

# Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante

1	Información Territorial y Urbanística. Estado, Comunidad Autónoma y municipios	III.1
1.1	Legislación sectorial	III.1
1.2	Normativa Estatal. Ley del Suelo	III.4
1.3	Normativa Autonómica	III.4
1.4	Planeamiento Vigente	III.6
2	Planes de Infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y Administración local	III.11
2.1	Introducción	III.11

2.2	Planes de la Unión Europea y estatales	III.11
2.3	Planes de la Comunidad Autónoma	III.20
2.4	Actuaciones	III.21
2.5	Red de accesos al aeropuerto	III.26
2.6	Intermodalidad	III.28
2.7	Intermodalidad en el Aeropuerto de Jerez	III.29
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.34
3.1	Introducción	III.34
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.35
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.36
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.36
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.38
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según Real Decreto 762/2017	III.38
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.39
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.41
5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.42
5.1	Introducción	III.42
5.2	Datos generales del aeropuerto	III.42
5.3	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.43
5.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.43
5.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.44
5.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.44
5.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas del desarrollo previsible	III.45
6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.46

6.1	Preámbulo	III.46
6.2	Metodología y criterios de cálculo	III.46
6.3	Resultados	III.48
6.4	Zona de afección acústica	III.51
7	Áreas de Coordinación	III.53

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

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

El aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de comunicaciones del territorio donde se instala. Es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio, que se integra como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

La Zona de Servicio Aeroportuaria, cuya competencia reside en la Administración General del Estado, puede verse afectado por las actuaciones de otros niveles de la Administración: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración Autonómica y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

El sector de la navegación y transporte aéreo tiene una normativa específica, la cual permite la coordinación e integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante.

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexiones de redes, sistemas de información a pasajeros, etc.), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

## **1 Información Territorial y Urbanística. Estado, Comunidad Autónoma y municipios**

### **1.1 Legislación sectorial**

La normativa básica de aplicación relativa a la Navegación Aérea y transporte aéreo está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, del transporte aéreo, las competencias del espacio aéreo, su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas, y la Ley 5/2010, de 17 de marzo (B.O.E. nº 67, de 18 de marzo), que modificó la anterior ley con el objeto de incorporar la más reciente normativa internacional y comunitaria.

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar hasta la reorganización de la Administración del Estado mediante el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, por el que, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.

El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "interés general". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, modificado por el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, fija los criterios para calificar los aeropuertos de interés general, manteniendo como tales todos los gestionados por Aena SME, S.A.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA, Fomento y en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, mediante el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio; asimismo, el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, definió el régimen estatutario por el que se registraría la Entidad Pública Empresarial. Posteriormente, el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, definió la adaptación de dicha sociedad a la Ley 6/1997, de 14 de abril.

Mediante el Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, modificado por Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, se establece un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos de interés general, que pasa por la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., a la que atribuye el conjunto de funciones y obligaciones que ejerce la Entidad Pública Empresarial (Aena) en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualquier otro que la normativa nacional o internacional atribuya al gestor aeroportuario, en relación a la red de aeropuertos y helipuertos gestionada por Aena.

Según el citado Real Decreto Ley, el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 acordó la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., y el 3 de junio de 2011 aprobó que Aena Aeropuertos, S.A. empezara a funcionar de manera efectiva a partir del 8 de junio de 2011.

A su vez, la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio (B.O.E. nº 136, de 8 de junio de 2011), acordó el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por parte de Aena Aeropuertos, S.A.

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, aprueba el cambio de denominación de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), que pasa a denominarse ENAIRE, así como de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., que pasa a denominarse Aena, S.A.

Dicha ley precisa el régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones, de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

En abril de 2017 según lo dispuesto en la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público que establece que en las sociedades mercantiles estatales debe figurar la abreviatura S.M.E., se adapta la denominación de la Sociedad a Aena SME, S.A.

La planificación de los aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social -modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 52 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en su actual redacción, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos de interés general.

La normativa recoge dos figuras para la planificación aeroportuaria: el Plan Director, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias; y el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de

ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece, entre otras disposiciones, que *“Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*, por lo que una vez aprobado y delimitado el ámbito del Sistema General Aeroportuario por el Plan Director, dichos instrumentos generales de ordenación urbana deberán recogerlo en su ordenación.

Asimismo, se recogen los aspectos de tramitación de ambos planes. También determina que las obras realizadas por Aena SME, S.A. en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. El mismo criterio es de aplicación a las obras de Aena SME, S.A. y de la posible empresa concesionaria de los servicios aeroportuarios, según establecen los artículos 8 y 11 del Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre.

Con independencia de la normativa referida a la planificación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, y para la coordinación con el entorno, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva limitaciones al desarrollo urbanístico, tanto del entorno del aeropuerto como del entorno de las instalaciones de ayudas a la navegación aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 55/1999, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre, y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo), así como el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, establecen tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil.

En cuanto a las servidumbres acústicas, han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una disposición adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que *“El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.”*

Por otro lado, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido, establece en su artículo 10 la delimitación de las zonas de servidumbres acústicas mediante mapas de ruido, y en sus Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera, la competencia de la Administración General del Estado en la determinación de estas servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, y de la calidad de vida en el entorno del aeropuerto.

En su normativa de desarrollo (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas), se recoge la delimitación de las áreas acústicas atendiendo al uso predominante del suelo, y la regulación de las servidumbres acústicas. Además, se prevé que los instrumentos de planificación territorial y urbanística incluyan la zonificación acústica, requiriendo informe preceptivo del órgano sustantivo de la infraestructura.

## 1.2 Normativa Estatal. Ley del Suelo

Mediante el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que regula para todo el territorio estatal, las condiciones básicas que garantizan:

- a) La igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo.
- b) Un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conducen a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

Asimismo, establece las bases económicas y medioambientales del régimen jurídico del suelo, su valoración y la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas en la materia.

El objetivo final se centra en evitar el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.

## 1.3 Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1. 3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas han mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

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

La Comunidad Autónoma de Andalucía posee competencia legislativa en materia de vivienda, urbanismo, ordenación del territorio y obras públicas, según lo previsto en el artículo 56 del Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, que deroga el de 1981. Esta competencia legislativa



corresponde al Parlamento, mientras que las funciones ejecutiva y administrativa corresponden al Consejo de Gobierno.

En materia de ordenación territorial se encuentran vigentes la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA), y la Ley 7/2002, de 17 diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), modificada por la Ley 2/2012, de 30 de enero (BOJA nº 26, de 8 de febrero de 2012).

La Ley 1/1994 (LOTA) tiene por objeto la regulación de los instrumentos y procedimientos necesarios para el ejercicio por la Junta de Andalucía de su competencia en Ordenación del Territorio. Determina en su artículo 5, que la planificación territorial se realizará a través del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía y los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.

Esta ley ha sido desarrollada a través del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

- La Ley 7/2002 (LOUA) tiene por objeto la regulación de la actividad urbanística y el régimen de utilización del suelo, incluidos el subsuelo y el vuelo, en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Recoge entre sus fines los de la actividad urbanística:
  - a) Conseguir un desarrollo sostenible y cohesionado de las ciudades y del territorio en términos sociales, culturales, económicos y ambientales, con el objetivo fundamental de mantener y mejorar las condiciones de calidad de vida en Andalucía.
  - b) Vincular los usos del suelo a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales.
  - c) Subordinar los usos del suelo y de las construcciones, edificaciones e instalaciones, sea cual fuere su titularidad, al interés general definido por esta Ley y, en su virtud, por la ordenación urbanística.

La Ley recoge que las Administraciones públicas y las entidades a ellas adscritas o dependientes de las mismas, se regirán por los principios de cooperación y colaboración, en el ejercicio de la actividad urbanística. A estos efectos y en el ámbito de sus respectivas competencias podrán celebrar convenios de colaboración con la finalidad, entre otras, de prestación de asistencia y cooperación a las entidades locales en diversas materias.

La ordenación urbanística se establece, en el marco de esta Ley y de las normas reglamentarias generales a que la misma remite, y de las dictadas en su desarrollo, así como de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio en los términos dispuestos por la Ley 1/1994, por los siguientes instrumentos de planeamiento:

- a) Planeamiento general: Planes Generales de Ordenación Urbanística, Planes de Ordenación Intermunicipal y Planes de Sectorización.
- b) Planes de desarrollo: Planes Parciales de Ordenación, Planes Especiales y Estudios de Detalle.
- c) Catálogos.

La Ley 7/2002 recoge en su artículo 14 los Planes Especiales, que pueden ser municipales o supramunicipales, y tener por objeto, entre otras la finalidad de establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos. Determina que, cuando su finalidad sea la de establecer infraestructuras, deberán valorar y justificar de manera expresa la incidencia

de sus determinaciones con las que, con carácter vinculante, establezcan los planes territoriales, sectoriales y ambientales.

## 1.4 Planeamiento Vigente

### 1.4.1 Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 (Publicada en B.O.E. nº 190, de 9 de agosto), se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Jerez, delimitando la zona de servicio del citado aeropuerto y proponiendo un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista.

Asimismo, perseguía la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, previendo los espacios para las actividades y servicios que garantizaran una oferta que potenciara el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y, por último, la máxima reducción del impacto medioambiental que generara sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Artículo 7. Revisión, modificación y actualización de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que se deberán revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

### 1.4.2 Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

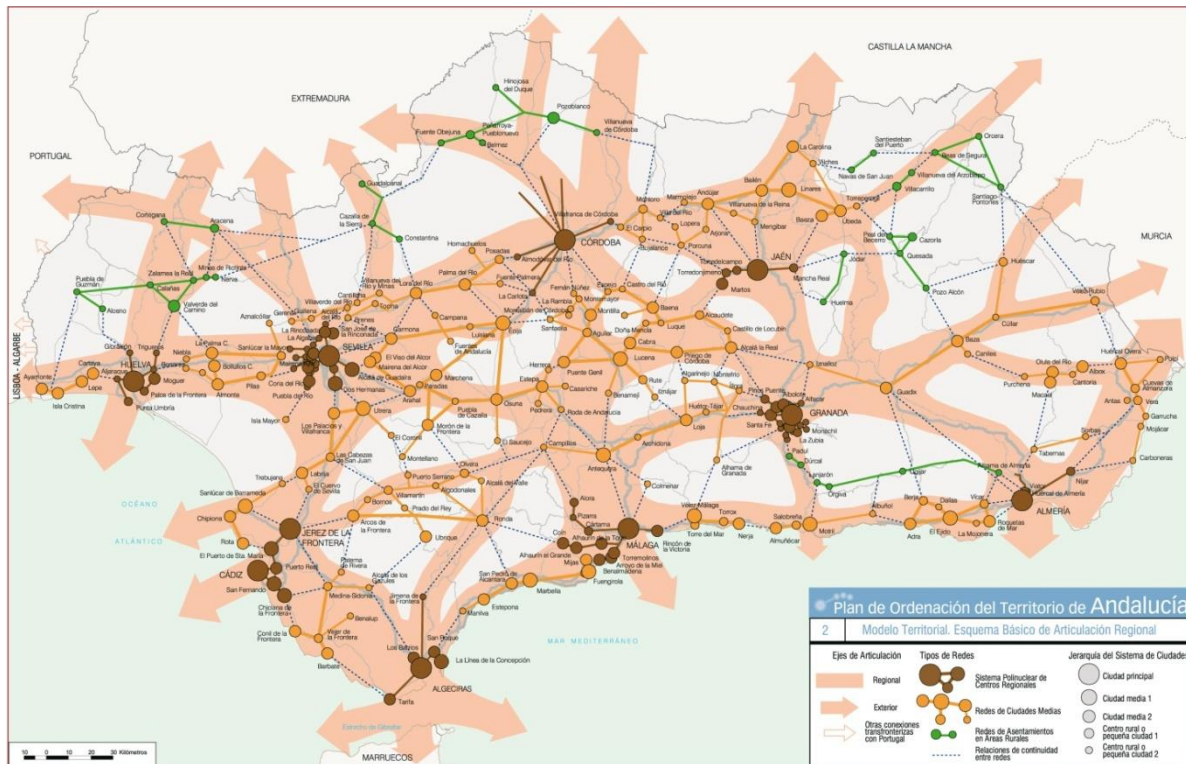
El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) es el instrumento de planificación y ordenación integral que establece los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los planes de ámbito subregional y para las actuaciones que influyan en la ordenación del territorio, así como para la acción pública en general. Su elaboración y aprobación se ha realizado conforme a lo establecido en la Ley 1/1994, de 11 enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA). Fue aprobado por el Consejo de Gobierno mediante Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA nº 250, de 29 de diciembre).

Su elaboración y aprobación se realizó según lo establecido en la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Decreto 83/1995, de 28 de marzo, por el que se acordó su formulación y el Decreto 103/1999, de 4 de mayo, por el que se aprobaron las Bases y Estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

El objetivo general del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, de contribuir a la construcción de Andalucía como territorio común desde el punto de vista político, económico, social y cultural, toma en consideración, como uno de los factores más decisivos para la región, su posición y los términos de su integración exterior.

Según el Modelo Territorial del POTA, el área de Jerez se encuentra dentro del Dominio Territorial denominado Valle del Guadalquivir, clasificada como Ciudad Principal dentro de la Jerarquía de ciudades y como parte de una Red denominada Sistema Polinuclear de Centros Regionales.

Ilustración III.1.- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía



Para ello se plantea como objetivos:

- Lograr la plena articulación e integración de Andalucía con el exterior tomando como base de partida el reforzamiento de las estructuras territoriales regionales
- Desarrollar estrategias de cooperación específicas para los diversos ámbitos de integración exterior de Andalucía.
- Reforzar la articulación exterior de Andalucía a través de los sistemas infraestructurales básicos.

El Plan tiene entre sus cometidos recoger el mapa de infraestructuras y los niveles de equipamientos andaluces, las zonas protegidas de ámbito autonómico y los límites, así como los criterios de crecimiento de los distintos planes de ordenación urbana. De acuerdo con la Ley 1/1994, los planes a los que vinculan las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía son: los Planes de Ordenación Territorial de ámbito subregional y los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio. A su vez, el Plan se desarrolla a través de los instrumentos urbanísticos, estableciendo criterios para asegurar su coherencia con la política territorial.

- Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional. Establecen los objetivos y elementos básicos de la organización y estructura del territorio en ámbitos supramunicipales, y son el marco idóneo para el desarrollo y coordinación de políticas, planes y programas de las administraciones públicas, y actividades de particulares.
- Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio. El POTIA indica los sectores o áreas en los que resulta prioritaria su formulación, definiendo sus objetivos territoriales.
- Instrumentos del sistema de planeamiento urbanístico. Deben guardar la debida coherencia con las determinaciones de la planificación territorial.

- Otros instrumentos de planificación. El Plan establece directrices y recomendaciones dirigidas a incorporar criterios territoriales a planes y programas sectoriales que forman parte del acervo habitual de la gestión pública.

Entre los Planes y Programas que lo desarrollan se encuentra el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA), el cual se coordinará con las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, elaborado por la Administración del Estado, y con las establecidas por la política de la Unión Europea, en particular las relativas a las redes transeuropeas.

El PDIA 1997-2007 se concibe como un instrumento básico para la definición y coordinación de las actuaciones en materia de infraestructuras, tanto de la Junta de Andalucía, como del resto de administraciones.

#### 1.4.3 Escala Local. Planeamiento Municipal

El Sistema General Aeroportuario de Jerez, se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes al término municipal de Jerez de la Frontera.

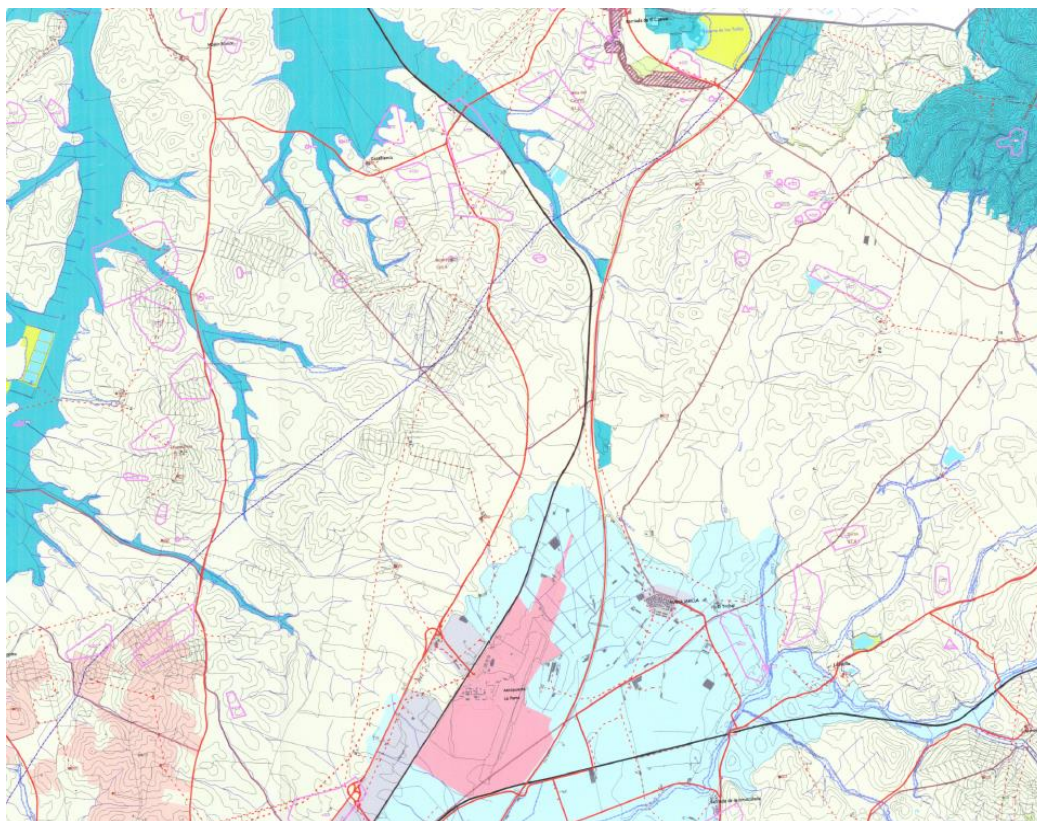
##### 1.4.3.1 Término Municipal de Jerez de la Frontera

El planeamiento vigente en este municipio es el Plan General de Ordenación Urbanística de Jerez. Mediante Orden de 17 de abril de 2009, de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio se aprueba definitivamente la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Jerez de la Frontera, estableciendo determinaciones que debían ser subsanadas, corregidas o completadas y determinaciones cuya aprobación definitiva quedaban suspendidas (publicado en el BOJA nº 127, de 2 de julio de 2009). Posteriormente, se han presentado:

- El Documento de Corrección de errores aprobado en Pleno del Ayuntamiento de Jerez de 29 de julio de 2010 y publicado en BOP de Cádiz nº223 de 23 de noviembre de 2010
- El Documento de Cumplimiento de la Orden de 17 de abril aprobado por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de 10 de diciembre de 2010 y publicado en BOJA 57 de 22 de marzo de 2011.
- El Documento de Subsanación de las deficiencias observadas en el Documento de Cumplimiento del apartado Segundo de la Orden de 17 de abril de 2009, aprobado en Pleno del Ayuntamiento de Jerez en sesión celebrada el 26 de julio de 2011 e informado favorablemente por la Dirección General de Urbanismo mediante Resolución de 14 de diciembre de 2011, publicado en BOJA 156 de 9 de agosto de 2012.

Por último, el 30 de mayo de 2014 se aprobó definitivamente por Acuerdo Plenario la "Modificación Puntual de PGOU relativa a cuestiones de Normativa Urbanística", publicada en el B.O.P. de Cádiz Nº 171 de 8/09/2014. Esta modificación no se incluye en el Documento Refundido de PGOU.

Ilustración III.2.- PGOU de Jerez de la Frontera. Ordenación del suelo no urbanizable. (2009)



El ámbito de la Zona de Servicio está clasificado como Suelo No Urbanizable, con calificación de Sistema General de Transporte-Aeropuerto, salvo una pequeña zona, situada al sureste, clasificada como Suelo No Urbanizable de Especial Protección por la Planificación Urbanística-Regadíos.

La calificación como Sistema General de Transporte-Aeropuerto, según establece el propio PGOU, conlleva la titularidad y gestión pública, la adscripción al dominio público, y la declaración de utilidad pública o interés social de los usos y actividades.

El aeropuerto se encuentra rodeado, al norte, este y sur, por una franja de Suelo No Urbanizable de Especial Protección por la Planificación Urbanística-Regadíos y al oeste por zonas de Suelos Urbanos y Urbanizables y Suelo No Urbanizable de Carácter Rural-Secanos.

Los terrenos de la Zona de Servicio correspondientes al NDB JER y el DVOR/DME JRZ se hallan clasificados como Suelo no Urbanizable de Carácter Rural-Secanos.

En el Capítulo Séptimo 'Uso de Infraestructuras-Servicios Básicos (Uso Global "f")', artículo 6.7.1 se recoge como uso pormenorizado o grupo detallado de actividades Grupo III. Aéreo "el sistema general destinado al transporte aéreo y sus instalaciones aeroportuarias necesarias".

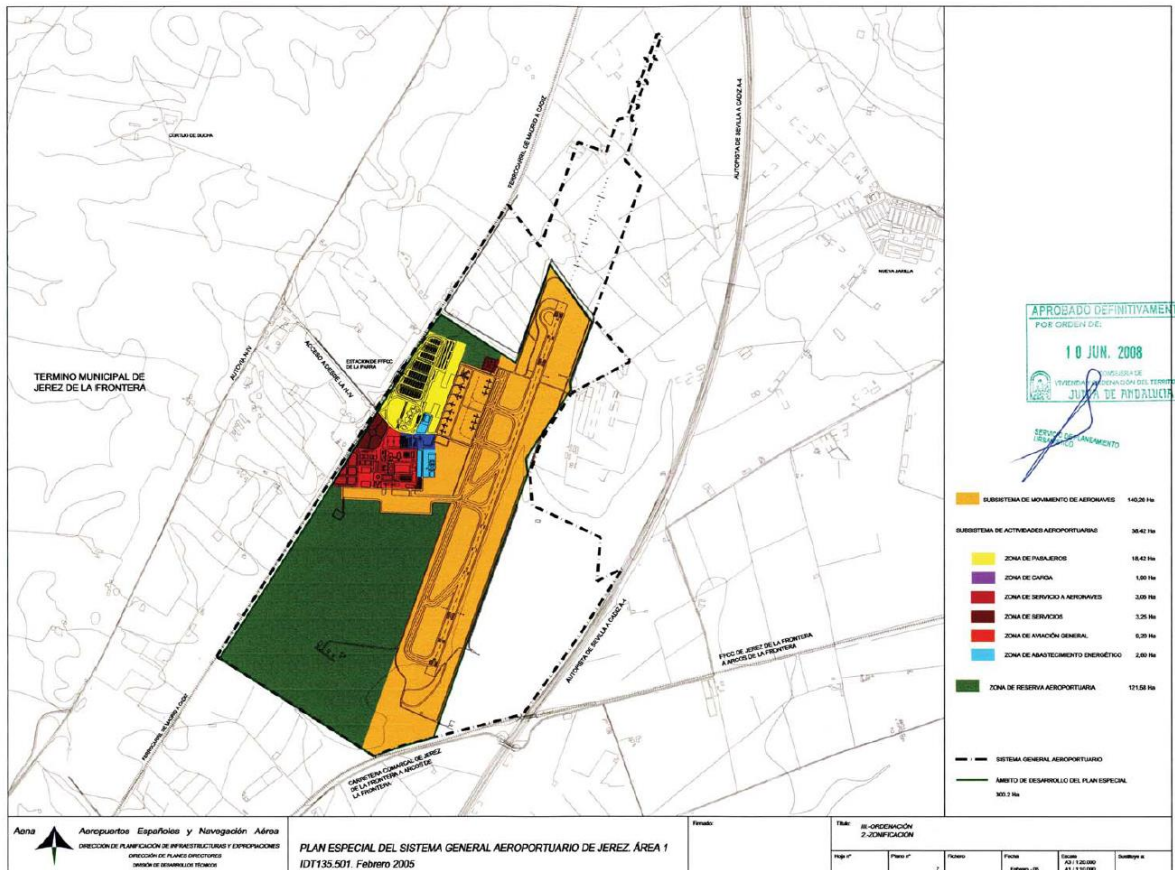
Y en el artículo 6.7.3 se establece que "en las instalaciones necesarias para el Grupo III se ordenará el conjunto de la propiedad afecta con arreglo a lo establecido en el Plan Especial del Recinto Aeroportuario desarrollado por Aena SME, S.A."

1.4.4 Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Jerez. Área 1

Una vez aprobado el Plan Director, Aena SME, S.A. formuló el correspondiente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Jerez. Área 1, aprobado por Orden de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, de 10 de junio de 2008 (BOJA nº 195, 30 de septiembre de 2008).

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

Ilustración III.3.- Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Jerez. Área 1. Zonificación.



## 2 Planes de Infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y Administración local

### 2.1 Introducción

El aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de transportes del territorio donde se instala, considerándose su conexión con la red de transporte circundante fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

La complejidad del transporte se visualiza en la dispersa organización a nivel político-administrativo en todos los estamentos de la actual Administración, entorno institucional en el que se desarrolla la política de transporte que condiciona su planificación. La organización competencial del país cuenta pues, con un sistema de transporte en el que intervienen como gestores distintas administraciones, con una descentralización total, como se ha visto en el apartado anterior, de las competencias sobre ordenación del territorio: a la competencia del Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, sobre las infraestructuras propias de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos del Estado, etc., se debe añadir la competencia autonómica y la comunitaria que dicta las políticas comunes del transporte.

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexión de redes, sistemas de información a pasajeros, etc.), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

### 2.2 Planes de la Unión Europea y estatales

Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante el Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Según lo recogido en el citado documento, la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

- a) Cohesión, a través de:
  - i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como a las zonas escasamente pobladas;
  - ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;
  - iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;
  - iv) unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;

b) Eficiencia, a través de:

- i) la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;
- ii) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;
- iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;
- iv) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayor;
- v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;
- vi) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;

c) Sostenibilidad, a través de:

- i) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;
- ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;
- iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO<sub>2</sub> de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO<sub>2</sub>.

d) Aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:

- i) la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;
- ii) la garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;
- iii) el apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate;
- iv) el establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;
- v) la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

En el caso de los aeropuertos, se han incluido 10 aeropuertos en la **red Básica**: Alicante, Barcelona, Bilbao, Las Palmas, Madrid, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Sur y Valencia.

Los puertos de la Red Básica los constituyen los de Huelva, Tenerife, La Coruña, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Gijón, Las Palmas, Palma de Mallorca, Sevilla, Tarragona y Valencia.



Por otro lado, la Comisión presentó el 22 de agosto de 2012 el “LIBRO BLANCO: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”, fijándose en el horizonte temporal de 2050:

Desde el Libro Blanco sobre el Transporte, de 2001, se han logrado muchos avances. El mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril. Se ha lanzado con éxito la iniciativa del Cielo Único Europeo. Ha aumentado la seguridad y la protección en todos los modos de transporte. Se han adoptado nuevas normas sobre condiciones de trabajo y derechos de los pasajeros. Las redes transeuropeas de transporte (financiadas a través de las RTE-T, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) han contribuido a la cohesión territorial y a la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad. Se han reforzado los lazos internacionales y la cooperación. Se han dado grandes pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

Y, sin embargo, el sistema de transporte no es sostenible. Si pensamos en los próximos 40 años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía. Si nos quedamos con el planteamiento de "business as usual" (BaU), la dependencia del crudo del transporte podría seguir siendo algo inferior al 90%, con fuentes de energía renovables que superasen sólo de forma marginal el objetivo del 10 % establecido para 2020. Para el año 2050, las emisiones de CO2 procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50% para 2050. El desequilibrio de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas se hará más marcado. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

Partiendo de la experiencia adquirida, la nueva Hoja de Ruta correspondiente al nuevo Libro Blanco pasa revista a la evolución del sector de los transportes, sus desafíos futuros y las iniciativas políticas que es preciso considerar, presentando su visión del transporte del futuro y esbozando las medidas clave para lograrlo.

