

# 1

## Antecedentes y Marco Jurídico

1	El Plan Director	1.1
2	Objeto de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez	1.3
3	Marco Legal Existente	1.4
4	Alcance y Vigencia del Plan Director	1.6
	4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.6
	4.2 Servidumbres Aeronáuticas y afecciones acústicas	1.6
	4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.6
5	Reseña Histórica del Aeropuerto	1.8

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

# ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

## 1 El Plan Director

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

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

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

El R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres. Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

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

- 1) El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelo, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.
- 2) El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:
  - Zona de Pasajeros
  - Zona de Carga
  - Zona de Apoyo a la Aeronave
  - Zona de Servicios
  - Zona de Aviación General
  - Zona de Abastecimiento
  - Zona de Actividades Complementarias

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

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

## 2 Objeto de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Jerez

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

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

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobra y estacionamiento, se diseñará para las horas punta de tráfico comercial definidas para los horizontes de estudio considerados dentro del Desarrollo Previsible.
- El Área de Accesos se diseñará para las horas de máxima afluencia de pasajeros. Igualmente, el Área de Aparcamiento se diseñará con el mismo criterio anterior.
- El Edificio Terminal de Pasajeros y sus diversas dependencias se diseñarán atendiendo a los criterios establecidos por IATA. Aena SME, S.A. ha considerado como parámetros estándar para sus instalaciones los correspondientes a niveles de calidad de servicio B establecidos para la hora de diseño de cada horizonte de estudio del Desarrollo Previsible.
- El resto de las zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas, teniendo en cuenta las características y tipología del aeropuerto en estudio.

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

El último Plan Director del Aeropuerto de Jerez se aprobó por Orden Ministerial el 23 de julio de 2001.

### 3 Marco Legal Existente

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

- **Ley 48/1960** de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.
- **Real Decreto 2591/1998**, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.
- **Decreto 584/1972** de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas modificado por Decreto 2.490/1974, de 9 de agosto y Decreto 1.844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el Real Decreto 1.541/2003 de 5 de diciembre.
- **Real Decreto 297/2013**, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
- **Ley 55/1999**, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre “Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea”.
- **Ley 21/2013**, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que deroga tanto la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, como el RD Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.
- **Real Decreto 1367/2007** de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- **Reglamento (UE) 139/2014**, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el **Reglamento (UE) 2018/1139** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (CE) nº 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) nº 552/2004 y (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo.

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

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

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente,

la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

El Plan Director del Aeropuerto de Jerez vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 23 de julio de 2001 y publicado en el BOE número 190 con fecha 9 de agosto de 2001.

## 4 Alcance y Vigencia del Plan Director

### 4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas

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

En aplicación de la citada normativa y al Artículo 29 del Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la zona de servicio aeroportuario o en zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable. En el punto III.6 del presente Plan, "Compatibilidad del entorno con el aeropuerto" se incluyen los criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

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

### 4.2 Servidumbres Aeronáuticas y afecciones acústicas

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

De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, y el artículo 166 de la Ley 13/1996 de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en los planos numerados como 5.1 y 5.2 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Jerez, tanto las establecidas en el Real Decreto 2054/2004 de 11 de octubre, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

### 4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director

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

Se considera que revisten carácter sustancial las alteraciones que impliquen la modificación estructural o funcional del aeropuerto de acuerdo con el apartado 2 del Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre.

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

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

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

## 5 Reseña Histórica del Aeropuerto

El 26 de octubre de 1912 se celebran las primeras fiestas de aviación en Cádiz, en la playa de la Victoria; se repetirán en noviembre de 1913, volando sobre Cádiz y Jerez de la Frontera. En la década de 1920, los hidroaviones tendrán preponderancia sobre los aparatos terrestres. En marzo de 1929 se abre al tráfico aéreo oficial y particular para la hidroaviación el puerto marítimo y la bahía de Cádiz.

El inicio de la guerra civil provoca un traslado masivo de tropas desde el norte de África a la península. Se improvisa, para ello, un aeródromo en Jerez, en la zona de Zarandilla, dos kilómetros al sureste de Jerez, que es utilizado por primera vez el 29 de julio de 1936. Durante el conflicto, un grupo de bodegueros recauda fondos para adquirir un aeroplano, pero se destinarán finalmente a la construcción de un aeródromo.

El 8 de mayo de 1937 comienzan los trabajos de explanación de una zona ocho kilómetros al noroeste de Jerez. Las obras concluyen en el mes de noviembre y se establece en el nuevo aeródromo Escuela de Transformación para la formación de los pilotos procedentes de las Escuelas Elementales. En 1938 estas instalaciones reciben el nombre de aeródromo Haya. En 1946 el aeródromo se abre al tráfico aéreo civil, nacional completo e internacional de turismo y escalas técnicas del tráfico comercial.

En 1951, el aeródromo de Jerez, que dispone de dos pistas de aterrizaje, 04-22 y 13-31, de terreno arenoso, se convierte en la Escuela de Polimotores, motivo por el cual se inicia la construcción de una pista afirmada 03-21 en octubre de 1952. A lo largo de los años siguientes se van completando las instalaciones de la base aérea: se amplía la pista de vuelo, se construyen calles de enlace y estacionamiento de aeronaves, se instalan ayudas a la navegación, comunicaciones, etc.

En agosto de 1968 se abre al tráfico internacional de pasajeros la base aérea de Jerez, tras lo que, ese mismo año, se emprenderían las obras de construcción de un terminal de pasajeros. En 1969 se publican las servidumbres aeronáuticas y un año después empiezan las obras de prolongación de la pista de vuelo.

El 8 de septiembre de 1975 la compañía Aviaco inaugura la línea regular Madrid-Jerez/Cádiz-Madrid. Desde esta fecha, el tráfico se va consolidando poco a poco, por lo que, a finales de 1991, Aena comienza la renovación del aeropuerto con el fin de adecuar sus infraestructuras a las nuevas demandas del transporte aéreo. Las obras contemplan la construcción de una plataforma de estacionamiento con capacidad para seis aeronaves, unida con una calle de enlace directamente a la pista de vuelo, una nueva central eléctrica, depuradora de aguas, edificio contra incendios y un nuevo edificio terminal de pasajeros de dos plantas. Además, se dispone un nuevo acceso viario y un estacionamiento de turismos y autobuses. El 7 de mayo de 1992 se inaugura el nuevo edificio terminal y las instalaciones complementarias.

El 30 de junio de 1993 se disuelve oficialmente la base aérea de Jerez, que traslada sus efectivos a la base de Morón (Sevilla), pasando las instalaciones a ser gestionadas por Aena.

Durante los años 2007 a 2009 el ayuntamiento de Jerez negocia y llega a un acuerdo con Aena para la cesión de suelo para la creación de una zona de actividades aeroportuarias en Jerez, conocido como Polo Aeronáutico de Jerez.

En 2008 fueron adjudicadas las obras para la creación de una estación de ferrocarril en el paso de las vías junto al aeropuerto para la parada de trenes de alta velocidad. Dicha estación entró en servicio el 7 de julio del 2013, formando parte de la línea de AVE Sevilla-Cádiz.

Con fecha de resolución el 07 de junio de 2017, la Agencia estatal de Seguridad Aérea otorgó al Aeropuerto de Jerez el certificado de aeródromo conforme a lo especificado en el Reglamento (CE) 216/2008 y el Reglamento (UE) 139/2014. El certificado garantiza que todas las instalaciones, sistemas, equipos, servicios y procedimientos de la infraestructura cumplen con los criterios europeos.