

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



Contenidos

III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE.....	III.1
III.1. Información Territorial y Urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.....	III.5
III.1.1. Introducción.....	III.5
III.1.2. Legislación Sectorial.....	III.5
III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo.....	III.8
III.1.4. Normativa Autonómica.....	III.9
III.1.5. Planeamiento vigente.....	III.11
III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial.....	III.11
III.1.5.2. Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial.....	III.11
III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local.....	III.22
III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales.....	III.22
III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma.....	III.25
III.2.3. Actuaciones.....	III.29
III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes.....	III.35
III.3.1. Introducción.....	III.35
III.3.2. Servidumbres del aeródromo.....	III.37
III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.37
III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.39
III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes.....	III.40



III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual.....	III.45
III.4.1. Introducción.....	III.45
III.4.2. Servidumbres del aeródromo.....	III.47
III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.48
III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves	III.50
III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.51
III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.55
III.5.1. Introducción.....	III.55
III.5.2. Servidumbres del aeródromo.....	III.57
III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.58
III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves	III.60
III.5.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible	III.61
III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto.....	III.65
III.6.1. Preámbulo.....	III.65
III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.....	III.67
III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios.....	III.69
III.7. Áreas de coordinación.....	III.70



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



III.1. Información Territorial y Urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.

III.1.1. Introducción

Como es sabido el aeropuerto es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio que se integra como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

El Sistema General Aeroportuario cuya competencia reside en la Administración General del Estado, está afectado también por la normativa de otros niveles de la Administración: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración Autonómica y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

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

III.1.2. Legislación Sectorial.

La normativa de aplicación relativa a la Navegación Aérea está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, la soberanía del espacio aéreo y su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas.

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





El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "interés general". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, fija los criterios básicos para calificar los aeropuertos de interés general.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, mediante el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, y Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, que define el régimen estatutario por el que se regirá, adaptado a Entidad Pública Empresarial, según se establece en el art. 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

La planificación de los Aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social - modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

La normativa distingue entre la figura del Plan Director, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias, y la del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece que: *"Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria"*.

Asimismo, se recoge los aspectos de tramitación de ambos planes; también indica que, las obras realizadas por Aena en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo





municipal referidos en el artículo 84.1 b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

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

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

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, establecen tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto, así como el decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos.

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

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Santiago, sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por Real Decreto 799/1991, de 10 de mayo (BOE nº 122, de 22 de mayo de 1991). Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y su entorno, y a las maniobras de operación de aeronaves establecidas en aquella fecha, por lo que irán revisándose según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.

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



La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, establece que los sectores del territorio afectados al funcionamiento de las infraestructuras del transporte, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas, las cuales deberán quedar delimitadas en los mapas de ruido.

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

III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo.

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

Mediante el Real Decreto Legislativo 2/2008 de 20 de junio, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, la cual recoge en un solo cuerpo normativo el ordenamiento estatal. Dicha tarea refundidora, se afronta básicamente en dos objetivos: de un lado aclarar, regularizar y armonizar la terminología y el contenido dispositivo de ambos textos legales, y de otro, estructurar y ordenar en una única disposición general una serie de preceptos dispersos y de diferente naturaleza, procedentes del fragmentado Texto Refundido de 1992, dentro de los nuevos contenidos de la Ley de Suelo de 2007, adaptados a las competencias urbanísticas, de ordenación del territorio y de vivienda de las Comunidades Autónomas. De este modo, el objetivo final se centra en evitar la dispersión de tales normas y el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.

Esta Ley prescinde de regular técnicas específicamente urbanísticas, tales como los tipos de planes o las clases de suelo, y evita el uso de los tecnicismos propios de ellas para no prefigurar, siquiera sea indirectamente, un concreto modelo urbanístico. No es ésta una Ley urbanística, sino una Ley



referida al régimen del suelo y la igualdad en el ejercicio de los derechos constitucionales a él asociados en lo que atañe a los intereses cuya gestión está constitucionalmente encomendada al Estado.

III.1.4. Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas 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 9 de abril* otorgó a los municipios la competencia exclusiva en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

La Comunidad Autónoma de Galicia posee competencia legislativa en materia de ordenación del territorio, incluido el litoral, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el *artículo 17.3 de su Estatuto de Autonomía de 1981*. En esta comunidad se ha desarrollado una importante labor legislativa, plasmada en una serie de leyes y decretos sobre Ordenación del Territorio como son el *Decreto 80/2000 del 23 de marzo, Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal*, la *Ley 9/2002 del 30 de diciembre, Ley de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural en Galicia* (modificada posteriormente por la *Ley 15/2004 del 29 de diciembre*) y la *Ley 10/1995 del 23 de noviembre, Ley de Ordenación del Territorio de Galicia*.

Los instrumentos de ordenación del territorio regulados en la presente Ley estarán destinados a la consecución de los siguientes objetivos fundamentales:

- a) Disposición de una adecuada estructura espacial tendente a conseguir un equilibrado desarrollo de la Comunidad Autónoma de Galicia procurando el máximo bienestar de su población al tiempo que se garantiza la protección y mejora del medio ambiente.
- b) Definición de los criterios a seguir en los asentamientos favoreciendo la accesibilidad de la población al medio natural, mejorando sus condiciones de vida.
- c) Compatibilización del proceso de desarrollo del sistema productivo, de la urbanización y de la ordenación turística como la racional utilización de los recursos naturales, sobre todo en lo referente al litoral, a los recursos hidráulicos y al paisaje.



- d) Perfeccionamiento y corrección, en su caso, de la distribución espacial de las instalaciones productivas propias de los sectores primario y secundario mediante la utilización de procedimientos de fomento o disuasión en relación con las existentes o futuras.
- e) Fijación de los núcleos de población que, por sus características y posibilidades, hayan de constituirse en impulsores del desarrollo socioeconómico de una zona.
- f) Definición de las áreas territoriales que, por su idoneidad actual o potencial para la explotación agrícola, forestal o ganadera, o por su riqueza paisajística o ecológica, hayan de ser objeto de especial protección.
- g) Adecuación de los planes sectoriales de infraestructuras, instalaciones o equipamientos y servicios a su función vertebradora de una política territorial, definiendo los criterios de diseño, características funcionales y localización, que garanticen la accesibilidad e inserción de la totalidad del territorio en una racional disponibilidad de dichos elementos estructurantes.
- h) Establecimiento de los criterios y procedimientos necesarios para asegurar la coordinación de las acciones con la incidencia territorial que corresponda desarrollar a las diferentes administraciones públicas, así como de las diferentes políticas sectoriales de los diversos órganos de la Administración Autonómica, que aseguren su integración en una visión de conjunto de los problemas territoriales.
- i) Regulación de la participación de la sociedad en el proceso de ordenación territorial para conseguir que ésta sea auténticamente democrática y responda a las aspiraciones y necesidades de la población.

La ordenación territorial de Galicia se realizará a través de los siguientes instrumentos:

- Directrices de ordenación del territorio.
- Planes territoriales integrados.
- Programas coordinados de actuación.
- Planes y proyectos sectoriales.
- Planes de ordenación del medio físico.





III.1.5. Planeamiento vigente

III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial.

Mediante Orden Ministerial de 5 de septiembre de 2001 (Publicada en BOE nº 220, de 13 de septiembre), se aprueba el primer Plan Director de Santiago, que proponía 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 hasta el año 2015.

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

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

- Las **Directrices de Ordenación del Territorio**, aprobadas inicialmente por Orden de la Consellería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas el 15 de septiembre de 2008 (DOG nº 180 de 17 de septiembre) se redactan de acuerdo con la Ley 10/1995, de 23 de noviembre de Ordenación del Territorio de Galicia. y constituyen el marco de referencia para la formulación de los demás instrumentos de ordenación territorial y urbana, tienen como finalidad principal establecer las pautas espaciales de asentamiento de las actividades, de acuerdo con las políticas sociales, económicas y culturales emanadas de la comunidad; y deben dar respuesta a un objetivo prioritario de desarrollo y bienestar para el conjunto de la población del territorio.

A escala provincial, la Xunta de Galicia, a través de su Consellería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas redacta la Resolución de 10 de enero de 1990, para la redacción de las Normas Subsidiarias Provinciales de Planeamiento de La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra, que fueron aprobadas por Resolución el 14 de mayo de 1991 (DOG nº 116 de 19 junio). Estas Normas entraron en vigor el 21 de junio de 1991, y en el artículo 24 tratan de la regulación del suelo no urbanizable común; e definiendo las instalaciones aeroportuarias como construcciones de utilidad pública e interés social.





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

El Sistema General Aeroportuario de Santiago se encuentra ubicado en los términos municipales de Santiago de Compostela, O Pino y Boqueixón.