En lo que respecta al transporte aéreo, se indica en el Libro Blanco: los sectores del transporte marítimo y de la aviación tienen por su propia naturaleza una dimensión mundial. En el sector de la aviación, es preciso seguir mejorando la eficiencia de las aeronaves y las operaciones de gestión del tráfico aéreo. Además de reducir las emisiones, constituirá una ventaja competitiva; pero es preciso prestar atención a no imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como «hub global de la aviación». Es preciso optimizar la capacidad aeroportuaria y, cuando sea necesario, incrementarla para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte, lo cual puede dar lugar a que en 2050 la actividad del transporte aéreo de la UE sea más del doble de la actual. En otros casos, el ferrocarril (de alta velocidad) deberá absorber gran parte del tráfico de media distancia. La industria de la aviación de la UE debe ir en cabeza en el uso de combustibles hipocarbónicos para alcanzar el objetivo de 2050.

Ilustración III.4.- Ilustración de la Red Transeuropea de Transporte. Red Global de puertos, aeropuertos y vías navegables interiores



La hoja de ruta Transporte 2050 hacia un espacio único europeo del transporte persigue pues la creación de un espacio único europeo de transporte, más competitivo y con una red transeuropea de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías (Red Transeuropea de transporte), fijando diferentes metas para distintos tipos de viaje, siendo los objetivos para los viajes intercontinentales los que más atañen al transporte aéreo:

- Llegar a la cuota del 40% de combustibles con pocas emisiones de carbono para 2050.
- Llevar a cabo la modernización completa del sistema de control del tráfico aéreo europeo de aquí a 2020, logrando un Cielo Único europeo.
- No imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como “hub global de la aviación”.
- Optimizar la capacidad aeroportuaria para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte.
- Diálogo social con el fin de evitar conflictos sociales.
- Mejorar los métodos de detección selectiva con el fin de garantizar elevados niveles de seguridad con mínimas molestias.
- Elaboración de planes de continuidad de la movilidad para salvaguardar la movilidad de los pasajeros y mercancías en situación de crisis.
- Innovación tecnológica.
- De aquí a 2050 conectar todos los aeropuertos de la red básica de RET-T a la red ferroviaria, preferiblemente a la alta velocidad.
- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa.

A nivel estatal, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 5 de mayo de 2015, formula el documento final del **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024**.

Dicho Plan muestra un diagnóstico global del sistema español de transporte caracterizado por una serie enumerada de circunstancias en materia de transporte aéreo.

Así mismo contempla los siguientes cinco grandes objetivos estratégicos como nuevo marco de planificación de las infraestructuras y transportes en España:

- A. Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes.
- B. Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- C. Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- D. Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes.
- E. En particular, y con arreglo a este objetivo, se tendrán presentes de forma especial las necesidades de acceso entre la Península y los archipiélagos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las conexiones interinsulares.
- F. Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

En base a los objetivos estratégicos anteriores, la Alternativa PITVI se articula a corto y medio plazo sobre tres principios básicos:

- Profundizar la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.
- Potenciar una creciente participación del sector privado en el desarrollo y gestión del sistema de transporte.
- Adecuación del sistema de provisión de infraestructuras y prestación de servicios a la demanda real de la sociedad.

Estos grandes objetivos definidos para la planificación a largo plazo del sistema de transporte estarán centrados en el ajuste dinámico de la capacidad en función de la evolución efectiva de la demanda, con objeto de avanzar, conforme a criterios de rigor económico y con un modelo de gestión eficiente y de calidad, hacia la consecución de un modelo de transporte integrado, intermodal, eficaz y sostenible, puesto al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo que, además, sea garantía de equidad y cohesión territorial.

En particular, y por lo que respecta al modo de transporte aéreo, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones:

- Se desarrollará un esfuerzo especial orientado a la consecución de un sector aéreo más seguro y sostenible, reforzando el enfoque preventivo de la seguridad aérea, con el fin de dar una respuesta de calidad y eficiencia para las necesidades demandadas por pasajeros, compañías aéreas, y el resto de agentes involucrados.
- Se reforzará la competitividad de las empresas españolas en todos los ámbitos de la aviación civil (transporte comercial de pasajeros, carga aérea, aviación general, corporativa, deportiva, trabajos aéreos), mediante la revisión y actualización de los marcos normativos y la adopción de actuaciones de mejora y desarrollo.
- Se reforzará la contribución del transporte aéreo a la cohesión y vertebración de todos los territorios del estado, en particular a los no peninsulares, a través de políticas que fomenten la conectividad e Intermodalidad, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.
- Se reordenarán y modernizarán los órganos públicos estatales con responsabilidad en el ámbito aeronáutico, reforzando su papel en la regulación y supervisión, al objeto de optimizar su contribución al desarrollo del sector.
- Se racionalizará la dedicación y gestión de recursos estatales en materia aeroportuaria y de navegación aérea, de forma consistente con la demanda efectiva, optimizando y rentabilizando la capacidad disponible, y analizando el potencial de nuevos proyectos mediante criterios estrictos de rentabilidad económica y social.
- Se revisará el modelo español de gestión estatal aeroportuaria, reforzando los criterios de productividad, eficiencia, perfiles de negocio y rentabilidad económica de cada aeropuerto de la red nacional, y promoviendo la liberalización y el cambio en la estructura de propiedad de Aena SME, S.A. a través de la entrada de capital privado en dicha sociedad mercantil.
- Se desarrollarán planes de negocio adaptados al perfil de tráfico y características de cada aeropuerto de la red nacional de Aena SME, S.A. Los aeropuertos se desarrollarán a través de estrategias de marketing aeroportuario, promoción de rutas, innovación de gestión, y cooperación estratégica con las compañías aéreas.

La filosofía de los programas de actuación del PITVI se basa en una visión global de la política de transporte centrada en la mejora de los servicios desde la óptica de la sostenibilidad y eficiencia económica.

En concreto, el Plan del Sector Aéreo (PSA), actualmente en tramitación, tiene por objeto definir la estrategia y actuaciones para el desarrollo del Sector Aéreo en España en el período 2012-2024, de acuerdo con los objetivos generales y directrices del PITVI, proporcionando los parámetros generales que deben guiar las actividades de desarrollo del Sector Aéreo, partiendo de una visión integral y armonizada.

Dicho plan, enmarcado en la planificación estratégica que se articula en el PITVI, y teniendo en cuenta la relevancia estratégica del sector aéreo en la economía española, se desarrolla para la consecución de los siguientes objetivos:

- Objetivo 1: Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo.
- Objetivo 2: Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros.
- Objetivo 3: Potenciar la competitividad del sector aéreo español.
- Objetivo 4: Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones.

- Objetivo 5: Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental.
- Objetivo 6: Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España.
- Objetivo 7: Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica.
- Objetivo 8: Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Para lograr el máximo cumplimiento de estos objetivos se plantean un conjunto de actuaciones según las cuatro grandes áreas previstas en el PITVI:

### **1. Regulación, Control y Supervisión:**

- Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)
- Mejora de la seguridad en el sector de las compañías aéreas
- Mejorar la seguridad en el sector de los trabajos aéreos
- Mejora de la seguridad en los aeropuertos
- Mejora de la seguridad en los aeródromos y helipuertos
- Mejora de los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo a los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo
- Desarrollo e implantación del Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea
- Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros
- Adopción de medidas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil
- Aumento de la competitividad de las compañías aéreas españolas
- Potenciar el sector de los helicópteros y de los trabajos aéreos
- Facilitar el desarrollo de la aviación general, deportiva como elemento de dinamización económica y atracción de turismo deportivo
- Facilitar el desarrollo y competitividad de la aviación ejecutiva y corporativa
- Plan de impulso integral al transporte aéreo de mercancías
- Regular e impulsar el desarrollo de las actividades con UAV/RPA (Unmanned Aerial Vehicle / Remotely Piloted Aircraft)
- Revisión del régimen de matriculación de las aeronaves con el objeto de simplificar y agilizar los trámites de matriculación
- Mejorar la independencia de la coordinación y la eficiencia en el uso de las Franjas Horarias (Slots)
- Mejorar la eficiencia de los servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos Handling)

- Mejora de la integración de los aeropuertos en su entorno fomentando su rentabilidad social y como motor económico de la zona
- Fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de reducir la dependencia energética del sector aéreo, así como apoyar a la industria nacional de biocombustibles y la creación de empleo
- Revisión y mejora del sistema actual de subvenciones, obligaciones de servicio público (OSP), bonificaciones y ayudas al transporte aéreo en España
- Reforzar la posición española en las instituciones internacionales de aviación civil
- Reforzar el papel de la DGAC como cerebro estratégico del sector, mediante sus capacidades reguladoras, de planificación y de concertación
- Adaptar la estructura de AESA como entidad supervisora técnica e independiente.

## **2. Gestión y Prestación de Servicios:**

- Mejorar la calidad y atención de los pasajeros en los filtros de seguridad de los aeropuertos
- Mejorar la accesibilidad de los pasajeros en el transporte aéreo, incluyendo la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida
- Mejorar la puntualidad en el transporte aéreo
- Mejora de la calidad percibida por los usuarios de los aeropuertos
- Análisis e implantación de mejoras operacionales para la reducción del ruido en la operación de los aeropuertos españoles, dentro del ámbito de fomento de desarrollo sostenible del transporte aéreo
- Aplicar criterios de consideración a la insularidad en la fijación de las tasas aeroportuarias para los aeropuertos de las Islas Baleares y de Canarias
- Revisión y aprobación de los planes directores y planes especiales de los aeropuertos
- Contribuir a la competitividad de España fomentando la conectividad con las principales ciudades del mundo
- Impulsar la apertura de los mercados aéreos internacionales a las compañías aéreas españolas al objeto de facilitar el desarrollo de flujos de tráfico con origen o destino en nuestro país
- Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional
- Elaborar un Plan estratégico de Aena SME, S.A.
- Mejora de la eficiencia del sistema de navegación aérea: Cielo Único Europeo
- Impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea
- Nuevo modelo de gestión de aeroportuaria y cambios en Aena SME, S.A.

### 3. Actuación inversora:

- Elaborar y ejecutar el plan de inversiones de Aena SME, S.A. ajustándose al presupuesto autorizado, y priorizando las actuaciones para satisfacer las demandas de capacidad, calidad, seguridad operativa y de personas y bienes y con la mayor eficiencia económica y respeto al medio ambiente
- Priorización de las inversiones con criterios de rentabilidad económico-social, considerando la cohesión territorial con las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla
- Ejecución de inversiones en instalaciones de navegación aérea en consonancia con los objetivos de Cielo Único Europeo.

Por lo que respecta al resto de modos de transporte, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones sectoriales:

#### Transporte por carretera:

En resumen, los subprogramas contenidos dentro de los programas de regulación, control y supervisión sobre el transporte por carretera son:

- Desarrollo normativo
- Calidad de los servicios y derechos de los viajeros
- Seguridad: regulación y protección de usuarios
- Eficiencia y competitividad redimensionamiento del sector del transporte de mercancías.

El PITVI prevé la modificación de la Ley de Carreteras para diseñar un nuevo modelo de red, eliminando distinción entre autopista y autovía e incluyendo el concepto de red transferible.

También prevé la modificación del régimen de concesión de autopistas.

#### Transporte ferroviario:

Los subprogramas contenidos en el programa de regulación, control y supervisión del transporte ferroviario son:

- Ordenación de la regulación del sector ferroviario
- Eficiencia y competitividad: desarrollo del modelo ferroviario
- Posicionamiento internacional
- Mejora de la seguridad ferroviaria y protección de los viajeros.

#### Transporte intermodal:

El contenido de este apartado del PITVI se desarrolla en el apartado de Intermodalidad.

#### Transporte marítimo:

La oferta del transporte marítimo-portuario es decisiva para el comercio exterior español. El 50% de las exportaciones y más del 80 % de las importaciones españolas se canalizan por vía marítima a través del sistema portuario de interés general.

El PITVI, dentro de sus programas de regulación, control y supervisión, contempla en el ámbito del transporte portuario los siguientes subprogramas:

- Desarrollo y actualización de la normativa
- Refuerzo de las medidas preventivas de la seguridad marítima
- Calidad
- Eficiencia y competitividad
- Refuerzo de las medidas enfocadas a la sostenibilidad ambiental
- Internacionalización y posición española en la UE y la OMI.

#### Transporte en el ámbito urbano:

En el ámbito urbano coinciden las competencias de los tres niveles de Administración. El Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana está presente en el ámbito urbano y metropolitano a través de la ordenación global del sistema de transportes y del desarrollo y ejecución de sus competencias propias. Sus competencias más específicas corresponden al transporte ferroviario de Cercanías, y a la ejecución, gestión y explotación de las redes de infraestructuras de carreteras y ferrocarril en el entorno urbano.

En este sentido, la interacción entre los principales nodos de estas redes, lo que es además ampliable dependiendo de su localización, a los nodos portuarios y aeroportuarios, es un factor de radical importancia para el sistema de transporte en su conjunto.

### 2.3 Planes de la Comunidad Autónoma

La ordenación de las diferentes infraestructuras y equipamientos se realizará mediante los correspondientes Planes Directores Sectoriales, dentro de los cuales se encuentra aún en vigor el **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA 2007-2013)**, cuya formulación se aprobó mediante Decreto 151/2007, de 22 de mayo, y fue sometido a información pública, junto con su Informe de Sostenibilidad Ambiental, en enero de 2008 (BOJA nº 4, de 5 de enero). Parte del marco legal fijado por la Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía, la Ley 5/2001 por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía y la Ley 9/2006, de Servicios Ferroviarios de Andalucía. Igualmente, debe insertarse en el contexto regional de la planificación territorial y económica, al tiempo que en el marco estatal y europeo de las estrategias y programación sobre el sistema de transporte.

