o proveedor de servicios, cuando proceda, dado que en aquellas zonas en que no se vean afectados por su lejanía de la infraestructura o la altura de la exención exigir dicho informe sería introducir un trámite innecesario que dilataría el procedimiento indebidamente.</p> <p>No se acepta, el precepto ya contempla que las exenciones proceden cuando no se comprometa la seguridad o regularidad de las operaciones, de ser necesaria la concreción solicitada esta procedería en el desarrollo reglamentario.</p> <p>No se acepta. Conforme al Anexo 15 de OACI: “10.1.3 (...) Los datos sobre obstáculos se proporcionarán para los obstáculos situados en el Área 1 (todo el territorio) que tengan una altura superior a 100 m sobre el nivel del terreno.” Esto se ha trasladado al Reglamento 2017/373 AIS.OR.360</p> <p>Se trata de una altura crítica que debe ser controlada en todo el territorio nacional</p> <p>No se acepta, ya se condiciona en el precepto a su no afectación a la seguridad y regularidad de las operaciones.</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			Adicionalmente, se justifica en la MAIN que no hay merma de seguridad aérea con este sistema
Artículo 53 ter	<p>1. Las administraciones públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación, incluyendo la utilización de medios auxiliares de la construcción, o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas que superen, o que por su crecimiento puedan superar con el tiempo, los límites establecidos en ellas o que puedan constituir obstáculos a la navegación aérea, sin el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, o, en su caso, sin haber seguido el procedimiento establecido en el artículo siguiente.</p> <p>2. Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que desarrollen actuaciones no sometidas a licencia, comunicación previa o declaración responsable no podrán llevar a cabo ninguna construcción, instalación, incluyendo la utilización de medios auxiliares de la construcción, o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas, no acústicas, sin el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Podrá exigirse igualmente dicho acuerdo favorable para permitir el crecimiento de especies vegetales que pueda suponer vulneración de las servidumbres aeronáuticas.</p> <p>3. No obstante lo previsto en los párrafos anteriores, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá establecer zonas en las que dicho acuerdo previo no resulte necesario por no existir afección a la seguridad o regularidad de la navegación aérea. esta resolución se publicará en el BOE y se notificará a las Administraciones Públicas afectadas.</p> <p>4. Las autorizaciones concedidas y las actuaciones realizadas contraviniendo lo dispuesto en este artículo serán nulas de pleno derecho, siendo asimismo de aplicación a las actuaciones realizadas que vulneren las servidumbres aeronáuticas lo dispuesto en el artículo cincuenta y tres, apartado 3.</p> <p>5. Las Administraciones Públicas con competencias urbanísticas y las personas jurídicas, obligadas a solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el acuerdo previo previsto en este artículo, deberán hacerlo a través de la sede electrónica de esta entidad.</p>	<p>AESA interesa la supresión del párrafo “que superen, o que por su crecimiento puedan superar con el tiempo, los límites establecidos en ellas o que puedan constituir obstáculos a la navegación aérea” referido a las plantaciones, en los apdos 1 y 2 del precepto, en la consideración de que las plantaciones, superen o no las servidumbres, deben estar sujetas a acuerdo previo, sin perjuicio de la adopción de las exenciones previstas el apartado 3, por razones de seguridad operacional, coherencia con el régimen vigente.</p> <p>ANDALUCÍA considera que deben excluirse de acuerdo previo favorable todas aquellas que supongan la ejecución del planeamiento urbanístico informado por MITMA</p> <p>AENA considera que la autorización de AESA (aptdo 2) también deberá ser necesaria para ciertas actividades o usos de las zonas afectadas por la servidumbre que puedan suponer un riesgo para la seguridad de las operaciones de las aeronaves.</p> <p>ENAIRE considera que se debe indicar en el apartado 3 (actual 4) que el prestador CNS/ATS será consultado para valorar si se compromete la seguridad de las operaciones.