- El planeamiento vigente es el **Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) del Concello de Santiago de Compostela**, aprobado definitivamente, por Orden del 1 de septiembre de 2008 (DOG nº 185, de 24 de septiembre), de la Consejería de política Territorial, Obras Públicas y Transportes, de forma parcial, dejando en suspenso las áreas y determinaciones objeto de reparos en el cuerpo de la orden hasta que el Ayuntamiento enmiende las deficiencias y le remita a la Consejería un documento corregido para su aprobación definitiva

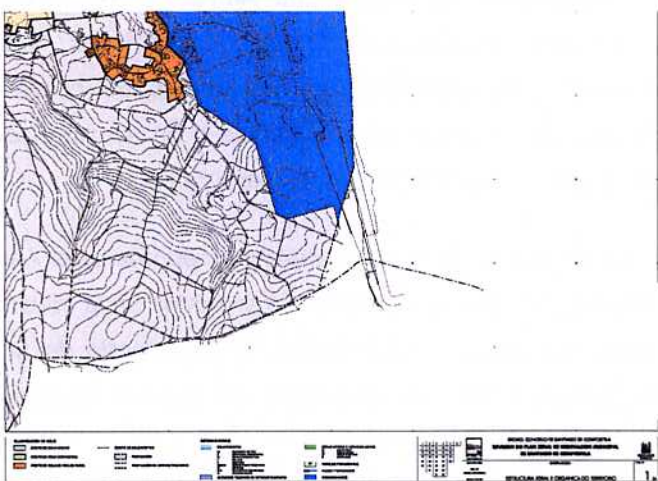
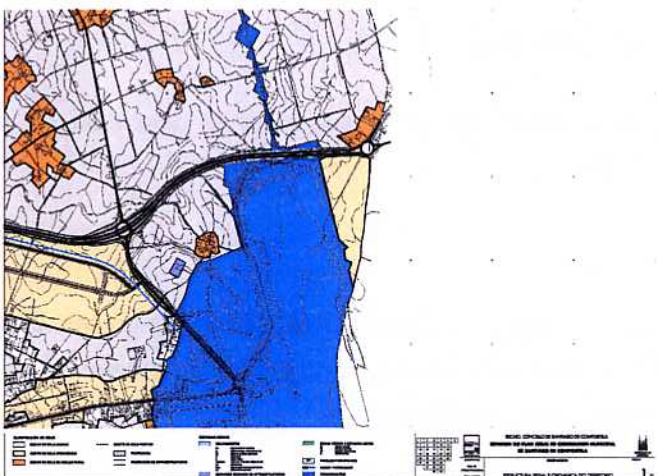
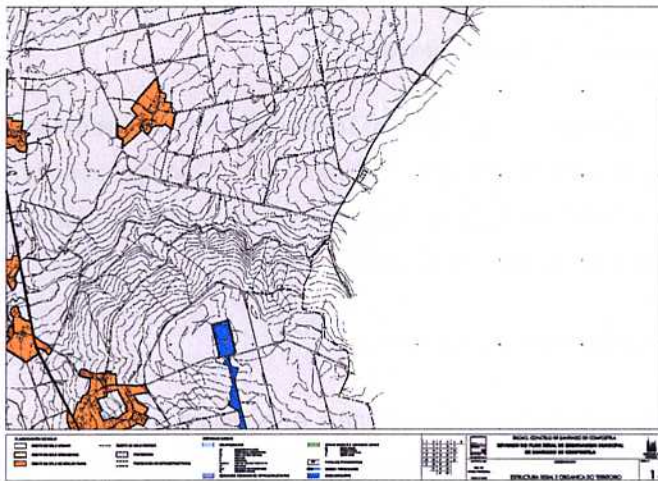
En este texto, el Aeropuerto se encuentra clasificado como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras (Plan Director de Aeropuerto de Santiago AD-5-09-01), y con la calificación de Sistema General de Comunicaciones. Ver figuras en hojas posteriores.

El planeamiento recoge en su artículo 134. Sistema de transporte aéreo lo siguiente en su punto 3. Aeropuerto:

“El ámbito de la Zona de Servicio del Aeropuerto queda definido por las siguientes áreas homogéneas según establece el Plan Director del Aeropuerto de Santiago aprobado el 5 de septiembre de 2001 (Orden del Ministerio de Presidencia 5/9/01).



Ilustración III.1.- Revisión del PGOU de Santiago de Compostela





1. *Subsistema de Movimiento de Aeronaves.*

Comprende los espacios y superficies utilizadas por las aeronaves en su momento de aterrizaje, despegue y circulación y estacionamiento. Está compuesto por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las zonas para localización de instalaciones auxiliares y sistemas de ayuda a la navegación aérea.

2. *Subsistema de Actividades Aeroportuarias.*

Contiene las infraestructuras, instalaciones e edificaciones que completan el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre.

3. *Zona de Reserva Aeroportuaria.*

Contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios.

4. *Usos.*

En el interior del Subsistema de Movimiento de Aeronaves solamente se admitirán los usos y construcciones directamente vinculados a la ayuda a la navegación e instalaciones auxiliares, según lo determinado por el Plan Director.

En el interior del Subsistema de Actividades Aeroportuarias y de la Zona de Reserva Aeroportuaria se admitirá la localización de construcciones, instalaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros y de mercancías, así como aquellas actividades de apoyo logístico de carácter terciario, administrativas o de almacenaje, que complementan el proceso de intercambio modal dentro del ámbito aeroportuario.

En general dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto de Santiago de Compostela, las actividades admisibles serán las previstas en la planificación aeroportuaria y, en general, las necesarias para la explotación del Aeropuerto de Santiago de Compostela, debiendo remitirse para la ordenación de detalle del Sistema General Aeroportuario a lo que establezca el correspondiente Plan Especial.

5. *Para el desarrollo de las previsiones del Plan Director se redactará un Plan Especial del Sistema General Aeroportuario al amparo de lo establecido en la legislación urbanística, el cual pormenorizará la ordenación de la Zona de Servicio del Aeropuerto.*



El Plan Especial determinará las condiciones de conexión de las infraestructuras de los servicios técnicos municipales, particularmente los de abastecimiento de agua y saneamiento, complementando las previsiones que contempla a tal efecto el Plan General.

Respecto a la red viaria el Plan Especial deberá resolver la conexión entre la antigua carretera nacional (N-634a) y el nuevo viario de acceso resultante de la duplicación de la calzada de la carretera AC-250 (en el tramo Autovía-Aeropuerto), garantizando la continuidad de los recorridos del sistema general viario del municipio. El trazado viario definitivo dentro del Sistema General de Comunicaciones tiene un carácter meramente informativo y no normativo."

El PGOM no recoge en su totalidad el ámbito del Sistema General Aeroportuario definido por el nuevo Plan Director, quedando una zona limítrofe con O Pino sin incluir, clasificada como suelo urbanizable.

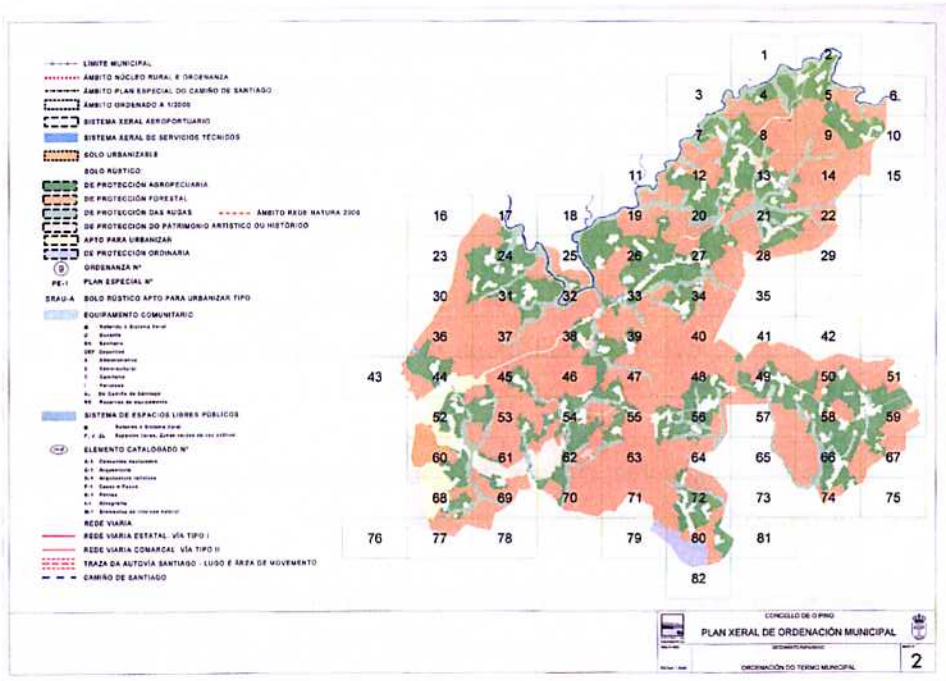
Los suelos correspondientes al Área de Cautela Aeroportuaria, se encuentran mayoritariamente clasificados de Suelos Rústicos de Protección.

• El planeamiento vigente es el **Plan General de Ordenación Municipal (PGOM)**, aprobado por el Concello de **O Pino**, el 30 de junio de 2003 (BOP nº 182, de 9 de agosto). En este texto, el Aeropuerto se encuentra clasificado como Sistema General Aeroportuario o Sistema de Transporte Aéreo. El PGOM recoge en su artículo 97. Sistema de Transporte a lo siguiente:

"1. Los terrenos asignados al Sistema de Transporte Aéreo son los que se destinan a albergar las instalaciones que hacen posible el movimiento de las aeronaves, tanto en su vuelo como en tierra, debiendo estar las condiciones derivadas de la legislación que para este uso estén vigentes, dimanadas de los organismos del estado."

Conviene destacar la presencia al norte del aeropuerto y cercano a él, del Camino Francés de Santiago. Igualmente, en las proximidades del entorno aeroportuario existen varios núcleos rurales de población: Amenal, Alvite, Igrexa, Alvarín, Cimadevilla, Castro y Pereira, cuyo suelo está clasificado de Suelo de Núcleo Rural. Todos ellos aparecen rodeados, en gran parte, de áreas de Suelo Rústico de labrado. Más al norte del aeropuerto, junto a la Carretera N-547, aparece un sector de Suelo Rústico apto para urbanizar, sin determinar el uso al que se destina.

Ilustración III.2.- PGOU de O Pino



Actualmente se encuentra en fase de expropiaciones el proyecto de un polígono industrial en el término municipal de "O Pino", al este del límite actual del Aeropuerto de Santiago. Puede verse una imagen del proyecto en la siguiente ilustración.