El PISTA recoge que, por lo que respecta a los aeropuertos, los indicadores de tráfico señalan un crecimiento de la actividad aeroportuaria andaluza superior a la media nacional; así, el número de pasajeros se ha incrementado en un 86% en los aeropuertos andaluces entre 1997 y 2005 mientras que en el conjunto nacional sólo ha crecido un 65%.

Dicho Plan considera su coordinación con los restantes planes que la administración estatal o autonómica desarrolle en materia de infraestructuras del transporte durante el periodo de vigencia del mismo. A este respecto cabe diferenciar aquellos planes que establecen el marco general en el que el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía ha de incardinarse, de aquellos otros que por concretar sus determinaciones cabe considerarlos como instrumentos de desarrollo.

Entre los planes de carácter general que proporcionan el contexto en el que se inserta el Plan se enumeran:



- Estrategia para la Competitividad de Andalucía
- Programa Operativo de Andalucía 2007-2013
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)
- Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) (actualmente correspondería al PITVI)

Entre los planes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes que desarrollan algunos de los programas previstos en el Plan, es preciso considerar los siguientes:

- Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad vial y Conservación En la Red de Carreteras de Andalucía (Plan MAS CERCA)
- Bases Estratégicas para la Red de Áreas Logísticas de Andalucía
- Planes de Transporte Metropolitano de los centros regionales.

Ilustración III.5.- PISTA – Plan MAS CERCA. Actuaciones Viarias en Andalucía (en el entono de Jerez de la Frontera)



## 2.4 Actuaciones

Las actuaciones infraestructurales previstas en el entorno del Aeropuerto de Jerez son competencia de distintas administraciones, que se relacionan de acuerdo a los principios de cooperación y colaboración.

### 2.4.1 Sistema viario

El aeropuerto está situado a 8 kilómetros al noreste de Jerez de la Frontera. En julio de 2003 se inauguró la autovía de acceso al aeropuerto desde la N-IV y se ha ejecutado un enlace de acceso al aeropuerto del tipo "trompeta", que pasa por encima de la autovía. Asimismo, se ha reformado y ampliado el enlace con la N-349, conexión de la N-IV con la AP-4, que antes daba acceso al aeropuerto desde la N-IV.

Ilustración III.6.- Jerez. Sistema Viario, entorno Aeropuerto



Con objeto de completar la malla viaria de alta capacidad para acabar de articular adecuadamente la conexión de los nodos principales del sistema de ciudades y espacios productivos en Andalucía, el plan PISTA incluye las siguientes actuaciones:

- Mejorar las conexiones entre las provincias de Huelva y Cádiz mediante la ampliación de capacidad de la A-49, la construcción de la SE-40 y el desdoblamiento de la A-4 entre Dos Hermanas y Jerez.
- Las conexiones entre centros regionales interiores: Granada-Córdoba (de iniciativa estatal), Córdoba-Jaén (a ejecutar por la Junta de Andalucía) y la Autovía del Olivar entre Úbeda y Estepa que también ejecuta la Junta de Andalucía.
- La conexión entre la A-92 y la A-44: Iznalloz-Guadix, por parte de la Junta de Andalucía.
- La conexión de Huelva con la Ruta de la Plata, por la Junta de Andalucía, con el desdoblamiento de la A-461 entre Zalamea la Real y Santa Olalla.
- El incremento de los tramos desdoblados de la A-384 entre Arcos de la Frontera y Algodonales, de la que algunos tramos entrarán en servicio. Esta vía forma parte del eje Jerez-Antequera, titularidad de la Junta de Andalucía, que en función de la demanda de tráfico irá incorporando progresivamente nuevos tramos de gran capacidad.
- La Autovía del Almanzora, que ejecuta la Junta de Andalucía.

Ilustración III.7.- Actuaciones en la Red Viaria de Gran Capacidad de Andalucía



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes

#### 2.4.2 Sistema Ferroviario

Se muestran a continuación un resumen de los objetivos perseguidos por las actuaciones sobre las infraestructuras del transporte propuestas por el Plan General:

- Integración de las condiciones técnicas, de trazado y de reordenación espacial necesarios para posibilitar el efectivo desarrollo de las propuestas del Plan Intermodal de Transportes de la Bahía de Cádiz, en el sentido de conseguir un sistema ferroviario que funcione como eje fundamental del sistema de transportes metropolitano; asumiendo aspectos como:
  - Desdoblamiento y mejora del trazado.
  - Establecimiento de un sistema de apeaderos de cercanías.
  - Integración de las nuevas funciones y expectativas derivadas del enlace directo con la línea de Alta Velocidad.
  - Desarrollo de la intermodalidad con el Aeropuerto.
- Potenciación del Aeropuerto como puerta de entrada y salida aérea del Área Jerez – Bahía de Cádiz y como centro de mercancías.
- Mejora de las conexiones interurbanas de transportes públicos con Costa Noroeste y Jerez – Sierra.
- Potenciación de las condiciones de intermodalidad entre el transporte ferroviario y el rodado en el actual complejo de la calle Cartuja y establecimiento de otros puntos de intercambio apoyados en los nuevos apeaderos que se propongan.
- Compleción del sistema de transporte metropolitano coordinado y combinado.
- Estudio e implantación, en su caso, del tranvía urbano en la ciudad central y su entorno próximo.

- Profundizar en el desarrollo de la potenciación de Jerez como nodo económico y de atracción de mercancías de la provincia y el vértice sur andaluz, impulsando definitivamente las funciones logísticas de la Ciudad del Transporte y localizando nuevos espacios que apoyen esta actuación.

El proyecto redactado en 2008 denominado “Línea de Alta Velocidad Sevilla-Cádiz. Tramo Aeropuerto de Jerez de la Frontera – Cádiz. Subtramo Jerez Norte” proyecta la duplicación de la vía actual por la margen izquierda, sentido Sevilla – Cádiz, de la vía única actual. También contempla la sustitución de la actual estructura de paso superior de acceso por carretera al aeropuerto por una nueva paralela y próxima a la existente.

Ilustración III.8.- Duplicación vía actual por la margen izquierda Proyecto: “Línea de Alta Velocidad Sevilla – Cádiz”

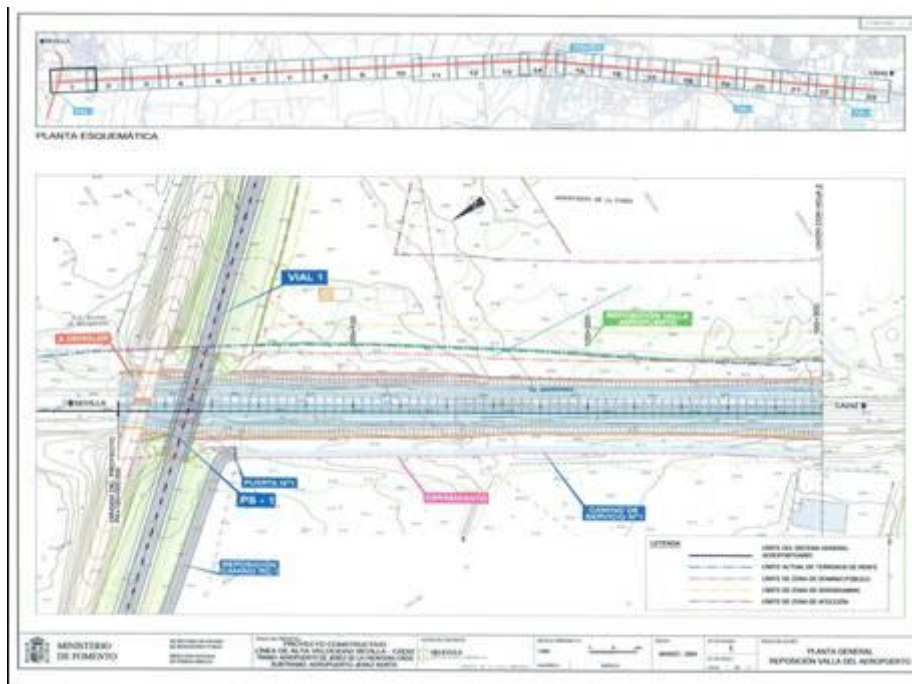


Ilustración III.9.- Sustitución de la actual estructura del paso superior de acceso Proyecto: “Línea de Alta Velocidad Sevilla – Cádiz”