</p> <p>Ineco recomienda revisar el apartado 3 (actual 4) porque hay zonas en las que no existe afectación a la seguridad y regularidad, y lo lógico sería no imponer una servidumbre en ella.</p>	<p>Se acepta, al tiempo que se aclara que el precepto, conforme ya se recoge en su apartado 2, viene referido a las servidumbres aeronáuticas no acústicas.</p> <p>No se acepta, el anteproyecto ya contempla procedimientos de exoneración que, salvaguardando las competencias estatales exclusivas, respeta las competencias autonómicas en materia de ordenación territorial y urbanística. Al respecto el Dictamen del Consejo de Estado 1044/2012</p> <p>Se atiende parcialmente, incluyendo la posibilidad de establecer reglamentariamente las actividades sujetas a acuerdo previo, sin perjuicio de otros mecanismos de protección de las servidumbres de actividades que, igualmente, pueden establecerse por esta vía.</p> <p>Se acepta en la medida en que una redacción como la propuesta por ENAIRE estaría en línea con la del artículo 53.bis, apdo. 5</p> <p>No se acepta en tanto que el diseño de las servidumbres se realiza conforme a las normas técnicas establecidas reglamentariamente atendiendo, según contempla el anteproyecto, a las normas y métodos recomendados por OACI lo que determina que puedan quedar afectadas zonas en las que los usos y actividades en el territorio afectado no comprometa la seguridad y regularidad de las operaciones, de</p>

			ahí las exenciones del apartado 3 del precepto y lo previsto en el artículo siguiente.
Artículo 54	<i>Excepcionalmente, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, podrá emitir un acuerdo previo favorable cuando se superen las restricciones establecidas por las servidumbres aeronáuticas, cuando, a su juicio, quede acreditado, mediante estudio aeronáutico, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, quedando condicionado el carácter favorable del acuerdo al cumplimiento de los requisitos adicionales que pudieran establecerse en el mismo.</i>	Ineco considera que no queda claro si el estudio aeronáutico lo realiza de oficio AESA o si debe presentarlo el promotor. Recomiendan frase análoga a la del art. 53 bis.4.	Se acepta , conforme a la simplificación realizada en el anteproyecto el requisitos para la concesión de las exenciones es que quede acreditado ante AESA que éstas no comprometen la seguridad o regularidad de las operaciones o el normal funcionamiento de las ayudas para la navegación aérea, será el desarrollo reglamentario el que establezca quien realiza el estudio de seguridad que, en todo caso, debe ser aceptable para AESA.
Otras observaciones		<p>Galicia propone que la ley indique expresamente que se deroga el RD 2591/1998, puesto que se deroga el art. 166 de la Ley 13/1996 de 20 de diciembre y el RD se dictó en su ejecución, o al menos su disposición adicional segunda. Creen que sería conveniente unificar el régimen aplicable a los informes emitidos en el ámbito de las competencias estatales sobre los proyectos o planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial en una única norma.</p> <p>AENA realiza distintas propuestas para el desarrollo reglamentario en el régimen aplicable en materia de planes directores, entre otros, la regulación de la modificación puntual de planes especiales, licencias municipales a otorgar sin plan especial, régimen transitorio de obras en bienes no expropiados, suspensión temporal de autorizaciones y de las licencias municipales durante la tramitación del plan director.</p>	<p>No se acepta, toda vez que el anteproyecto integra el régimen previsto en el citado artículo 166 y, por tanto, resulta de aplicación en desarrollo de lo dispuesto en el anteproyecto, en cuanto que no entra en contradicción con él, sin perjuicio de la derogación expresa de aquellos preceptos que contradigan lo previsto en el anteproyecto. Adicionalmente, la unificación del régimen aplicable a los informes a los planeamientos de ordenación territorial y urbanística, en salvaguarda de las competencias estatales y, sin perjuicio de lo previsto en la disposición adicional segunda, apartado 4, de la Ley 13/2003, resulta imposible en tanto que es preciso modular el régimen general previsto en esta disposición atendiendo a las singularidades sectoriales de modo que se salvaguarden de forma efectiva las competencias estatales.</p> <p>Se tomará en consideración en el momento oportuno, sin perjuicio de las observaciones que en su día formule la sociedad mercantil estatal.</p>