Ilustración III.4.- PGOU de O Pino

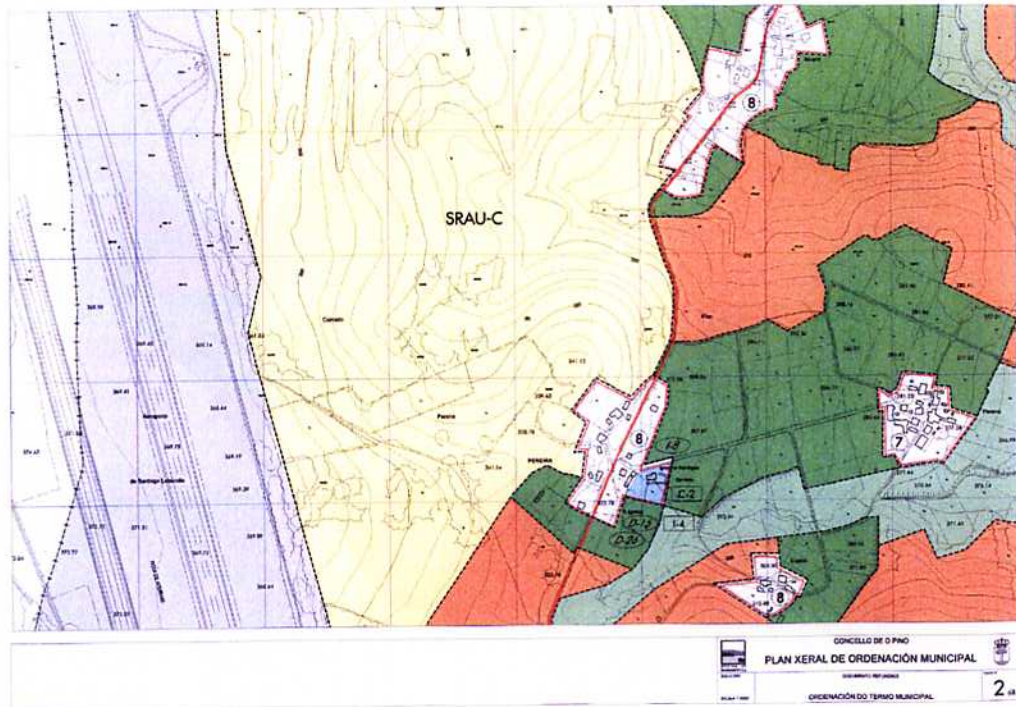
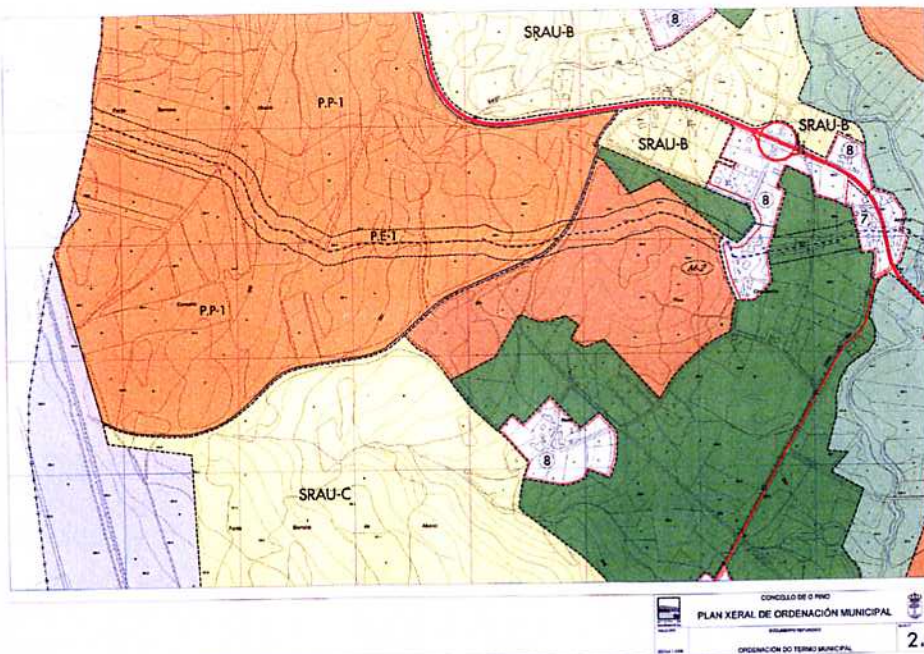


Ilustración III.5.- PGOU de O Pino





El planeamiento existente en el municipio de Boqueixón, se redactó mediante la figura de Normas Subsidiarias de Planeamiento, cuya Aprobación definitiva fue publicada en el BOP, número 137, de fecha 15 de junio de 1996, página 4630.

En el plano de régimen de suelo aparece el ámbito actual del aeropuerto con la calificación de Sistema General Aeroportuario (SGA). Al sur de este ámbito, coincidiendo con los terrenos previstos para una nueva senda de aproximación, se califica una banda rectangular, con la misma orientación del aeropuerto, como "Área de Reserva para el Transporte Aéreo". El resto de los terrenos que limitan con el aeropuerto, se clasifican como Suelo Rústico de protección forestal.

En el documento de Normas Urbanísticas, las condiciones para el Sistema General aeroportuario se recogen en el apartado "Sistema de Transporte Aéreo" (S.T.A.). En los artículos 68 y siguientes se recoge el tratamiento normativo para el SGA. Así el artículo 68 señala:

"Los terrenos asignados al S.T.A. son los que se destinan a albergar las instalaciones que hacen posible el movimiento de las aeronaves, tanto en su vuelo como en tierra".

"Las condiciones de diseño son las derivadas de la legislación que para este uso esté vigente, dimanada de los organismos del Estado."

Por último, el artículo 71 establece para el "área de reserva" lo siguiente:

"Área de Reserva para el Transporte Aeronáutico

Comprende aquellos terrenos grafiados en los planos correspondientes E:1:5.000 de estas normas que en un futuro podrán pasar a formar parte del sistema de transporte aéreo por lo que se reservan estos usos."

Una vez incluidos en el S.T.A., será de aplicación en estos terrenos lo dispuesto en el artículo 70. En tanto no se utilizan para S.T.A., los usos permitidos serán los de la explotación racional de los recursos agrícolas y forestales, no permitiéndose ninguna construcción permanente.

Los terrenos que limitan con el aeropuerto se clasifican de Suelo Rústico de protección forestal, excepto una franja al Suroeste dedicada a usos terciarios, en torno a los núcleos rurales de Loureda y Pena, cuyo ámbito aparece como Suelo de Núcleo Rural.

Los municipios afectados por instalaciones aeroportuarias en zona de servicio del Plan Director son:





- **As Pontes de García Rodríguez:** La normativa urbanística de este municipio se encuentra regulada por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de As Pontes, aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo, de 9 de diciembre de 1985.
- **Oroso:** La normativa urbanística de este municipio se encuentra regulada por el Plan General de Ordenación Municipal de Oroso, aprobado por Orden de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda, de 16 de febrero de 2005 (DOG nº 40, de 28 de febrero).



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

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

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

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

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

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

En lo que respecta al transporte aéreo, el Libro incluye como objetivo: controlar el crecimiento del transporte aéreo, combatir la saturación del espacio aéreo y preservar el nivel de seguridad garantizando al mismo tiempo la protección del medio ambiente. Recoge como medida





prioritaria la creación del cielo europeo único y una utilización más eficaz de las capacidades aeroportuarias.

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

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

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

- Ordenación del Sistema Aeroportuario
- Gestión del Sistema Aeroportuario desde criterios de rentabilidad
- Reforzamiento de las inspecciones de seguridad
- Mejora de la operatividad de los aeropuertos
- Mejora de la calidad de los servicios
- Sostenibilidad medioambiental
- Apertura de la gestión de los aeropuertos
- Política de tasas
- Impulso a la especialización progresiva de los aeropuertos españoles
- Corrección de una centralidad excesiva
- Inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte público
- Desarrollo futuro de las instalaciones desde una perspectiva intermodal





- Inserción del sistema aeroportuario dentro de la cadena intermodal de transporte de mercancías
- Adaptación de la capacidad de los sistemas de navegación aérea a la demanda
- Impulso de las actividades españolas dentro del Cielo Único Europeo

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

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

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

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

- El **Plan Sectorial del Transporte Aéreo (PSTA)**, actualmente en tramitación, responde a lo recogido en el PEIT y tiene como objetivos generales:
 1. Aumentar la seguridad integral del transporte aéreo.
 2. Aumentar la calidad de los servicios
 3. Adaptar las infraestructuras y servicios a la demanda de transporte aéreo
 4. Conseguir un desarrollo ambientalmente sostenible
 5. Incrementar la eficiencia económica y competitividad del sector
 6. Potenciar la intermodalidad, reforzando la cohesión social y territorial



7. Fomentar la presencia internacional de España en el sector del Transporte Aéreo
8. Modernizar la legislación aeronáutica y los modelos de gestión

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

a) Actuaciones Infraestructurales en las instalaciones aeroportuarias:

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

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

c) Actuaciones no infraestructurales:

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

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

III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma.

Las competencias de los modos actuales de transporte en la Galicia sean lo que se muestran en la Tabla III.1.

Tabla III.1.- Competencias de las infraestructuras del transporte en Galicia

Sistema	Infraestructura	Órgano	Ente/ Operador
Sistema Viario	Autovía A- 6 Autovía A- 52, A- 54, A- 55 Autopista AP- 9, AP- 53	Estado	Administraciones Públicas
	Red Autonómica	Comunidad Autónoma	
	Red comarcal y local	Concellos y diputaciones provinciales	
Sistema Ferroviario	Red Peninsular	Estado	RENFE
	Red Cercanías	Estado	RENFE
	Tranvía-Tren	Comunidad autónoma y Ayuntamiento	Consellería de política Territorial, Obras Públicas y Transportes
Sistema Portuario	Puertos de Interés General	Estado	Autoridad Portuaria
	Puertos Autonómicos	Comunidad Autónoma	Ente Público Puertos de Galicia
Sistema Aeroportuario	Aeropuertos Interés General	Estado	Aena

Fuente: Ministerio de Fomento y Xunta de Galicia

El PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte) establece unas directrices estratégicas de actuaciones a desarrollar hasta 2020, dentro de un marco global-nacional que impide describir actuaciones con un grado alto de definición. Este cometido se delegará en documentos específicos a una escala menor, regional y provincial, como son los planes sectoriales, intermodales o de concertación territorial.