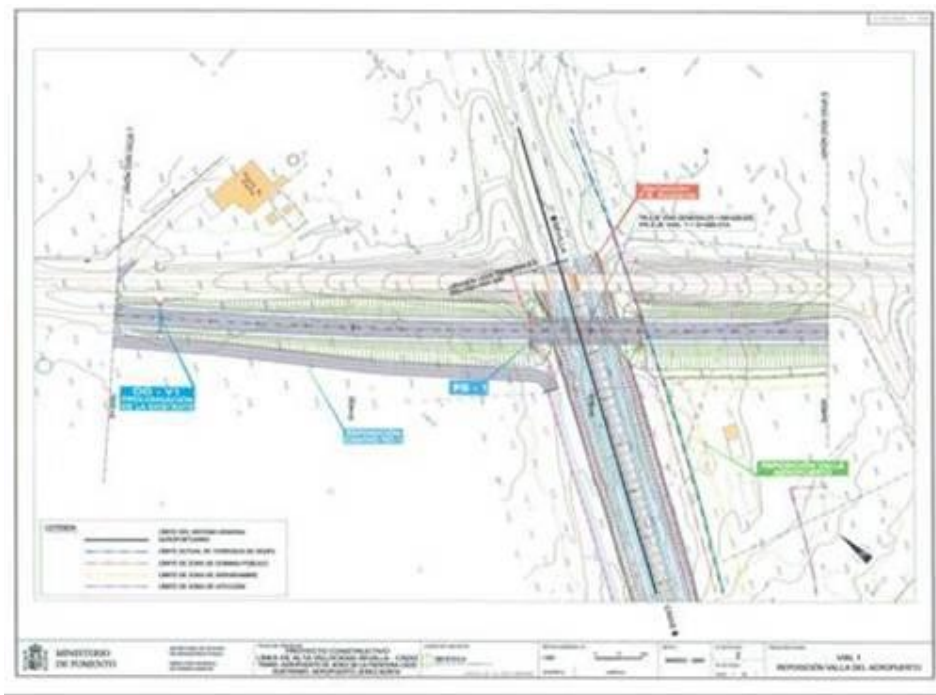


Ilustración III.10.- POTA. Estrategias y Prioridades Sistema Ferroviario



Ilustración III.11.- PISTA. Actuaciones en la red ferroviaria de Andalucía

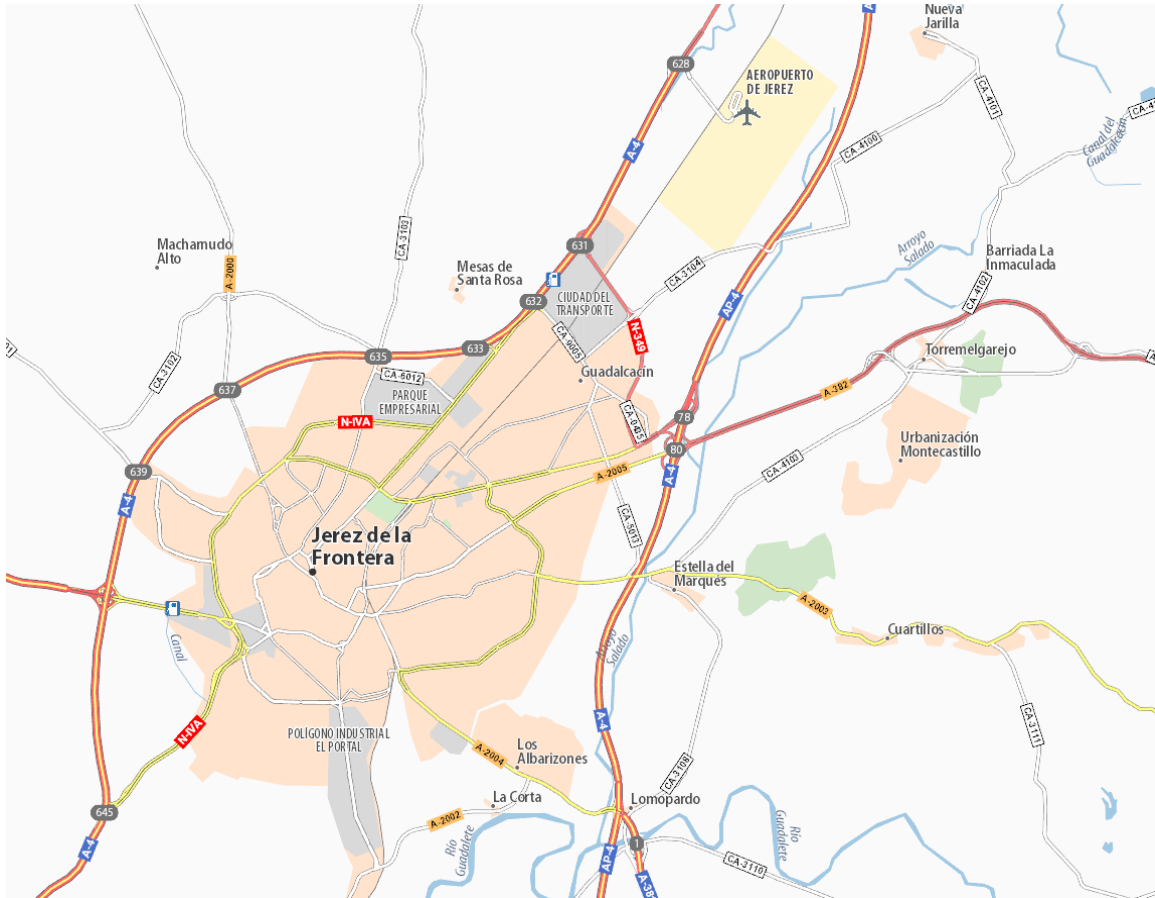


Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes

## 2.5 Red de accesos al aeropuerto

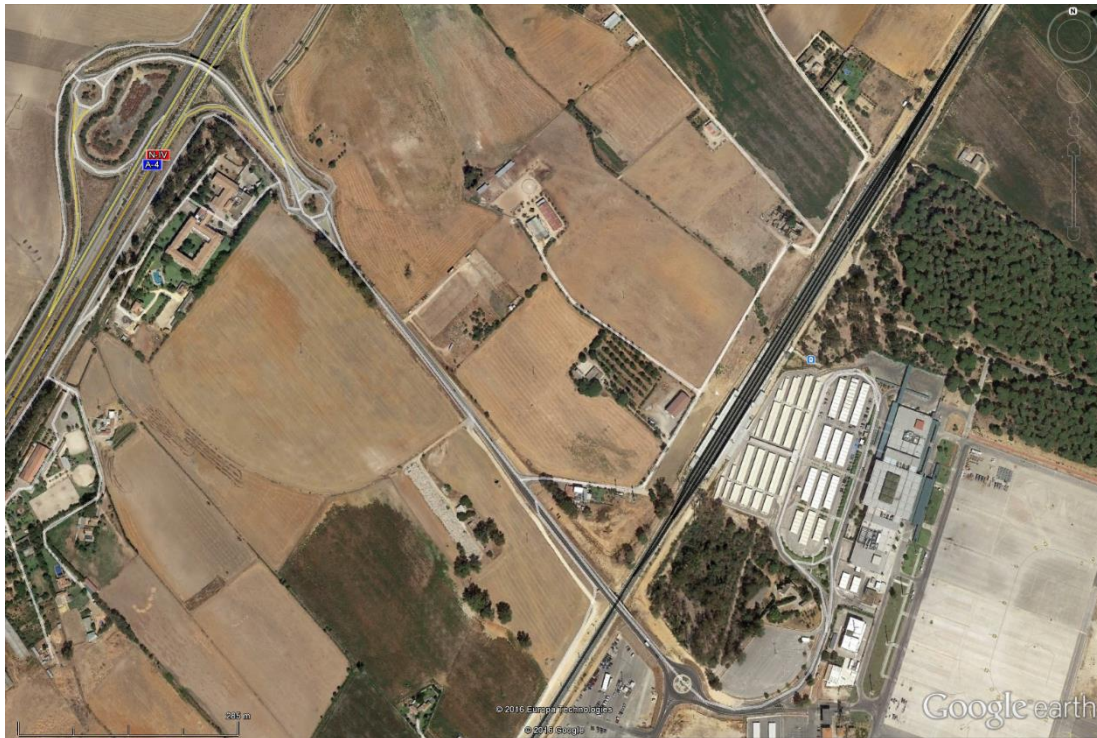
El Aeropuerto de Jerez se encuentra situado al noreste de la ciudad de Jerez de la Frontera, a 9 kilómetros del centro de la misma y a 32 Km medidos en línea recta de la capital de la provincia.

Ilustración III.12.- Red de carreteras en el entorno del Aeropuerto de Jerez y accesos



El acceso por carretera al Aeropuerto se realiza desde la autovía A-4 (tras la duplicación de la calzada del tramo de la N-IV de 5,20 km desde Jerez al aeropuerto) mediante un enlace de acceso elevado tipo “trompeta”:

Ilustración III.13.- Ortofoto del acceso por carretera



Igualmente, también lo está por vía férrea, actualmente utilizada por trenes de corta y media distancia, aunque está previsto que en un futuro paren en él trenes de alta velocidad.

## 2.6 Intermodalidad

Como se apuntaba en la introducción de este capítulo los aeropuertos constituyen una pieza esencial en el sistema de transportes de la región donde se instala. Su conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

Una de las finalidades de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) es conseguir la “interoperabilidad e intermodalidad en y entre los distintos modos de transporte”. El Libro Blanco del Transporte, con un horizonte 2050 hacia un espacio único europeo, persigue la creación de una red de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías.

La hoja de ruta del transporte europeo precisa varios objetivos en este sentido para el transporte aéreo:

- “Definir las medidas necesarias para integrar en mayor medida los distintos modos de transporte de pasajeros para ofrecer viajes multimodales puerta a puerta sin solución de continuidad”
- “Crear las condiciones marco para fomentar el desarrollo y uso de sistemas inteligentes interoperables y multimodales de confección de horarios, información, sistemas de reservas en línea, y expedición de billetes inteligentes”
- “Asegurar la definición de planes de movilidad que garanticen la continuidad del servicio en caso de trastornos...”

En cuanto al recientemente documento presentado del PITVI 2012-2024 se apuntan las siguientes orientaciones al respecto de la intermodalidad:



- Dentro del ámbito de la política de transportes y la planificación de sus infraestructuras, la intermodalidad puede entenderse como el conjunto de estrategias orientadas a articular un sistema de transportes que, globalmente y por encima de las consideraciones operativas propias de cada modo de transporte, satisfaga las necesidades de movilidad de la sociedad en condiciones de eficacia y eficiencia. Dicho enfoque tiene implicaciones relevantes para la política de transporte y la planificación de sus infraestructuras.
- La intermodalidad persigue la implantación progresiva de una red estratégica de servicios de transporte basada en las infraestructuras lineales desarrolladas para los diferentes modos, entre las que se establezcan nodos de conexión que permitan completar un viaje utilizando los servicios de más de uno de ellos.
- La sustitución de un transporte monomodal por una cadena de transporte de varias etapas puede ser más eficiente en términos sociales, y más conveniente para el usuario en cuanto a la relación calidad de servicio - coste (en determinados segmentos de la demanda tanto de viajeros como de mercancías). La cooperación y el aprovechamiento de las ventajas propias de cada modo en esta cadena son elementos clave para la viabilidad y el despliegue efectivo del transporte intermodal.
- La intermodalidad requiere de una visión unitaria y coordinada del marco regulatorio y de control de las infraestructuras y de los servicios, cuya planificación y desarrollo se debe constituir como un punto de encuentro de las diferentes Administraciones competentes y de los agentes y usuarios que intervienen en los distintos sectores de transportes.
- La estructura administrativa del Estado español y el reparto de competencias, así como su inserción en la Unión Europea, hacen que en el proceso de planificación territorial y de infraestructuras de transporte participen diferentes administraciones y organismos públicos. Algo semejante ocurre con los responsables de regular la prestación de los servicios de transporte en cada uno de los modos.
- Para potenciar la intermodalidad se desarrollarán unas directrices de coordinación que involucren a las diferentes administraciones - central, autonómica y local -, en tres niveles: entre modos de transporte, entre planificación y gestión de infraestructuras lineales y entre infraestructuras nodales.
- En el ámbito del Ministerio de Fomento, actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y las empresas y entidades del Grupo, se reforzarán los mecanismos e instrumentos de coordinación que permitan avanzar en el establecimiento conjunto de prioridades en la planificación, ejecución, gestión y explotación de actuaciones cuando éstas afecten a la intermodalidad del sistema de transporte, garantizando con esta coordinación la eficiencia en la asignación de recursos de los distintos centros inversores. Se prestará especial atención a las relaciones entre el transporte terrestre, singularmente entre el transporte ferroviario, y el transporte marítimo.

## 2.7 Intermodalidad en el Aeropuerto de Jerez

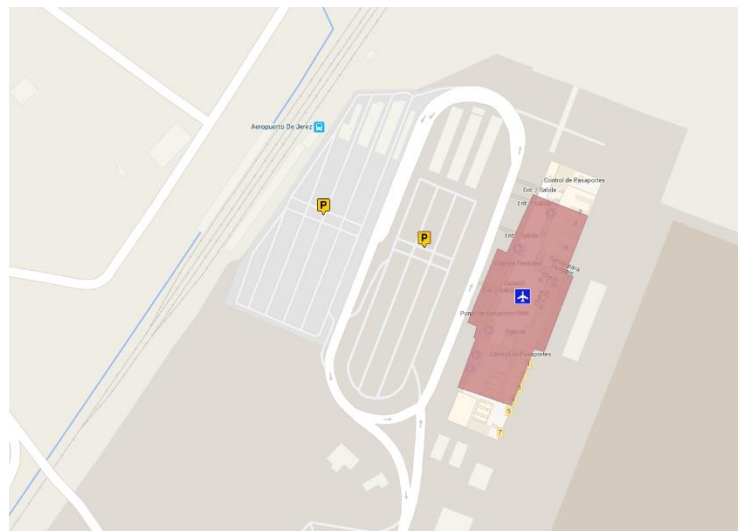
El Aeropuerto cuenta con las siguientes infraestructuras y servicios para cada tipo de modo de transporte a utilizar por los pasajeros:

- **Turismos privados y de alquiler:**

Se dispone de dos aparcamientos públicos de vehículos, P1 y P2, en superficie y cubiertos en su totalidad por marquesinas:

- El aparcamiento general P1 se encuentra situado frente al Edificio Terminal y cuenta con 298 plazas de aparcamiento público y 186 plazas de contrato de alquiler de vehículo (“rent a car”)
- El aparcamiento P2 se encuentra situado entre P1 y el apeadero de tren, contando con 505 plazas de aparcamiento público.

**Ilustración III.14.- Aparcamientos del Aeropuerto de Jerez**



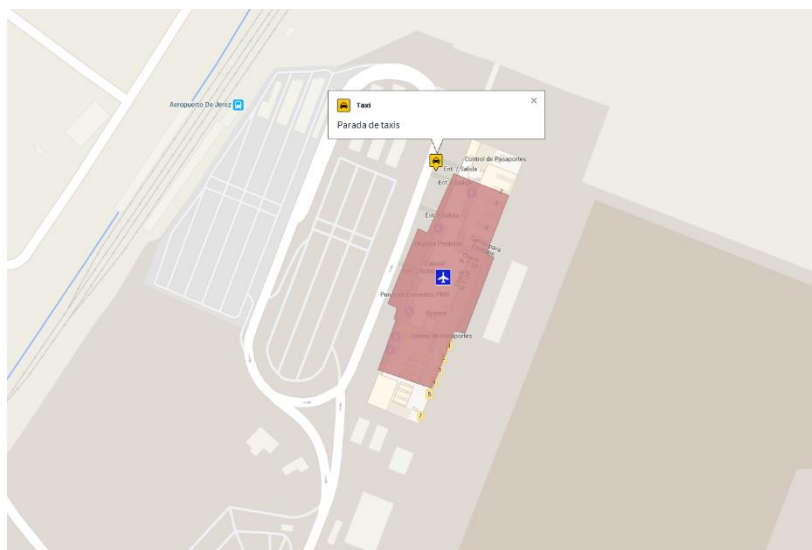
Se dispone además 856 plazas de depósito de vehículos de alquiler junto a la rotonda de acceso al aeropuerto, 31 plazas de autobuses ubicadas en el extremo norte del Edificio Terminal, 30 plazas de taxis en primera línea de dicho Terminal, 32 plazas ubicadas junto al extremo sur del Terminal y dedicadas a autoridades y 10 plazas destinadas a camiones junto al Terminal de Carga.

En el aeropuerto operan seis compañías de alquiler de vehículos.

- **Taxi:**

El aeropuerto dispone de una zona de parada de taxis junto a la acera de la fachada principal del Edificio terminal en su extremo norte (zona Llegadas) con una capacidad de 30 plazas:

Ilustración III.15.- Zona de parada de taxi del Aeropuerto de Jerez



▪ **Transporte público de autobús:**

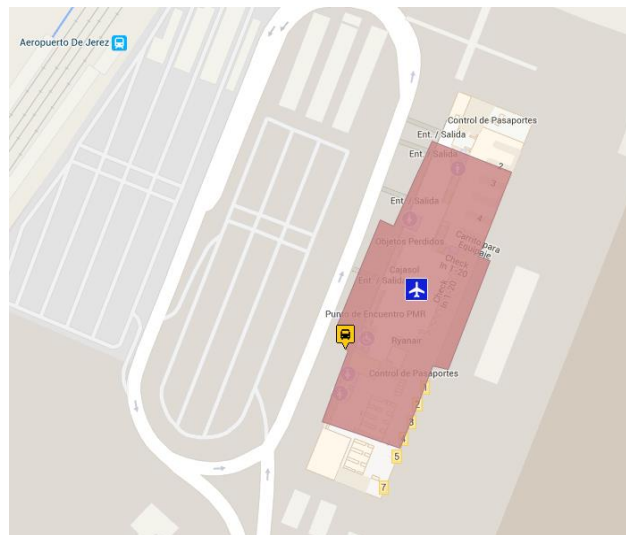
Diversas líneas de autobuses conectan el aeropuerto con el centro de Jerez de la Frontera y la ciudad de Cádiz, así como con las localidades de El Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y la zona de Costa Ballena, en Rota:

- Línea M-050: Cádiz-Jerez de la Frontera: une el aeropuerto con Jerez de la Frontera y Cádiz de forma directa con parada en puntos estratégicos de ambas ciudades. Este servicio funciona todos los días de la semana.
- Línea M-051: Cádiz-El Puerto de Santa María-Jerez de la Frontera: conecta el aeropuerto con Jerez de la Frontera y Cádiz pasando por El Puerto de Santa María con parada en puntos estratégicos de ambas ciudades. Sólo funciona sábados, domingos y festivos.
- Línea M-052: Cádiz-Campus Puerto Real-El Puerto de Santa María-Jerez: une el aeropuerto con Jerez de la Frontera y Cádiz pasando por el campus universitario de Puerto Real y El Puerto de Santa María. Este servicio sólo tiene salida desde el aeropuerto, de lunes a viernes.
- Línea M-053: Cádiz-Jerez de la Frontera: une el aeropuerto con Jerez de la Frontera y Cádiz pasando por Hospital de Jerez. Esta línea sólo funciona desde Cádiz hacia el aeropuerto, de lunes a viernes.
- Línea M-561: Jerez de la Frontera - Sanlúcar - Chipiona - Costa Ballena: llega hasta Costa Ballena, en la zona de Rota, con paradas en Jerez de la Frontera, Sanlúcar y Chipiona. La duración total del trayecto es de 1 hora y 10 minutos. El servicio sólo se realiza de lunes a viernes.
- Línea M-964: Chipiona - Sanlúcar de Barrameda - Jerez de la Frontera: une el aeropuerto con las localidades de Chipiona, Sanlúcar de Barrameda y Jerez de la Frontera con parada en el hospital de esta última ciudad. La duración total del trayecto es de 1 hora y 5 minutos. El servicio sólo se realiza desde Chipiona, de lunes a viernes.
- Línea M-970: Sanlúcar - Jerez de la Frontera: une el aeropuerto con Jerez de la Frontera y Sanlúcar sin paradas intermedias. La duración total del trayecto es de 1 hora y 10 minutos. El servicio sólo se realiza desde el aeropuerto, de lunes a viernes.

