

MODIFICACIÓN DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL VOR Y DME DE POLLENÇA

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

Elaborado: 26/02/2024
Página: 1/7

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

Índice

2.1.	BASE LEGAL.....	3
2.2.	ANTECEDENTES Y NECESIDAD DE MODIFICACIÓN	6
2.3.	CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	6
2.3.1.	Contenido del Proyecto	6
2.3.2.	Análisis jurídico	7
2.3.3.	Descripción de la tramitación	7

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

2.1. BASE LEGAL

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. nº 176, de 23 de julio de 1960), en sus artículos 51 a 54 y la disposición adicional única, dedicados a 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».

El régimen jurídico nacional de las servidumbres aeronáuticas se completaba con el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas. Esta última norma ha experimentado diversas modificaciones, entre las cuales, la producida por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, generó un marco jurídico completo a través de la regulación por primera vez de un procedimiento exhaustivo para la tramitación y aprobación de las servidumbres aeronáuticas. Este Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas ha sido derogado por el Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, y 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, que tiene por objeto regular las características, alcance y efectos de las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea y fijar los procedimientos administrativos para su aprobación.

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

Por otra parte, la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, en cuyo artículo 6 establece la necesaria coordinación de las actuaciones que, en el ámbito de sus respectivas competencias, corresponden a los Ministerios de Defensa y de Fomento (hoy Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) que se realizará a través de una Comisión interministerial integrada por representantes de ambos Departamentos, hoy denominada CIDETRA.

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 (dos departamentos ministeriales con competencias en la materia, Defensa y Fomento, creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ejercicio de competencias en materia aeroportuaria por parte de las CCAA, existencia de aeropuertos de interés general de titularidad no estatal, nuevo modelo aeroportuario); 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.

A fin de satisfacer demandas de las administraciones territoriales, el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, también adoptó medidas de agilización mediante la inclusión de un sistema por el cual las administraciones territoriales pueden acreditar la conformidad de los instrumentos de desarrollo con los planes o instrumentos de ordenación previamente informados favorablemente. Igualmente aligeró el régimen general de autorizaciones en aquellos casos en que se hubiesen incluido adecuadamente las limitaciones inherentes a dichas servidumbres en los planes o instrumentos de ordenación.

El Real Decreto 369/2023 da un paso más en la satisfacción de esas demandas del territorio, desarrollando reglamentariamente el apartado 4 bis) de la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, introducido por el Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

energética del gas natural, que permite flexibilizar los instrumentos de coordinación previstos reglamentariamente con las comunidades autónomas y corporaciones locales en orden a la salvaguarda de las competencias estatales exclusivas en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y aeropuertos de interés general, reforzando la autonomía de dichas administraciones, lo que facilita el desarrollo de la actividad económica. Con este fin, se establecen los supuestos y el procedimiento en que se podrá excepcionar de la obtención de los informes previos al planeamiento territorial y urbanístico o los acuerdos previos a la construcción, instalación o plantación ubicada en zona de servidumbres aeronáuticas, siempre que quede garantizado que no se pone en riesgo la navegación aérea y la regularidad de las operaciones aéreas.

A su vez, este nuevo sistema de control aeronáutico sobre el entorno territorial y urbanístico refuerza la seguridad de las operaciones aéreas, y la protección de las instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea, al permitir concentrar los recursos disponibles de la administración aeronáutica en aquellos ámbitos críticos dónde potencialmente pueden producirse verdaderamente riesgos para la seguridad aérea.

Para completar el régimen jurídico, el 17 de octubre de 2014 se publicó en el B.O.E la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, por la que se deroga el Real Decreto Ley 12/1978 y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, modificando, entre otros aspectos, las competencias de los Ministerios de Defensa y Fomento (hoy Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), así como de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (hoy CIDETRA), atribuyendo a ambos ministerios la competencia conjunta en materia de política y estrategia para la estructuración y gestión del espacio aéreo, así como la adopción de las medidas específicas en este ámbito. Además, al Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes Y Movilidad Sostenible) le atribuye la determinación de las condiciones o restricciones de uso del espacio aéreo para la circulación aérea general ante situaciones de crisis ordinarias generadas por fenómenos naturales, accidentes o cualquier otra circunstancia similar, reservando al Ministerio de Defensa las competencias sobre la materia en situaciones extraordinarias o de emergencia declaradas por el Presidente del Gobierno o por el Ministerio de Defensa. Asimismo, a CIDETRA se le atribuyen funciones ejecutivas y decisorias en el ámbito de las competencias compartidas en materia de estructuración y gestión del espacio aéreo que, conforme a lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo, deben adoptarse a través de un proceso conjunto civil-militar.

2.2. ANTECEDENTES Y NECESIDAD DE MODIFICACIÓN

El Real Decreto 372/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del del VOR/DME de Pollença, actualiza las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones radioeléctricas VOR y DME sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con sus características y conforme a los preceptos de la legislación vigente en aquel momento.

Posteriormente, se han determinado con mayor precisión las coordenadas de las instalaciones radioeléctricas. Además, la publicación del Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, revisa íntegramente el diseño de servidumbres aeronáuticas.

Por ello, basándose en lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y en lo estipulado en el Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, de servidumbres aeronáuticas, se hace necesaria la modificación de las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones radioeléctricas VOR y DME de Pollença.

2.3. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

2.3.1. Contenido del Proyecto

El proyecto consta de la parte expositiva constituida por un preámbulo, y de la parte dispositiva, constituida por siete apartados. La parte expositiva describe los antecedentes, así como los motivos que han aconsejado la elaboración de un documento de este tipo.

En los siete apartados del proyecto se establecen las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones radioeléctricas VOR y DME de Pollença, se clasifican según el Real Decreto

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

369/2023, de 16 de mayo, se definen las referencias de la instalación sobre la que se imponen las servidumbres aeronáuticas y se enumeran los municipios afectados.

Las servidumbres incluidas en este proyecto se completarán con el establecimiento de las servidumbres radioeléctricas aeronáuticas exclusivamente para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores en un real decreto ex profeso para dichas instalaciones.

El presente real decreto deja sin efectos al Real Decreto 372/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del VOR y DME de Pollença.

2.3.2. Análisis jurídico

Se trata de una propuesta con rango de real decreto.

Conforme a lo señalado por el Consejo de Estado en su dictamen de fecha 31 de enero de 2013, la naturaleza jurídica del establecimiento de servidumbres aeronáuticas no tiene naturaleza normativa, por cuanto el Tribunal Supremo ya vino excluyendo desde 1979 ese carácter normativo al no exigir el preceptivo dictamen del Consejo de Estado.

2.3.3. Descripción de la tramitación

El promotor de este proyecto de real decreto es ENAIRe.

Según el artículo 20.2 del Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, en el caso de aeródromos de competencia autonómica susceptibles de solicitar la aprobación de servidumbres, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2, la solicitud deberá formularse por el órgano competente en materia de aeropuertos de la comunidad autónoma donde radique el aeródromo.

A continuación, el listado de tramitaciones.