Por otra parte, el rango temporal que abarca el PEIT se puede dividir en tres fases. En general, las actuaciones contempladas para el período 2005-2008 cuentan ya con estudios previos, y en algunos casos, proyectos elaborados e incluso obras iniciadas. La inclusión de actuaciones a partir de 2009 debe entenderse como un compromiso de estudio en profundidad de cada actuación, que permita valorar su aportación a los objetivos del PEIT y definir su interés y grado de prioridad para dicho período. La revisión del PEIT prevista en 2008-2009 permitirá concretar las actuaciones a emprender en el cuatrienio siguiente que constituye la tercera y última fase.

En todo caso, según se recoge en el PEIT, se *asumen los compromisos adquiridos por el Gobierno en sede parlamentaria (como es el caso del "Plan Galicia"), y en acuerdos bilaterales con los países*



vecinos, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, así como el apoyo del Estado a actuaciones con repercusión en zonas turísticas, así como a aquellas actuaciones de carácter cultural y deportivo de proyección internacional previstas en distintas ciudades españolas en los próximos años.

Por lo tanto, ante la falta de información concreta y actualizada acerca de las actuaciones a realizarse en el futuro a corto y medio plazo, se describirán en el presente Capítulo las del "Plan Galicia" en vigor, en consonancia con dicho compromiso adquirido por el actual Gobierno y recogido en el PEIT, así como las del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010.

Como se ha indicado en párrafos anteriores, las actuaciones en infraestructuras **viarias** se definen en el Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 y en el "Plan Galicia". Entre ellas figuran:

- Completar la red de vías de alta capacidad de unión entre los principales núcleos de población, y entre Galicia y las distintas regiones limítrofes.
- Completar y acondicionar la red básica y complementaria de carreteras convencionales.
- Mejorar la red de carreteras de áreas urbanas.
- Planificar una red de carreteras en las áreas urbanas que permita un crecimiento sostenible de las ciudades.

Con respecto a las infraestructuras **portuarias**, la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes a través del ente público Puertos de Galicia posee competencias en 122 puertos e instalaciones portuarias. Desde 1996 este ente se encarga de la conservación y desarrollo de los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma. En Galicia también existen seis puertos de interés general organizados en cinco autoridades aeroportuarias: Ferrol- San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía de Arousa, Marín- Pontevedra y Vigo.

El "Plan Galicia" recoge la situación actual y las actuaciones previstas en el sistema **ferroviario**, en el que adquiere especial protagonismo la Alta Velocidad sin perjuicio de seguir desarrollando la red convencional.

Las infraestructuras actuales en la Comunidad de Galicia y las de la provincia de A Coruña se muestran en las Ilustración III.8 y Ilustración III.9.



Ilustración III.8.- Infraestructuras de Galicia

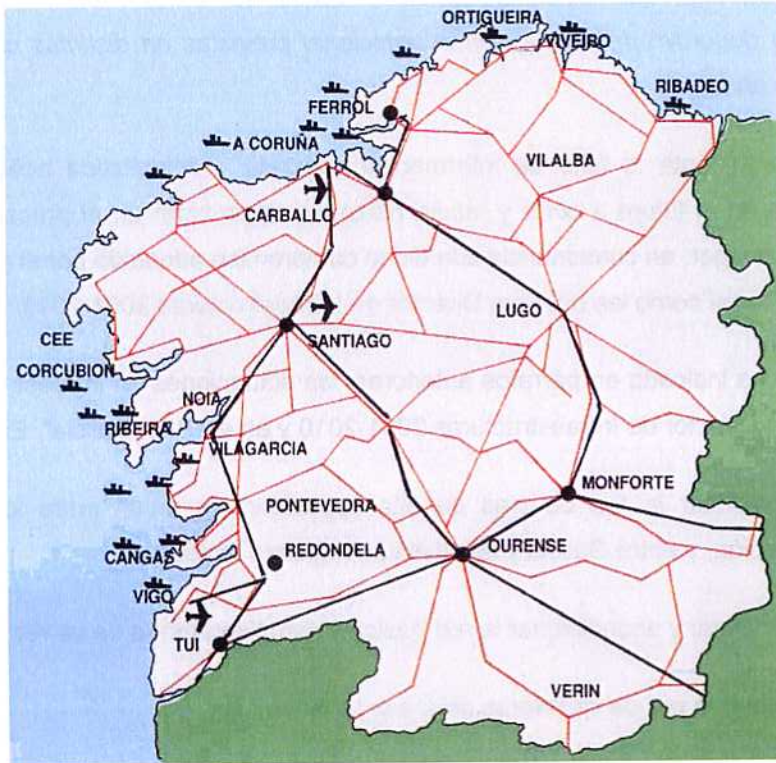


Ilustración III.9.- Infraestructuras en la provincia de A Coruña



III.2.3. Actuaciones

En el entorno del Aeropuerto de Santiago hay prevista una serie de actuaciones en infraestructuras de transporte por carretera, ferrocarril y relacionadas con el servicio marítimo. Las más importantes se indican a continuación.

III.2.3.1. Sistema viario

Se encuentra en una etapa enmarcada dentro del Plan Director de Infraestructuras de Galicia 2001-2010, al que se añade el "Plan Galicia" que viene a acortar el plazo de muchas actuaciones y a proponer otras nuevas.



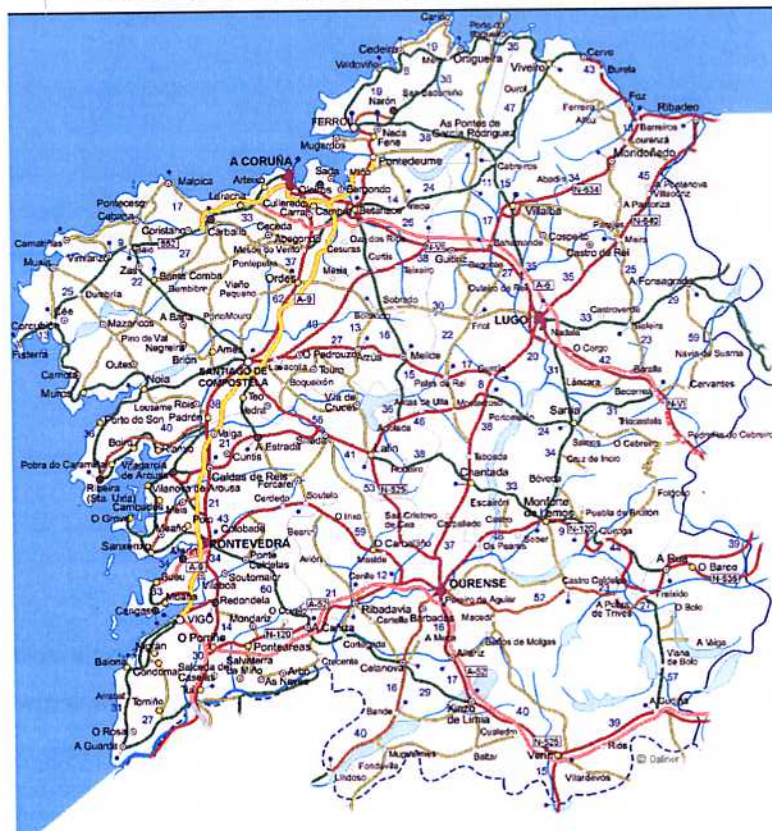
Entre otras actuaciones, cabe destacar la finalización del eje Atlántico (Ferrol- frontera portuguesa- Lisboa) mediante la conclusión de la autopista A-9, que es el principal eje de comunicación de Galicia. En la autopista Santiago de Compostela- Ourense se puso en servicio el tramo Santiago- Alto de San Domingos y continúan las obras hasta Ourense.

Dentro de la mejora de la red autonómica están en construcción: el Corredor de O Morrazo y la Variante de Marín; la Vía Rápida de conexión de Ares y Mugardos. Todas estas actuaciones son completadas con la continua mejora de la red convencional.

Además de estas actuaciones el Ministerio de Fomento, en relación con la Xunta de Galicia, está tramitando la contratación y licitación de otras obras para la mejora de pavimentos de vías ya existentes y para la construcción de otras nuevas; esta información aparece publicada en el B.O.E.

En la Ilustración III.10 se muestra la situación actual de las carreteras de Galicia.

Ilustración III.10.- Situación de carreteras de Galicia





III.2.3.2. Sistema portuario

El Consello de la Xunta de Galicia aprobó, en febrero de 2003, las 34 actuaciones del "Plan Galicia" en los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma, con un presupuesto de 42,3 millones de euros, lo que supone un incremento del 50% sobre las inversiones de Puertos de Galicia para el período 2003-2006, que era el que comprendía el Plan Estratégico de Puertos de Galicia.

El "Plan Galicia" de Puertos incluye el 100% de los municipios de la Costa da Morte y las inversiones previstas en esta zona abarcan el 45% del conjunto de las actuaciones.

Todas las actuaciones previstas concluyeron a lo largo de los años 2005 y 2006.

En el puerto de A Coruña, más concretamente, también se están llevando a cabo distintas actuaciones en las que el ayuntamiento y la Autoridad aeroportuaria han invertido 7,21 millones de euros. Entre ellas:

- Optimización de la señalización marítima y la iluminación
- Habilitación de nuevos atraques
- Puesta en marcha de la modernización de la lonja
- Llegada de la fibra óptica
- Construcción del puerto exterior en el límite con el municipio de Arteixo, conectado directamente con la red de autovías del área metropolitana

En la Ilustración III.11 se muestra la situación actual del puerto de A Coruña.





Ilustración III.11.- Situación actual del Puerto de A Coruña



III.2.3.3. Sistema ferroviario

El "Plan Galicia" incluye en este sistema importantes actuaciones.

- Línea de Alta Velocidad Ponferrada- Monforte de Lemos (corredor subcantábrico), que supondrá 110 km con 890 millones de euros de inversión.
- Línea de Alta Velocidad Ferrol- Asturias- Cantabria- Bilbao (corredor cantábrico), que en el tramo gallego supondrá 123 km de nuevas infraestructuras y dispondrá de un presupuesto de 1.476 millones de euros.
- Línea de Alta Velocidad Lugo- A Coruña, de 92 km, con un presupuesto de 780 millones de euros.