- Línea M-971: Sanlúcar - Jerez de la Frontera: une el aeropuerto con Jerez de la Frontera y Sanlúcar con parada en el Hospital de Jerez. La duración total del trayecto es de 55 minutos. El servicio sólo se realiza desde Sanlúcar, de lunes a viernes.

La zona de parada se sitúa en la parte central de la fachada principal del Edificio Terminal:

**Ilustración III.16.- Parada de autobuses del Aeropuerto de Jerez**



Se dispone además de un aparcamiento de autobuses para servicio discrecional con 31 dársenas en el extremo norte del Edificio Terminal:

**Ilustración III.17.- aparcamiento de autobuses para servicio discrecional del Aeropuerto de Jerez**



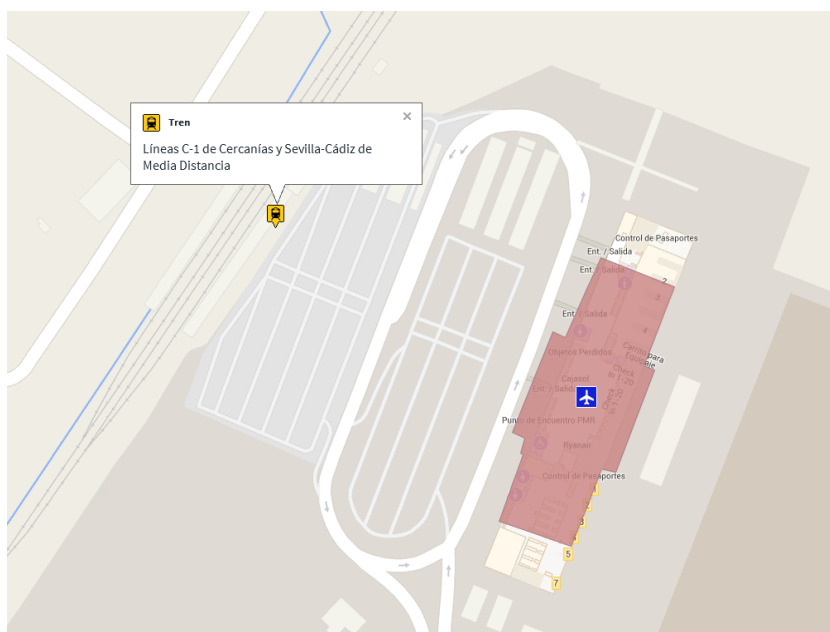
▪ **Tren:**

La estación de cercanías fue inaugurada el 7 de septiembre de 2011 para dar servicio al Aeropuerto de Jerez y está integrada en la línea C-1 de la red de Cercanías Cádiz. Además, el 7 de julio de 2013 se empezó a utilizar para el tren de media distancia en su trayecto Sevilla-Cádiz:

- Línea C-1. Cádiz-Aeropuerto de Jerez – La línea C-1 de Cercanías de Renfe une el aeropuerto con Jerez de la Frontera, Cádiz y distintas localidades del este y el sur de la Bahía de Cádiz: El Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando, entre otras. El servicio funciona todos los días del año. Tiempos aproximados de traslado desde la estación del aeropuerto:
  - Jerez de la Frontera: 9 minutos.
  - El Puerto de Santa María: 19 minutos.
  - Puerto Real: 30 minutos.
  - San Fernando: 38 minutos.
  - Cádiz: 57 minutos.
  - Sevilla: 1 hora y 3 minutos.
- Línea Sevilla-Cádiz. Media Distancia – El trayecto Sevilla-Cádiz de Renfe Media Distancia tiene una parada diaria en la estación del Aeropuerto de Jerez. Esta línea recorre las localidades de Dos Hermanas, Lebrija, Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María, San Fernando y Cádiz. Duración aproximada del viaje:
  - Jerez de la Frontera: 8 minutos.
  - El Puerto de Santa María: 17 minutos.
  - San Fernando-Bahía Sur: 34 minutos.
  - Cádiz: 47 minutos.
  - Lebrija: 15 minutos.
  - Utrera: 44 minutos.
  - Dos Hermanas: 55 minutos.
  - Sevilla: 1 hora y 11 minutos.

La estación se ubica en el extremo oeste del Área Terminal, frente al Edificio Terminal:

**Ilustración III.18.- Ubicación de la estación de Tren**



### 3 Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

#### 3.1 Introducción

##### 3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Jerez fueron modificadas por Real Decreto 762/2017, de 21 de julio (B.O.E. núm. 216, de 8 de septiembre de 2017). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

##### 3.1.2 Base Legal

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. núm. 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas, se expone: «*Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan...*»

*La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres».*

En el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. núm. 69, de 21 de marzo de 1972), se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres.

Más recientemente, ha entrado en vigor el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, el Real Decreto 1541/2003 establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, y en el Decreto 1844/1975 se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana según corresponda.

Posteriormente se aprobó el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. núm. 204, de 25 de agosto de 2011), por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, modificando el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado a su vez por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

El 17 de mayo de 2013 se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, 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 objeto de revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI, adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente, incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan

maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

Por último, el Real Decreto 2/2020, de 12 de enero, al reestructurar los Departamentos Ministeriales constituye el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que, según el artículo 7, asume entre otras competencias las relativas a infraestructuras, transportes y agenda urbana.

Por otra parte, en el Capítulo 4 del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, «Aeródromos», en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), y en el Documento 8168-OPS/611, «Operación de Aeronaves», todos ellos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos. El Anexo 14 fue traspuesto a la legislación española mediante el Real Decreto 862/2009 (actualizado por Orden FOM/2086/2011) y posteriormente, mediante el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

## 3.2 Datos generales del aeropuerto

### 3.2.1 Punto de referencia

Según lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 762/2017, de 21 de julio (B.O.E. núm. 216, de 8 de septiembre de 2017), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 02-20. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.1. La cota del PR es de 24 metros.

Tabla III.1.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS (WGS84)		ALTIUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
PR	36° 44' 40,65"	006° 03' 36,37"	24

### 3.2.2 Pista de vuelo

De acuerdo al Real Decreto 762/2017, el campo de vuelos del Aeropuerto de Jerez dispone de una pista de vuelo, denominada 02-20. La pista tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.300 x 45 metros.

En la Tabla III.2 se muestran las coordenadas geográficas y cotas de los umbrales de la pista, utilizadas para el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.2.- Umbrales de pista para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS84		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
Umbral 02	36° 44' 05,91"	006° 03' 53,33"	21
Umbral 20	36° 45' 15,37"	006° 03' 19,46"	28

### 3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del Real Decreto 762/2017, el Aeropuerto de Jerez se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como aeródromo de letra de clave «B».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Jerez aprobadas por el Real Decreto 762/2017, de 21 de julio (B.O.E. núm. 216, de 8 de septiembre de 2017), de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, según la redacción vigente en el momento de la publicación de las servidumbres, y teniendo en cuenta la normativa internacional mencionada en el Apartado 3.1.

### 3.3 Servidumbres del aeródromo

#### 3.3.1 Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el artículo 1 del Decreto 584/1972, *«constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en sus alrededores y, en su caso, en su interior para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas en adecuadas condiciones de seguridad»*.

Por otra parte, en base al artículo 5 del Decreto 584/1972 las áreas y superficies que se establecen para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica. En el artículo 6, Capítulo I de dicho Decreto, se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies.

#### 3.3.2 Restricción de obstáculos

En el artículo 7 del Decreto 584/1972 se establece que *«ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas»*.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al artículo 8 del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos, *«deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento [actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana] y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea»*.

### 3.4 Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### 3.4.1 Generalidades

De acuerdo al artículo 11 del Decreto 584/1972, constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

En los artículos 15 y 16, Capítulo II del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

#### 3.4.2 Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, en el artículo 15, Capítulo II del Decreto 584/1972, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas:** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad:** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se



encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento, actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

### 3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo 3 del Real Decreto 762/2017 son las que se relacionan en la Tabla III.3, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas, sistema WGS84, con la altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.3.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Jerez

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
TWR	54	36° 44' 41,64"	006° 03' 54,84"	
RADIOGONIÓMETRO	57	36° 44' 41,38"	006° 03' 54,81"	
LLZ_IJR	24	36° 43' 56,82"	006° 03' 57,77"	
GP_IJR	26	36° 45' 03,54"	006° 03' 20,00"	
DME_IJR	31	36° 45' 03,68"	006° 03' 20,56"	
VOR_JRZ	86	36° 48' 54,68"	006° 01' 35,54"	
DME_JRZ	86	36° 48' 54,90"	006° 01' 34,66"	
NDB_JER	65	36° 50' 04,08"	006° 00' 58,38"	
Enlace hertziano	TWR	50	36° 44' 41,73"	006° 03' 54,87"
	VOR_JRZ	88	36° 48' 55,45"	006° 01' 32,96"
Enlace hertziano	TWR	54	36° 44' 41,76"	006° 03' 54,76"
	NDB_JER	69	36° 50' 04,32"	006° 00' 58,29"

Fuente: Real Decreto 762/2017

Los datos relativos a los enlaces hertzianos se muestran en la siguiente tabla:

Tabla III.4.- Parámetros de los enlaces hertzianos

ENLACE HERTZIANO				PARÁMETROS		
Punto 1	Elev. P. ref. (m)	Punto 2	Elev. P. ref. (m)	D (Km)	f (MHz)	d (m)
TWR	54	NDB_JER	69	10,870	418,200	54
TWR	50	VOR_JRZ	88	8,581	418,175	49

Además de las instalaciones enumeradas en las SS.AA. vigentes según Real Decreto 762/2017, en el Aeropuerto de Jerez se encuentra ubicada la instalación radioeléctrica militar denominada Centro RCT "JEREZ", la cual se encuentra sujeta al régimen de protección establecido en Ley 8/1975, de 12 de marzo, de Zonas e Instalaciones de Interés para la Defensa Nacional, desarrollada por el Reglamento de Zonas e Instalaciones de Interés para la Defensa Nacional (Real Decreto 689/1978, del 10 de Febrero) y en la Orden 82/1983, de 14 de noviembre (BOE núm. 284/1983), por la que se señala la zona de seguridad de la red de

instalaciones radioeléctricas existentes en la Segunda Región Aérea, en orden a asegurar la actuación eficaz de los medios de que disponga la instalación, así como el aislamiento conveniente para garantizar su seguridad y, en su caso, la de las propiedades próximas.

### 3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

#### 3.5.1 Generalidades

De acuerdo al artículo 17 del Decreto 584/1972, «*constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo*».

Además, según dicho artículo 17, las servidumbres a establecer son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

En los artículos 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24, Capítulo III del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres correspondientes a cada tipo de maniobra.

#### 3.5.2 Restricción de obstáculos

En el artículo 17 del Decreto 584/1972 se indica que «*Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalarlos*».

#### 3.5.3 Procedimientos de aproximación por instrumentos

Las maniobras instrumentales recogidas en los planos descriptivos de las servidumbres establecidas por el Real Decreto 762/2017, son las que se relacionan a continuación:

- Aproximación VOR RWY 02
- Aproximación ILS Z RWY 20
- Aproximación ILS Y RWY 20
- Aproximación VOR RWY 20
- Aproximación NDB RWY 20

### 3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según Real Decreto 762/2017

Las servidumbres vigentes están representadas en el Plano 5.1 de este Plan Director.

Este plano consta de dos hojas:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.
- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves.

### 3.7 Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes

#### 3.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales 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 aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas la acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

Por otra parte, de acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

#### 3.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 3 son los siguientes:

Pertenecientes a la provincia de Cádiz

- El Puerto de Santa María
- Espera
- Jerez de la Frontera
- Puerto Real
- San Fernando

Pertenecientes a la provincia de Sevilla

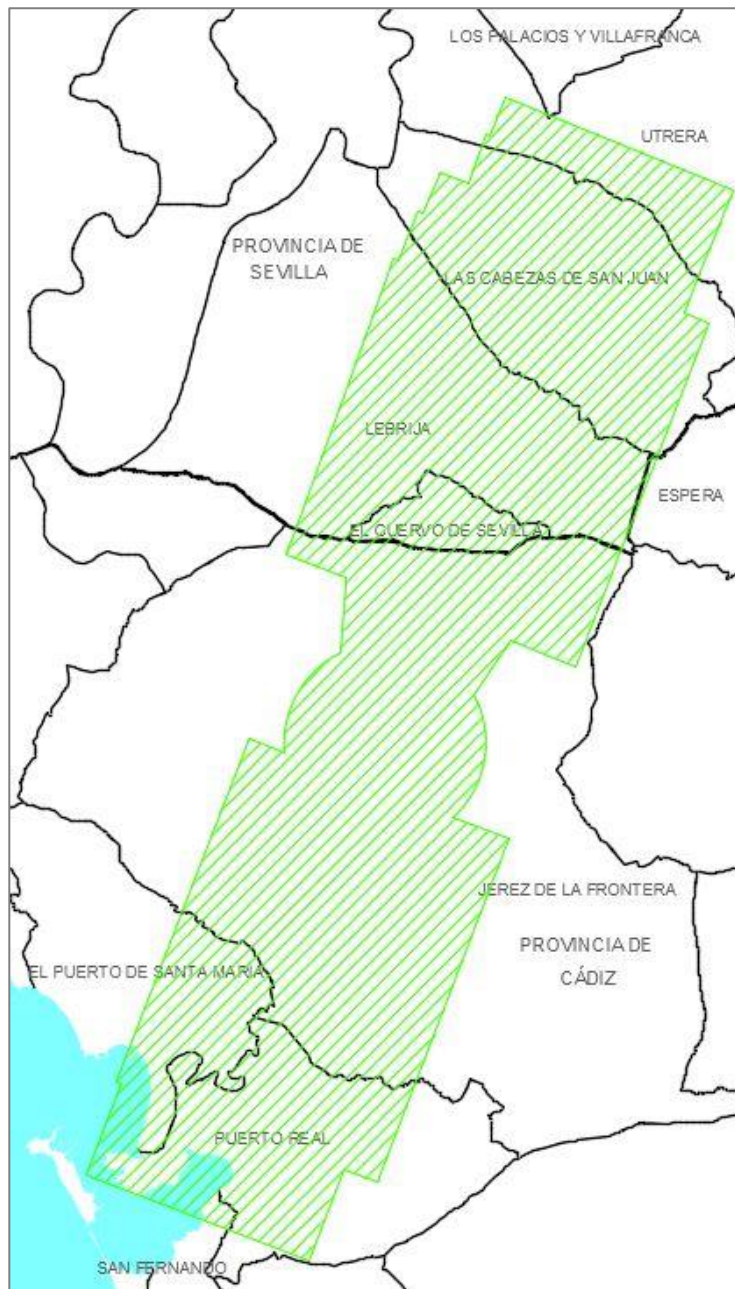
- El Cuervo de Sevilla
- Las Cabezas de San Juan
- Lebrija
- Los Palacios y Villafranca
- Utrera\*

\* El municipio de El Palmar de Troya se segregó del municipio de Utrera el 2 de octubre de 2018, mediante Decreto 183/2018, de 2 de octubre, por el que se aprueba la creación del municipio de El Palmar de Troya

por segregación del término municipal de Utrera (Sevilla). Esta segregación se produjo con posterioridad a la aprobación del Real Decreto 762/2017, de 21 de julio, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Jerez.