En la Ilustración III.12 se muestran estas actuaciones y en la Ilustración III.13 el estado de cada una de ellas.

Ilustración III.12.- Actuaciones en el sistema ferroviario

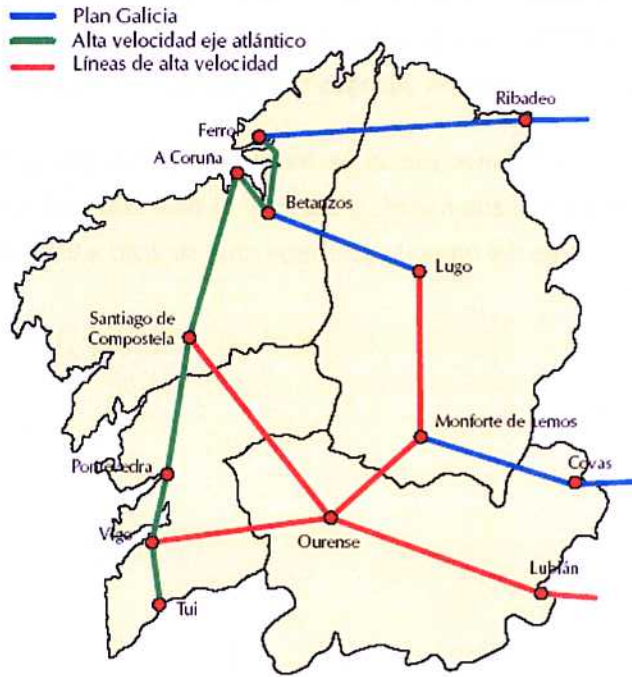
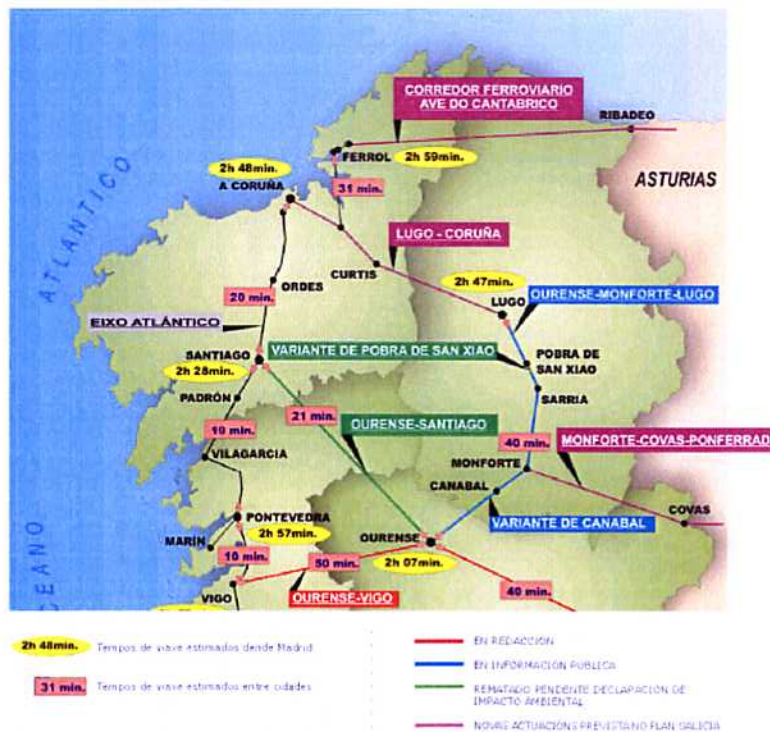


Ilustración III.13.- Estado de los estudios de la red ferroviaria de Alta Velocidad





El objetivo de los trabajos que se están realizando en Alta Velocidad es garantizar la conexión de Galicia con la meseta en el año 2010. De esta forma continúa la ejecución del plan que permitirá la conexión de todas las ciudades gallegas con Madrid en menos de tres horas

Con respecto a la red convencional se han concluido las actuaciones integrales de mejora en los tramos A Coruña-Betanzos-Ferrol, y durante el año 2004 se finalizó el tramo Parga-Curtis y la ejecución de las obras del tramo Lugo-Parga, que se licitó a finales de 2003.



III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

III.3.1. Introducción

III.3.1.1. Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Santiago fueron aprobadas por *Real Decreto num. 799/1991 de 10 de mayo (BOE núm. 122, de 22 de mayo de 1991)*. Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por decreto 2490/1974 de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)* y correspondían a la configuración del campo de vuelos, con una pista de vuelo, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves establecidas.

III.3.1.2. Base Legal

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

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

Por otra parte, en el *Capítulo 4 del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, "Aeródromos"*, en la parte 6 del *Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137)*, y en el *Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves"*, todos ellos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado Decreto y sus modificaciones, y teniendo en cuenta, a su vez, la normativa internacional mencionada, se ha procedido al estudio de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Santiago aprobadas por el *Real Decreto num. 799/1991 de 10 de mayo (BOE núm. 122, de 22 de mayo de 1991)*.

III.3.1.3. Datos generales del aeropuerto

III.3.1.3.1. Punto de Referencia del aeropuerto

El punto de referencia del aeropuerto, establecido a efectos de situación del campo de vuelos e identificación del aeropuerto de conformidad con lo dispuesto en el apartado 10 del artículo 5º, del Capítulo 1º del Decreto 584 /1972, es aquel cuyas coordenadas (elipsoide ED-50) se muestran en la Tabla III.2.

Tabla III.2.- Puntos de referencia del aeropuerto

Punto de referencia del aeródromo	
Latitud	42° 53' 46" N
Longitud	08° 24' 47" W
Elevación	370 m sobre el nivel del mar

Fuente: Real Decreto 799/1991 de 10 de mayo

III.3.1.3.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Santiago dispone de una pista de vuelo, la 17-35 cuyas características y dimensiones se especifican en la Tabla III.3, (Coordenadas Geográficas ED-50).

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

Pista de vuelo		
Longitud		3.200 m
Anchura		45 m
Umbral 17	Latitud	42° 54' 47" N
	Longitud	08° 25' 08" W
	Elevación	356 m
Umbral 35	Latitud	42° 53' 06" N
	Longitud	08° 24' 34" W
	Elevación	365 m

Fuente: Real Decreto 799/1991 de 10 de mayo



III.3.1.3.3. Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º del *Decreto num. 2647/1973 de 11 de octubre (BOE núm. 255, de 24 de octubre de 1973)*, el Aeropuerto de Santiago se clasifica, en cumplimiento del *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, como aeródromo de **letra de clave "A"**.

III.3.2. Servidumbres del aeródromo

III.3.2.1. Generalidades

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

III.3.2.2. Restricción de obstáculos

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

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

III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.3.3.1. Generalidades

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.

III.3.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:





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

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

III.3.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas correspondientes al Aeropuerto de Santiago se relacionan en la Tabla III.4, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (elipsoide ED-50), con la altitud en metros sobre el nivel del mar, las dimensiones de las zonas y superficies definidas anteriormente.

Tabla III.4.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Santiago

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	Coord. Geográficas ED50		Altitud (m)
	Latitud	Longitud	
Torre de control con equipos de VHF y radiogoniómetro VDF	42° 53' 54" N	08° 25' 06" W	402
Centro de emisores VHF	42° 53' 58" N	08° 24' 40" W	370
Centro de emisores HF-NDB	42° 54' 33" N	08° 25' 38" W	350
Centro de emisores HF-BLU	42° 54' 04" N	08° 25' 38" W	359
VOR/ DME	42° 55' 41" N	08° 25' 26" W	359
LOC/ ILS - 17	42° 52' 59" N	08° 24' 31" W	366
GP/ ILS- 17	42° 54' 38" N	08° 24' 59" W	357
LMM/ ILS- 17	42° 58' 19" N	08° 25' 18" W	353



INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	Coord. Geográficas ED50		Altitud (m)
	Latitud	Longitud	
LOM/ ILS- 17	42° 58' 12" N	08° 26' 17" W	243
LOC/ ILS- 35	42° 54' 52" N	08° 25' 10" W	357
GP/ ILS- 35/ DME	42° 53' 18" N	08° 24' 32" W	366

Fuente: Decreto 799/1.991, de 10 de mayo

III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

III.3.4.1. Generalidades

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

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

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

III.3.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras ILS y VOR

Las servidumbres operacionales son las asociadas a las radioayudas descritas en el Real Decreto 799/1991 de 10 de mayo específicas para el Aeropuerto de Santiago (Tabla III.4) y que se resumen en la Tabla III.5.

Tabla III.5.- Maniobras vigentes de aproximación por instrumentos

Tipo de ayuda	RWY
ILS	17
VOR/DME-ILS	17
VOR/DME	17
VOR/DME-ILS/DME	35
VOR/DME	35

Las servidumbres vigentes, descritas en este apartado, se muestran en el plano 5.1.

III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes

III.3.5.1. Disposiciones complementarias

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

III.3.5.2. Términos municipales afectados

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





- BOQUEIXON
- CARBALLO
- CERCEDA
- ESTRADA
- FORCAREI
- LARACHA
- O PINO
- ORDES
- OROSO
- SANTIAGO DE COMPOSTELA
- SILLEDA
- TEO
- TORDOIA
- TOURO
- TRAZO
- VILA DE CRUCES
- VEDRA

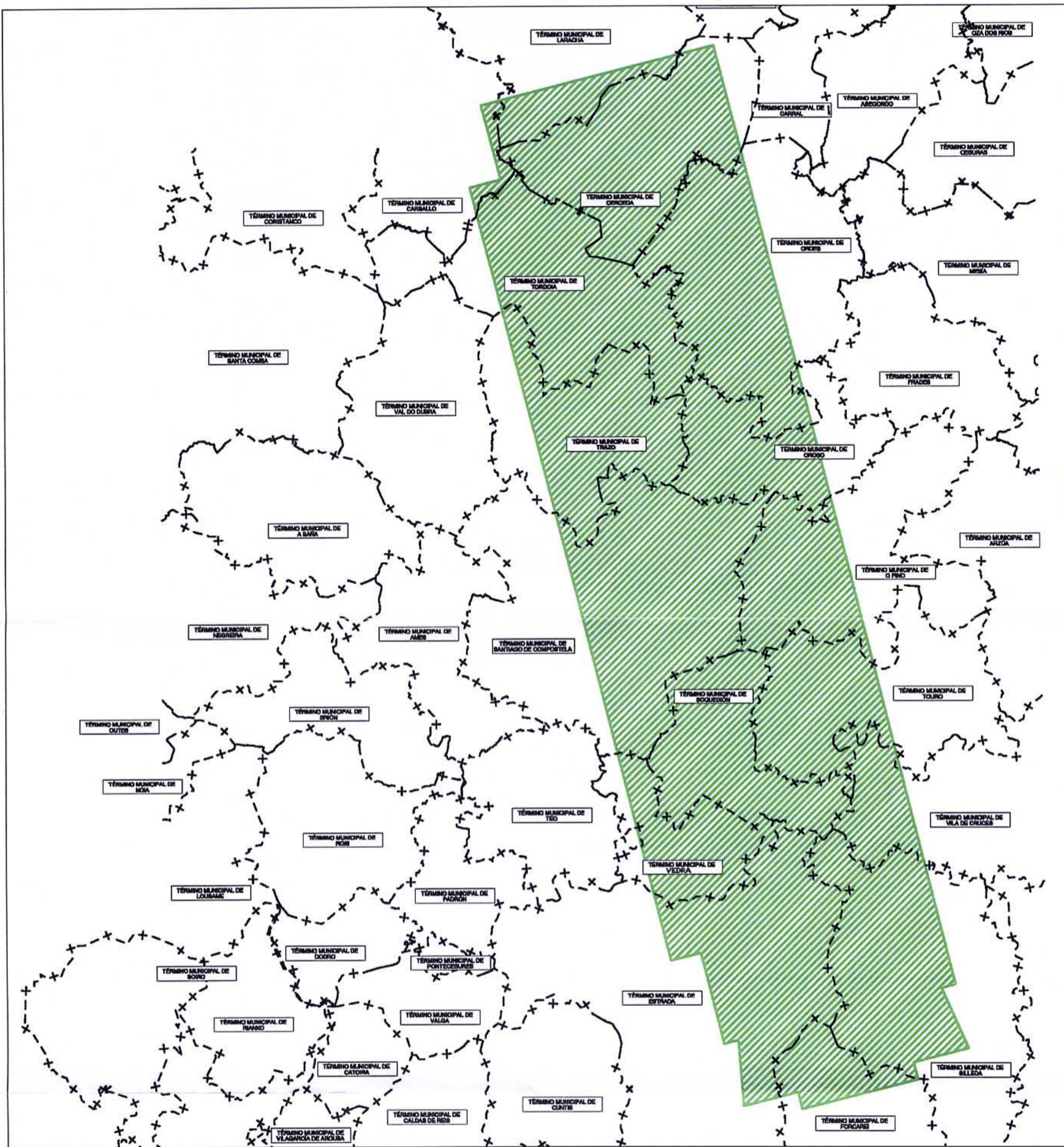
Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas, según se manifiesta en la Ilustración III.14.



PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.14.- Municipios afectados por las servidumbres vigentes





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



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

III.4.1. Introducción

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

III.4.1.1. Datos generales del aeropuerto

III.4.1.1.1. Punto de Referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.6. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 29 metros.

Tabla III.6.- Punto de referencia

Punto	Coord. Geográficas en WGS 84		Coord. UTM ED50			
	Latitud	Longitud	X (m)	Y (m)	H (Alt. Geod.) (m)	Huso
PR	42° 53' 46,8"	8° 24' 54,5"	547.877	4.749.683	370	29

Fuente: **Aena**

III.4.1.1.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Santiago dispone de una pista de vuelo, la 17-35 cuyas características y dimensiones se especifican en la en la Ilustración III.15 y en la Tabla III.7.

Ilustración III.15.- Perfil longitudinal de la pista

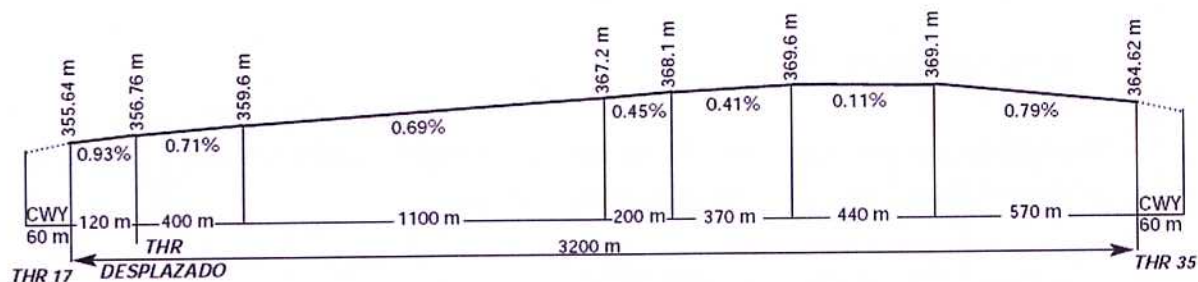


Tabla III.7.- Características de la pista de vuelo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 29)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
CABECERA 17	42° 54' 42,5"	8° 25' 13,2"	547.440	4.751.398	356
UMBRAL 17	42° 54' 38,7"	8° 25' 11,9"	547.470	4.751.282	357
UMBRAL 35	42° 53' 01,8"	8° 24' 39,4"	548.228	4.748.297	365

Fuente: RCTA (Aena)

III.4.1.1.3. Clasificación del aeropuerto

Según el "Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.", la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una **longitud básica** que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de *elevación*. A continuación se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1° C en que la *temperatura* de referencia del aeródromo (24° C) exceda a la de la atmósfera tipo (12,6° C). Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de *pendiente* de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma).

El coeficiente medio de reducción por elevación (369,6 m), temperatura (24° C) y pendiente (0,436%), para la pista de vuelo del aeropuerto es de 1,2628 tal como se muestra a continuación:

Por elevación: $F_h = 1,0862$



Por temperatura: $F_t = 1,1140$

Por pendiente de pista: $F_p = 1,0436$

Multiplicando los tres factores:

$$F_h * F_t * F_p = 1,2628$$

Aplicando este coeficiente a la longitud de pista (TORA) se obtiene la longitud básica siguiente:

$$\text{Longitud básica} = 2900 / 1,2628 = 2.534 \text{ m}$$

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de 9 de agosto de servidumbres aeronáuticas*, según la longitud básica de la pista el Aeropuerto de Santiago se clasifica como de **letra de clave "A"**.

III.4.2. Servidumbres del aeródromo

III.4.2.1. Generalidades

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

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de las pistas y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.8.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 29)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
PR	42° 53' 46,8"	8° 24' 54,5"	547.877	4.749.683	370
UMBRAL 17	42° 54' 42,5"	8° 25' 13,2"	547.440	4.751.398	356
UMBRAL 35	42° 53' 01,8"	8° 24' 39,4"	548.228	4.748.297	365

Fuente: Aena





III.4.2.2. Restricción de obstáculos

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

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

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *“deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea”*.

III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.4.3.1. Generalidades

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.

III.4.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:

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



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

III.4.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al Aeropuerto de Santiago son las que se relacionan en la Tabla III.9, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.9.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Santiago

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 29)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y
GP_ISO	369	42° 53' 13,0"	8° 24' 38,1"	548.255	4.748.643
LLZ_ISO	355	42° 54' 48,0"	8° 25' 15,0"	547.398	4.751.567
DME_ISO	369	42° 53' 13,0"	8° 24' 38,4"	548.250	4.748.641
GP_IGO	357	42° 54' 30,3"	8° 25' 04,1"	547.649	4.751.023
LLZ_IGO	367	42° 52' 54,1"	8° 24' 36,8"	548.288	4.748.061
DME_IGO	357	42° 54' 30,2"	8° 25' 04,5"	547.641	4.751.021
VOR_STG	387	42° 55' 36,7"	8° 25' 31,4"	547.017	4.753.068
DME_STG	391	42° 55' 36,1"	8° 25' 31,2"	547.022	4.753.049
NDB_SNO	350	42° 54' 27,9"	8° 25' 42,4"	546.780	4.750.945
NDB/LO_SO	256	42° 58' 08,8"	8° 26' 22,8"	545.818	4.757.750
CENTRO EMISORES	378	42° 53' 53,3"	8° 24' 46,5"	548.056	4.749.887
TWR Centro Com. VHF/UHF	399	42° 53' 49,9"	8° 25' 11,5"	547.490	4.749.776
TWR_NUEVA	419	42° 53' 40,2"	8° 25' 18,8"	547.325	4.749.477
RADAR ESPIÑEIRAS	533	42° 56' 51,1"	8° 36' 21,6"	532.267	4.755.278
C. EMI. ESPIÑEIRAS	527	42° 56' 44,6"	8° 36' 19,5"	532.318	4.755.076
C. REC. ESPIÑEIRAS	527	42° 56' 51,0"	8° 36' 22,0"	532.259	4.755.274
RADAR AS PONTES	755	43° 30' 38,0"	7° 49' 25,3"	595.207	4.818.398

Fuente: Aena



III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

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

III.4.4.1. Generalidades

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

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

III.4.4.2. Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS, LOCATOR, VOR y NDB

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

- Aproximación L-ILS/DME RWY 17, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación VOR/DME-ILS/DME RWY 17, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación VOR/DME RWY 17, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación VOR/DME-ILS/DME RWY 35, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación VOR/DME RWY 35, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación NDB-ILS/DME RWY 35, de fecha 09 de Junio de 2005



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

Las servidumbres aeronáuticas del estado actual, descritas con anterioridad, se muestran en el plano 5.2.