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la Ilustración III.19.

**Ilustración III.19.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes**



#### **4 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual**

El estado actual de las instalaciones aeroportuarias no ha sufrido cambios respecto al escenario descrito en el Real Decreto 762/2017, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas para el estado actual será análoga a las servidumbres aeronáuticas vigentes, descritas en el Apartado 3 y representadas en el plano 5.1, con sus dos respectivas hojas, según se ha descrito en el Apartado 3.6.

Por otro lado, además de las instalaciones enumeradas en las SS.AA. vigentes según Real Decreto 762/2017, en el Aeropuerto de Jerez se encuentra ubicada la instalación radioeléctrica militar denominada Centro RCT "JEREZ", la cual se encuentra sujeta al régimen de protección establecido en Ley 8/1975, de 12 de marzo, de Zonas e Instalaciones de Interés para la Defensa Nacional, desarrollada por el Reglamento de Zonas e Instalaciones de Interés para la Defensa Nacional (Real Decreto 689/1978, del 10 de Febrero) y en la Orden 82/1983, de 14 de noviembre (BOE núm. 284/1983), por la que se señala la zona de seguridad de la red de instalaciones radioeléctricas existentes en la Segunda Región Aérea, en orden a asegurar la actuación eficaz de los medios de que disponga la instalación, así como el aislamiento conveniente para garantizar su seguridad y, en su caso, la de las propiedades próximas.

## 5 Áreas de afectación por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

### 5.1 Introducción

La propuesta del Capítulo 5 del presente Plan Director contempla una serie de actuaciones, de las cuales la ampliación de la pista en 900 metros por el umbral 20 afecta al diseño de las servidumbres aeronáuticas. Esta ampliación conlleva la adecuación de la posición del GP y DME del ILS (IJR) al nuevo umbral.

En los siguientes apartados se describen dichas modificaciones, así como la incidencia que las futuras maniobras de operación de aeronaves asociadas a esta ampliación de pista pudieran tener sobre el territorio en relación a las Servidumbres Aeronáuticas.

### 5.2 Datos generales del aeropuerto

En la propuesta del desarrollo previsible, el Aeropuerto de Jerez cuenta con una única pista denominada 02-20.

#### 5.2.1 Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) es el mismo que el indicado en la propuesta del estado actual. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.5. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 24 metros.

Tabla III.5.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. U.T.M. ETRS89 (HUSO 29)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	36° 44' 40,65"	006° 03' 36,37"	762.485,711	4.070.574,163	24

#### 5.2.2 Pista de vuelo

En la propuesta del desarrollo previsible, el Aeropuerto de Jerez cuenta con una única pista denominada 02-20.

La pista 02-20 tiene unas dimensiones pavimentadas de 3.200 x 45 metros. No dispone de Zona Libre de Obstáculos (CWY) ni de Zona de Parada (SWY).

En la Tabla III.6 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema ETRS89, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales y extremos de la pista utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo del desarrollo previsible:

Tabla III.6.- Umbrales y extremos de la pista 02-20

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (HUSO 29)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral 02 y extremo 20	36° 44' 05,91"	006° 03' 53,33"	762.097,823	4.069.490,385	21
Umbral 20 y extremo 02 (*)	36° 45' 42,54"	006° 03' 06,21"	763.175,154	4.072.504,812	30

(\*) Estas coordenadas se han obtenido en UTM ETRS89 gráficamente del plano de desarrollo previsible. Las coordenadas geográficas se han obtenido por transformación de las coordenadas UTM antes descritas.

### 5.2.3 Clasificación del aeropuerto

Según el «Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.», la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una longitud básica que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de elevación. A continuación, se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1°C en que la temperatura de referencia del aeródromo (34°C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de pendiente de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista del 0,281%.

La longitud básica de la pista, resultante de dividir la longitud física de la misma por los factores de corrección por temperatura, elevación y pendiente efectiva, es de 2.593 metros que correspondería a la letra clave «A», según la clasificación recogida en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero.

## 5.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

### 5.3.1 Generalidades

En base al artículo 5 del Decreto 584/1972, las áreas y superficies que se proponen para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En el artículo 6, Capítulo I del Decreto 584/1972 se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies. Para el Aeropuerto de Jerez se ha tenido en cuenta la clasificación del aeródromo de letra clave A, aproximaciones instrumentales y pista principal de despegue.

Respecto a las áreas y superficies definidas según este artículo, la superficie horizontal interna definida para el Aeropuerto de Jerez está constituida por un círculo, con centro en la vertical del PR, y de radio 4.000 metros. Las superficies de subida en el despegue presentan una anchura final de 1.200 metros, siendo su trayectoria nominal prevista recta.

## 5.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

### 5.4.1 Generalidades

En base a los artículos 15 y 16, del Capítulo II del Decreto 584 /1972, se proponen las servidumbres correspondientes a cada instalación radioeléctrica asociada al desarrollo previsible del Aeropuerto de Jerez.

### 5.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas correspondientes al desarrollo previsible del Aeropuerto de Jerez son las que se relacionan en la Tabla III.7 indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.7.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Jerez

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 29)		
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
TWR	54	36° 44' 41,64"	006° 03' 54,84"	762.027	4.070.591	
RADIOGONIÓMETRO	57	36° 44' 41,38"	006° 03' 54,81"	762.028	4.070.583	
LLZ_IJR	24	36° 43' 56,82"	006° 03' 57,77"	761.996	4.069.207	
GP_IJR (*)	30	36° 45' 29,56"	006° 03' 06,81"	763.173	4.072.104	
DME_IJR (*)	30	36° 45' 29,56"	006° 03' 06,81"	763.173	4.072.104	
VOR_JRZ	86	36° 48' 54,68"	006° 01' 35,54"	765.240	4.078.497	
DME_JRZ	86	36° 48' 54,90"	006° 01' 34,66"	765.261	4.078.505	
NDB_JER	65	36° 50' 04,08"	006° 00' 58,38"	766.094	4.080.665	
Enlace hertziano	TWR	50	36° 44' 41,73"	006° 03' 54,87"	762.026	4.070.593
	VOR_JRZ	88	36° 48' 55,45"	006° 01' 32,96"	765.303	4.078.523
Enlace hertziano	TWR	54	36° 44' 41,76"	006° 03' 54,76"	762.028	4.070.594
	NDB_JER	69	36° 50' 04,32"	006° 00' 58,29"	766.096	4.080.673

(\*) Estas coordenadas se han obtenido en UTM ETRS89 gráficamente del plano de desarrollo previsible. Las coordenadas geográficas se han obtenido por transformación de las coordenadas UTM antes descritas.

Además de las instalaciones enumeradas, en el Aeropuerto de Jerez se encuentra ubicada la instalación radioeléctrica militar denominada Centro RCT "JEREZ", la cual se encuentra sujeta al régimen de protección establecido en Ley 8/1975, de 12 de marzo, de Zonas e Instalaciones de Interés para la Defensa Nacional, desarrollada por el Reglamento de Zonas e Instalaciones de Interés para la Defensa Nacional (Real Decreto 689/1978, del 10 de Febrero) y en la Orden 82/1983, de 14 de noviembre (BOE núm. 284/1983), por la que se señala la zona de seguridad de la red de instalaciones radioeléctricas existentes en la Segunda Región Aérea, en orden a asegurar la actuación eficaz de los medios de que disponga la instalación, así como el aislamiento conveniente para garantizar su seguridad y, en su caso, la de las propiedades próximas.

## 5.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

No se espera que la operativa de las aeronaves en vuelo, maniobras, en el aeropuerto teniendo en cuenta el desarrollo previsible, sufra modificaciones relevantes en lo que respecta a su incidencia sobre el territorio. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible será análoga a las servidumbres aeronáuticas descritas en el Apartado 3 y representadas en el plano 5.2, con sus dos respectivas hojas, según se ha descrito en el Apartado 3.5..

## 5.6 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

La propuesta de servidumbres de desarrollo previsible se muestra en el Plano 5.2 de este Plan Director.

Este plano consta de dos hojas:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.



- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves.

## 5.7 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas del desarrollo previsible

### 5.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales 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 aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas la acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

### 5.7.2 Términos municipales afectados

La envolvente de las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible no se modifica con respecto a la de las servidumbres vigentes, por lo que el listado de términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas de desarrollo previsible es análogo al indicado en el apartado 3.7.2.

## 6 Áreas de afección acústica en el territorio

### 6.1 Preámbulo

El análisis de la afección acústica del territorio está destinado a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en el entorno de dichas infraestructuras.

Para evaluar el grado de exposición al ruido, se han calculado los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el 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 y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (B.O.E. núm. 178, de 26 de julio de 2012). Esta evaluación se ha realizado con las maniobras y geometría física del campo de vuelos tanto para el escenario actual como para el desarrollo previsible del Plan Director.

### 6.2 Metodología y criterios de cálculo

#### 6.2.1 Modelo informático de simulación

En el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 7.0d del modelo matemático INM ("Integrated Noise Model") de la "Federal Aviation Administration" (FAA).

#### 6.2.2 Configuración física del aeropuerto

El campo de vuelos de Aeropuerto de Jerez dispone de una pista, de orientación 02-20 de 2.300 metros de longitud y 45 metros de anchura. Sus características físicas se indican en la Tabla III.8.

Tabla III.8.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
02	021,43° GEO	2.300	45	Asfalto
20	201,43 ° GEO	2.300	45	Asfalto

#### 6.2.3 Régimen de utilización de pistas

Para el cálculo de las isófonas se han evaluado los datos operativos de los tres últimos años (2016-2018) del Aeropuerto de Jerez, para reflejar una situación promedio. Esta distribución se corresponde con el reparto siguiente.

- ✓ Cabecera 02: 23,34%
- ✓ Cabecera 20: 76,66%

#### 6.2.4 Trayectorias de aterrizaje y despegue

Se ha considerado la información contenida en el documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del Aeropuerto de Jerez en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas.

### 6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

#### Dispersiones laterales

Por motivos operativos, las aeronaves no siguen una única trayectoria de vuelo, sino que se producen dispersiones laterales de las trayectorias reales de vuelo sobre la trayectoria nominal. Para calcular las dispersiones en las operaciones de salida, se ha adoptado el criterio fijado en la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.

#### Dispersiones verticales

Para calcular la dispersión vertical de las trayectorias de las aeronaves se ha adoptado un “stage” o “longitud de etapa” máxima por tipo de aeronave.

Esta variable se define como la distancia que la aeronave recorre desde el aeropuerto origen hasta el aeropuerto destino o escala. Este parámetro permite al INM estimar el peso de la aeronave en el despegue y, por consiguiente, el perfil de ascenso que desarrollará en su operación.

### 6.2.6 Número de operaciones y composición de la flota

El escenario actual considerado corresponde a la situación existente durante el año 2018. Su caracterización, en relación al número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA. Este sistema recoge todas las operaciones que tuvieron lugar en el Aeropuerto de Jerez para el escenario actual considerado.

Considerando la definición de los índices de ruido descrita en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se ha utilizado como número de operaciones de despegue/aterizaje a calcular, el día medio, el cual se corresponde con un promedio del cómputo total del tráfico producido durante un año.

Así mismo, se han diferenciado dos periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00h), tarde (19:00-23:00h) y noche (23:00-7:00h). Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre, y 1367/2007, de 19 de octubre.

Para los escenarios futuros contemplados en el presente documento, se ha simulado el número de operaciones correspondiente a la previsión de demanda para el escenario desarrollo previsible del Plan Director.

Tabla III.9.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y período.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)				
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE	NOCHE
AERONAVES ALA FIJA				
Actual	140,26	124,32	14,73	1,21
Desarrollo previsible	166,16	147,28	17,44	1,44

La tipología de las aeronaves y la contribución (%) de cada modelo al volumen total del tráfico que se ha utilizado en las simulaciones se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA.

Para la caracterización de la flota de aeronaves utilizada para el desarrollo previsible, se han considerado los modelos de aeronaves que se prevé operarán en ese horizonte conforme a lo especificado en el Plan Director.

### 6.2.7 Variables climatológicas

Para representar la influencia de las variables climatológicas en el proceso de transmisión del ruido, se han considerado los siguientes valores de temperatura para los periodos anteriormente definidos:

- Periodo día: 19,8 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 7:00 hasta las 19:00 horas.
- Periodo tarde: 19,3 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 19:00 hasta las 23:00 horas.
- Periodo noche: 14,3 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 23:00 hasta las 7:00 horas.