III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual

III.4.5.1. Disposiciones complementarias

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

III.4.5.2. Términos municipales afectados

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

- A Baña
- A Estrada
- Ames
- Boqueixón
- Carballo
- Cerceda
- Forcarei
- O Pino
- Ordes
- Oroso
- As Somozas
- As Pontes de García Rodríguez
- Santiago de Compostela
- Silleda
- Teo
- Tordota



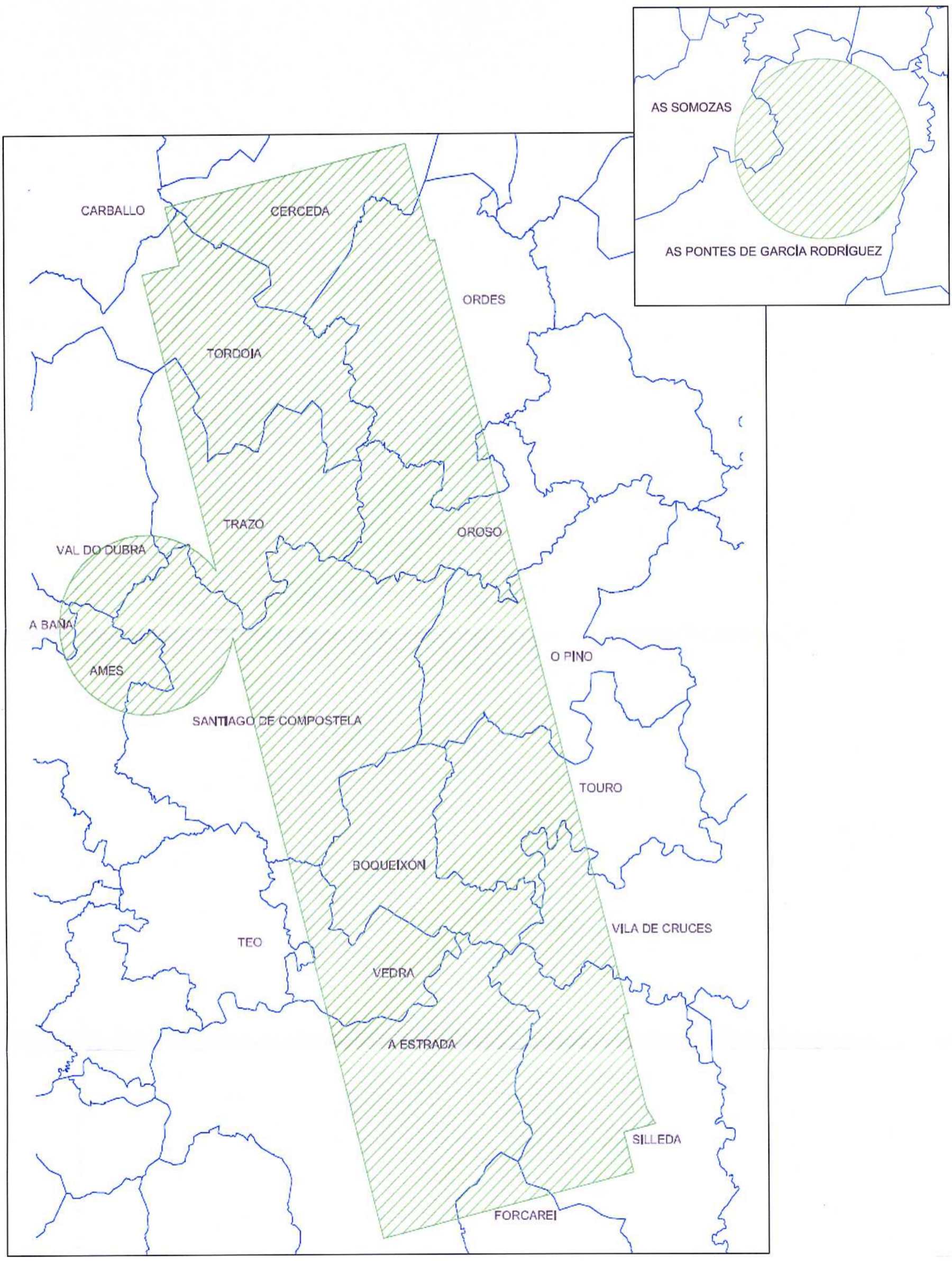


- Touro
- Trazo
- Val do Dubra
- Vedra
- Vila de Cruces

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado actual, según se manifiesta en la Ilustración III.16.



Ilustración III.16.- Municipios afectados por las servidumbres actuales





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

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

III.5.1. Introducción

La propuesta del Capítulo 5. del presente documento no contempla ni ampliación de pista ni desplazamiento umbrales. La única actuación prevista es una ampliación de la RESA de la cabecera 35 a 240 m, que provoca que las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible sean distintas a las actuales, puesto que las servidumbres radioeléctricas se ven modificadas.

III.5.1.1.1. Punto de referencia

Las características del punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) del Aeropuerto de Santiago según **Aena** se muestran en la Tabla III.10.

Tabla III.10.- Punto de referencia

Punto	Coord. Geográficas en WGS 84		Coord. UTM ED50			
	Latitud	Longitud	X (m)	Y (m)	H (Alt.Geod.) (m)	Huso
PR	42° 53' 46,8034"	8° 24' 54,5177"	547.877	4.749.683	370	29

Fuente: **Aena**

III.5.1.1.2. Pistas de vuelo

Las características y dimensiones de la pista 17-35 del Aeropuerto de Santiago, tras su desarrollo previsible, coinciden con las de la situación actual, tal como puede observarse en la Ilustración III.17 y en la Tabla III.11.



Ilustración III.17.- Perfil longitudinal de la pista

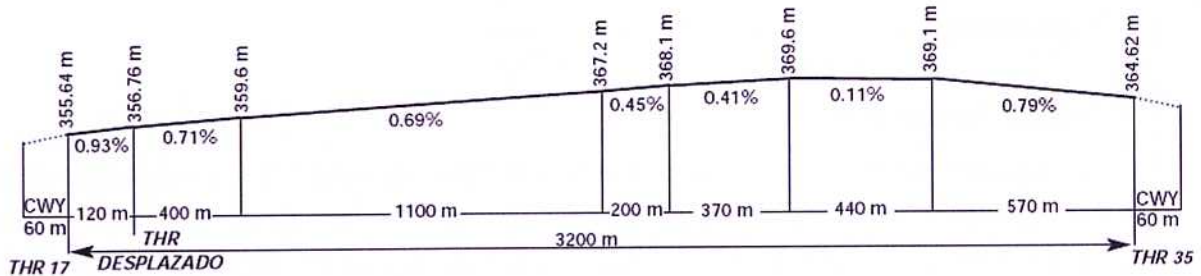


Tabla III.11.- Características de la pista de vuelo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 29)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
CABECERA 17	42° 54' 42,4871"	8° 25' 13,1938"	547.440	4.751.398	356
UMBRAL 17	42° 54' 38,7086"	8° 25' 11,9222"	547.470	4.751.282	357
UMBRAL 35	42° 53' 01,7643"	8° 24' 39,4197"	548.228	4.748.297	365

Fuente: RCTA (Aena)

III.5.1.1.3. Clasificación del aeropuerto

Según el "Manual de Diseño de Aeródromos Parte I", la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una **longitud básica** que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de *elevación*. A continuación se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1°C en que la *temperatura* de referencia del aeródromo exceda a la de la atmósfera tipo (12,06°). Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de *pendiente* de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma).

El coeficiente medio de reducción por elevación (369,6 m), temperatura (24° C) y pendiente (0,436 %), para la pista de vuelo del aeropuerto es de 1,2628 tal como se muestra a continuación:

Por elevación: $F_h = 1,0862$

Por temperatura: $F_t = 1,1140$

Por pendiente de pista: $F_p = 1,0436$

Multiplicando los tres factores:

$$F_h * F_t * F_p = 1,2628$$

Aplicando este coeficiente a la TODA se obtiene la longitud básica siguiente:

$$\text{Longitud básica} = 3.200 / 1,2628 = 2.534 \text{ m}$$

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de 9 de agosto de servidumbres aeronáuticas*, según la longitud básica de la pista el Aeropuerto de Santiago se clasifica como de **letra de clave "A"**.

III.5.2. Servidumbres del aeródromo

III.5.2.1. Generalidades

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

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de las pistas y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.12.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 29)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y	(metros)
PR	42° 53' 46,8"	8° 24' 54,5"	547.877	4.749.683	370
UMBRAL 17	42° 54' 42,5"	8° 25' 13,2"	547.440	4.751.398	356
UMBRAL 35	42° 53' 01,8"	8° 24' 39,4"	548.228	4.748.297	365

Fuente: Aena

III.5.2.2. Restricción de obstáculos

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

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *"deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea"*.

III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.5.3.1. Generalidades

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

III.5.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:



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

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

III.5.3.3. Instalaciones radioeléctricas

En el desarrollo previsible se propone ampliar la RESA de la cabecera 35 a 240 m, por lo que el LOC_IGO debe desplazarse, de modo que quede fuera de dicha RESA. Esta modificación respecto a la situación actual es la única que, a efectos del cálculo y definición de servidumbres radioeléctricas, introduce el desarrollo previsible.

En la Tabla III.13 se hace una relación de las instalaciones radioeléctricas previsible indicando la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), altitud en metros sobre el nivel del mar y las dimensiones de las zonas y superficies definidas anteriormente.

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

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 29)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y
GP_ISO	369	42° 53' 13,0"	8° 24' 38,1"	548.255	4.748.643
LLZ_ISO	355	42° 54' 48,0"	8° 25' 15,0"	547.398	4.751.567
DME_ISO	369	42° 53' 13,0"	8° 24' 38,4"	548.250	4.748.641
GP_IGO	357	42° 54' 30,3"	8° 25' 04,1"	547.649	4.751.023
LLZ_IGO	354	42° 52' 51,7"	8° 24' 36,0"	548.306	4.747.988
DME_IGO	357	42° 54' 30,2"	8° 25' 04,5"	547.641	4.751.021
VOR_STG	387	42° 55' 36,7"	8° 25' 31,4"	547.017	4.753.068
DME_STG	391	42° 55' 36,1"	8° 25' 31,2"	547.022	4.753.049



INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 29)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X	Y
NDB_SNO	350	42° 54' 27,9"	8° 25' 42,4"	546.780	4.750.945
NDB/LO_SO	256	42° 58' 08,8"	8° 26' 22,8"	545.818	4.757.750
CENTRO EMISORES	378	42° 53' 53,3"	8° 24' 46,5"	548.056	4.749.887
TWR Centro Com. VHF/UHF	399	42° 53' 49,9"	8° 25' 11,5"	547.490	4.749.776
TWR_NUEVA	419	42° 53' 40,2"	8° 25' 18,8"	547.325	4.749.477
RADAR ESPIÑEIRAS	533	42° 56' 51,1"	8° 36' 21,6"	532.267	4.755.278
C. EMI. ESPIÑEIRAS	527	42° 56' 44,6"	8° 36' 19,5"	532.318	4.755.076
C. REC. ESPIÑEIRAS	527	42° 56' 51,0"	8° 36' 22,0"	532.259	4.755.274
RADAR AS PONTES	755	43° 30' 38,0"	7° 49' 25,3"	595.207	4.818.398

Fuente: Aena

III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

III.5.4.1. Generalidades

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

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

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



III.5.4.2. Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS, LOCATOR y NDB

No hay previstas nuevas maniobras de aproximación por instrumentos al Aeropuerto de Santiago, conservándose los procedimientos instrumentales de aproximación presentes en la Situación Actual, que, de acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), son:

- Aproximación L-ILS/DME RWY 17, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación VOR/DME-ILS/DME RWY 17, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación VOR/DME RWY 17, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación VOR/DME-ILS/DME RWY 35, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación VOR/DME RWY 35, de fecha 09 de Junio de 2005
- Aproximación NDB-ILS/DME RWY 35, de fecha 09 de Junio de 2005

Para cada procedimiento se determinan las áreas de protección de aproximación intermedia, final y frustrada según se establece en el *Decreto 584/1972*.

Las servidumbres aeronáuticas, descritas en este apartado, se muestran en el plano 5.3.

III.5.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible

III.5.5.1. Disposiciones complementarias

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



III.5.5.2. Términos municipales afectados

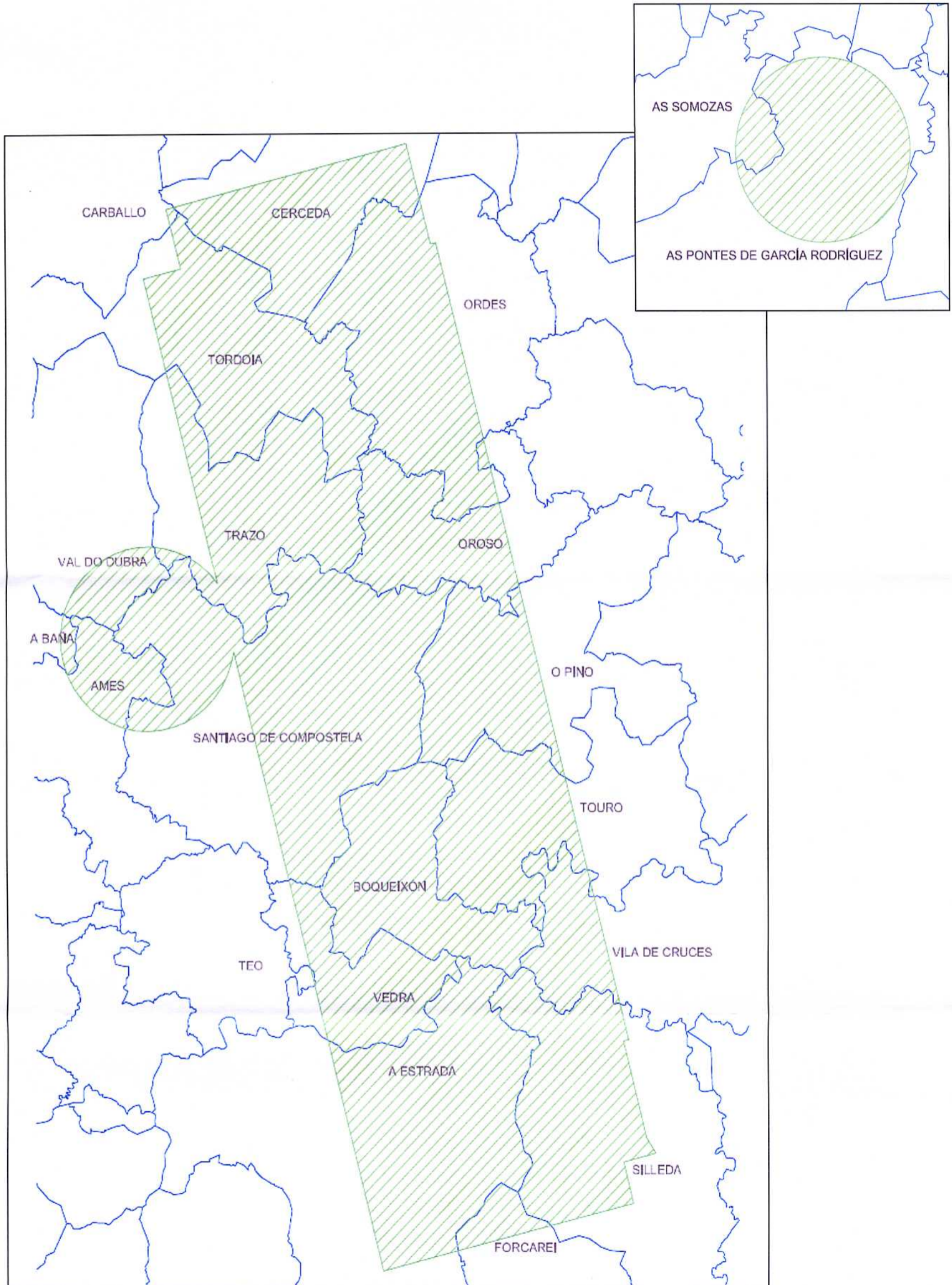
Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los capítulos anteriores son los siguientes:

- A Baña
- A Estrada
- Ames
- Boqueixón
- Carballo
- Cerceda
- Forcarei
- O Pino
- Ordes
- Oroso
- As Somozas
- As Pontes de García Rodríguez
- Santiago de Compostela
- Silleda
- Teo
- Tordota
- Touro
- Trazo
- Val do Dubra
- Vedra
- Vila de Cruces

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, según se manifiesta en la Ilustración III.18.



Ilustración III.18.- Municipios afectados por las servidumbres del desarrollo previsible





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto

III.6.1. Preámbulo

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

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente que: “los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”.

En la misma línea se refiere el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que dispone en su artículo 8 que: “a los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”.

Para verificar el cumplimiento de lo anterior, la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, establece que: “Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio”.

En este mismo sentido, la Disposición Adicional Única a la Ley 48/60, sobre Navegación Aérea, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, establece que: “el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos”.

Por ello, a continuación se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, que tendrán que tenerse en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la referida disposición adicional.



III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente ámbitos incluidos dentro de curvas isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta dichas huellas de ruido, tanto las correspondientes a la situación actual como las relativas al desarrollo previsible.

A tales efectos, en los ámbitos incluidos dentro de las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A) se considerarán incompatibles los nuevos usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios, así como las nuevas edificaciones o las modificaciones de las existentes destinadas a dichos usos que incrementen el número de personas afectadas, en terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural.

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

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

Asimismo, los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos incluidos en las isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, según lo expuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la ley 37/2003 del Ruido, de 17 de Noviembre.

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente terrenos incluidos en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer representadas en los planos 5.1, 5.2 y 5.3 que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta las superficies limitadoras de obstáculos que resulten más restrictivas en cada caso para determinar las alturas (respecto al nivel del mar) que no deberían ser sobrepasadas por ninguna nueva edificación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de





aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificación del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

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

Excepcionalmente, podrán informarse favorablemente los planes territoriales o urbanísticos o autorizarse las actuaciones que superen las superficies limitadoras de obstáculos, en aquellos casos en que, mediante estudio aeronáutico, se acredite, a juicio de la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el artículo 7º del Decreto 584/1972, sobre servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1541/2003.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies limitadoras de obstáculos presentar el correspondiente estudio aeronáutico firmado por profesional competente y visado por el colegio profesional correspondiente. No podrán aprobarse documentos de planeamiento territorial o urbanístico o autorizarse actuaciones sin que se haya pronunciado expresamente en sentido favorable la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, previa consulta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea.

Dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.

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



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

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

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas a que se refiere el epígrafe anterior serán de aplicación las limitaciones derivadas del artículo 10 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas actividades o instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.

Los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial, en cumplimiento de la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

De acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, y, consiguientemente, los informes y autorizaciones relativos a servidumbres aeronáuticas sólo podrán dar lugar a indemnización cuando impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.



III.7. Áreas de coordinación

En el Capítulo 5. Desarrollo Previsible, de la Memoria, se proponen soluciones para satisfacer las necesidades del aeropuerto a largo plazo. En concreto, se propone el desdoblamiento de la calzada de acceso al Aeropuerto desde la rotonda de la autovía Santiago-Lugo; la construcción de los accesos necesarios para conectar el nuevo edificio terminal de pasajeros, el nuevo edificio de aparcamientos y el lado tierra, con los accesos exteriores. Dichos accesos dispondrán de las vías de recirculación correspondientes.

En dicho capítulo se indica también que **Aena** repondrá el trazado del camino perimetral, para lo cual se preverán los terrenos correspondientes dentro del nuevo límite aeroportuario, si bien, por motivos de seguridad, y de acuerdo con el *Anexo 17 de OACI*, se instalaría un vallado perimetral que los excluiría del resto de instalaciones de su competencia.

Para realizar dichas actuaciones se deberán establecer las áreas de coordinación que procedan entre las instituciones involucradas (**Aena**, Ayuntamiento de Santiago, Diputación A Coruña, Xunta de Galicia y Ministerio de Fomento) para conseguir el menor impacto posible en el entorno aeroportuario y mantener los niveles de seguridad, operatividad y funcionalidad de la instalación.