Con el mismo criterio se ha establecido un valor de presión atmosférica para cada uno de los dos periodos horarios considerados:

- Periodo día: 762,78 mm Hg.
- Periodo tarde: 762,49 mm Hg.
- Periodo noche: 762,82 mm Hg.

Los datos horarios, tanto de temperatura como de presión atmosférica, a partir de los cuales se han obtenido las variables climatológicas utilizadas en el estudio han sido proporcionados por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).

En cuanto a la humedad relativa media (66,0%) utilizada para el cálculo, se ha obtenido a partir de los valores estadísticos climatológicos del periodo 1981-2010 proporcionados por la AEMET.

### 6.2.8 Modelización del terreno

El programa de simulación INM tiene la posibilidad de incorporar los datos altimétricos disponibles del terreno que se estudia, con el fin de considerar su efecto sobre los demás parámetros de la simulación.

## 6.3 Resultados

### 6.3.1 Métrica considerada

De acuerdo con la legislación aplicable, es necesario proceder a la evaluación de los escenarios. en términos de afección acústica, mediante los indicadores Ld, Le y Ln.

La base de los indicadores empleados radica en la definición del nivel continuo equivalente a largo plazo, LAeq, distinguiendo entre un periodo día (7:00-19:00 horas), un periodo tarde (19:00-23:00 horas) y un periodo noche (23:00-7:00 horas).

### 6.3.2 Índices de calidad ambiental

Al tratarse de una infraestructura existente, la valoración de la situación acústica consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en la Tabla A del Anexo II del Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (B.O.E. núm. 178, de 26 de julio de 2012), por el que se modifica el 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. (B.O.E. núm. 254, de 23 de octubre de 2007).

### 6.3.3 Niveles sonoros

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde (Ld y Le) y a los niveles Leq 45, 50, 55, 58 y 60 dB(A) para el periodo noche (Ln) de los escenarios situación actual y desarrollo previsible.

Ilustración III.20.- Huellas acústicas del Aeropuerto de Jerez. Periodo día (7-19h).

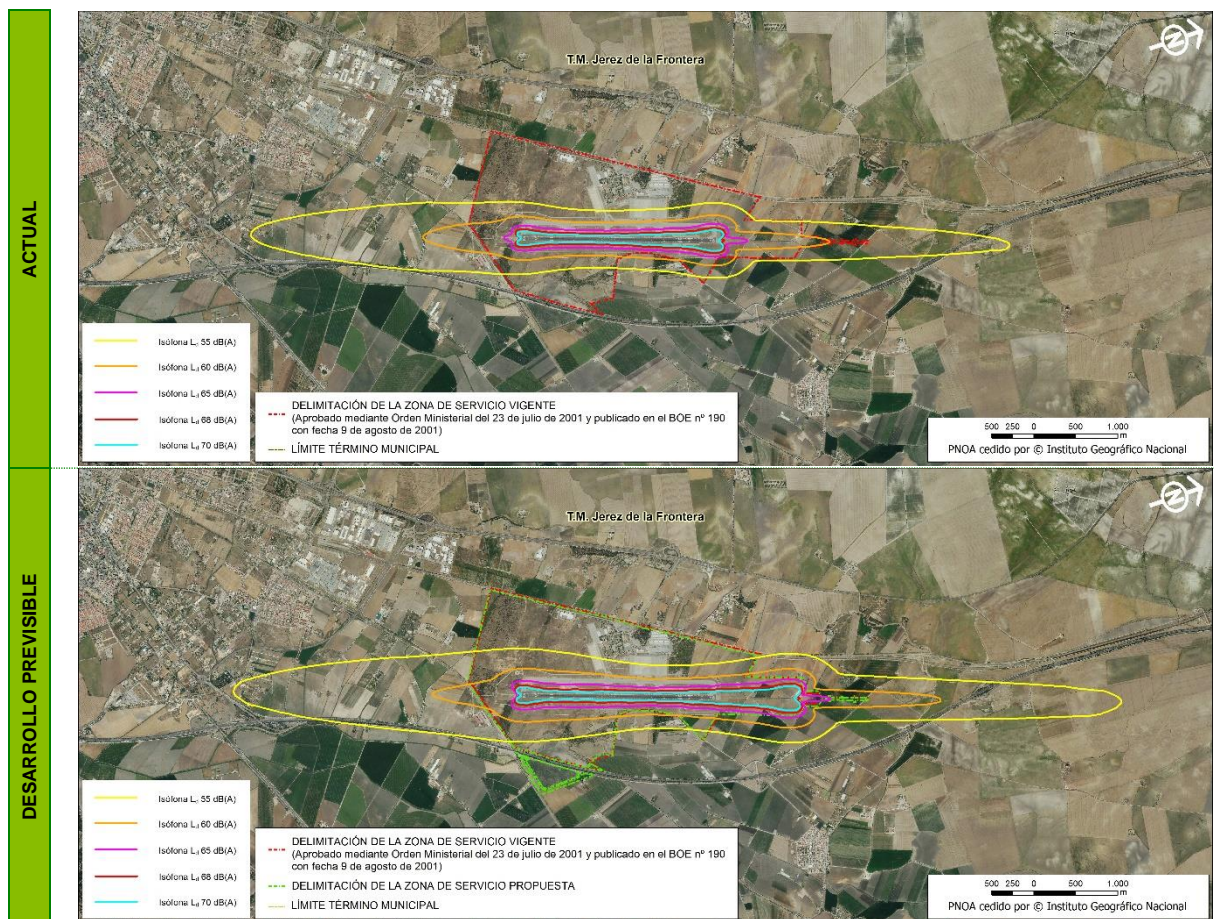


Ilustración III.21.- Huellas acústicas del Aeropuerto de Jerez. Periodo tarde (19-23h).

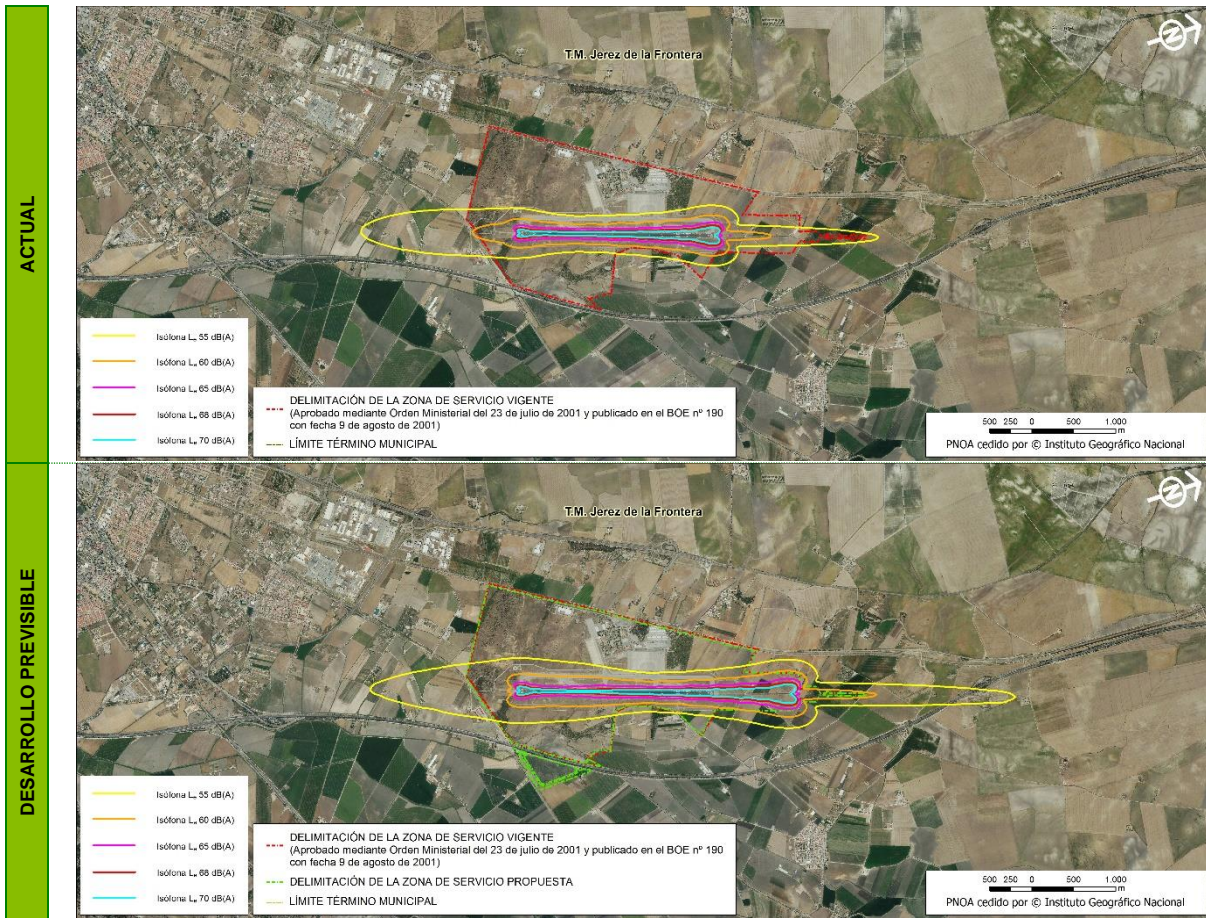
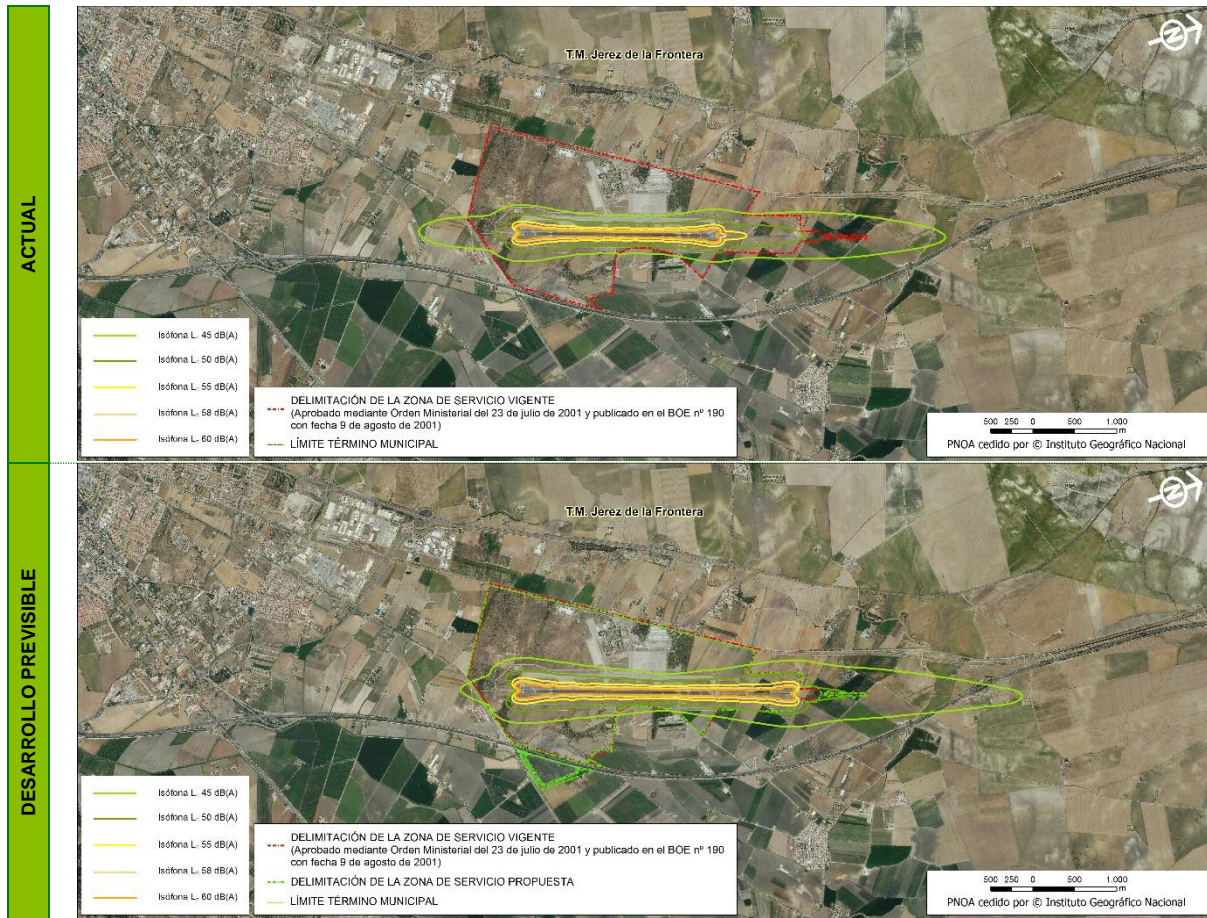


Ilustración III.22.- Huellas acústicas del Aeropuerto de Jerez. Periodo noche (23-7h).



#### 6.4 Zona de afectación acústica

Según el artículo 4 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, los planes directores deben contener documentación que refleje el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de servidumbres aeronáuticas, siendo las de tipo acústico una categoría de estas según el citado artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

De acuerdo con este artículo el Plan Director del Aeropuerto de Jerez incorpora el área de afectación acústica para el Aeropuerto de Jerez, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB (A), Le 60 dB (A) y Ln 50 dB (A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para los escenarios actual y desarrollo previsible del Plan Director.

Ilustración III.23.- Área de afección acústica





## **7 Áreas de Coordinación**

Con motivo de las actuaciones a llevar a cabo en el horizonte que abarca el contenido de este Plan Director y que se describen en el Capítulo 5 de la Memoria, se establecerán las áreas de coordinación pertinentes entre las distintas instituciones involucradas con el fin de mantener el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias.

En particular y en relación a la posible afectación futura a la instalación radioeléctrica militar denominada Centro RCT "JEREZ", como servicio afectado, se coordinará con el Ministerio de Defensa, mediante los acuerdos o convenios oportunos, su reubicación y traslado dentro del recinto aeroportuario, sin coste para el Ministerio de Defensa, de forma que esté asegurada la actuación eficaz de los medios de que disponga la instalación, así como el aislamiento conveniente para garantizar su seguridad y, en su caso, la de las propiedades próximas.