

6.- ÁREAS DE SEGURIDAD DEL RADAR MGA (MÁLAGA I)

Existen varios ámbitos urbanísticos que se pretenden desarrollar dentro del área de seguridad del Radar MGA (Málaga I) (véase Hoja16/17 del Plano nº 5 – ACTUALIZACIÓN DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS. DESARROLLO PREVISIBLE del Documento General).

Por otro lado, la Normativa en vigor establece que “... dentro de 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 ellos se encuentran, sin consentimiento previo de la Dirección General de Aviación Civil”.

Sin embargo existen precedentes técnicos donde se ha autorizado por parte de la DGAC a propuesta de la Dirección de Planificación de Infraestructuras de Aena, la construcción de determinadas edificaciones siempre que **no se vulnere la zona de limitación de alturas y que la construcción no se inicie antes del mes de Agosto de 2008**, fecha en la que estará en servicio el segundo Radar (Málaga II) que proporciona doble cobertura Radar para todo el TMA de Málaga.

La zona de limitación de alturas de la propia instalación (dentro del área de seguridad) va desde 18 m en el punto de referencia de la misma hasta los 24 m en el contorno situado a 300 m del centro de referencia, cuando el terreno natural se sitúa en el entorno de los 3 m.

Además en la misma área, tiene influencia la zona de limitación de alturas del ILS/GP 31 (GAA), que toma valores entre 17 y 25 m dentro de la misma zona de seguridad.

Por lo tanto el margen disponible, en cuanto a limitación de alturas, va desde los 14 m hasta los 21 m según la zona. Se solicita por tanto, de la DGAC la autorización para desarrollar los ámbitos situados dentro de dicho área de seguridad, siempre que se cumplan las condiciones referidas en los párrafos anteriores.

7.- ÁREAS DE SEGURIDAD DEL NDB RMA

Al igual que el capítulo anterior, existen varios ámbitos urbanísticos que se pretenden desarrollar dentro del área de seguridad del NDB RMA (véase Hoja16/17 del Plano nº 5 – ACTUALIZACIÓN DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS. DESARROLLO PREVISIBLE del Documento General).

Por otro lado, la Normativa en vigor establece que “... dentro de 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 ellos se encuentran, sin consentimiento previo de la Dirección General de Aviación Civil”.

Sin embargo, se tiene conocimiento de la intención de Aena de prescindir de esta radioayuda en el futuro, si la calidad de la señal no es aceptable una vez finalicen las obras de construcción de una zona comercial próxima. Incluso en estos momentos ya se está haciendo pruebas de operación con la radioayuda apagada.

Bajo esta premisa **y siempre que concluya el proceso de desinstalación de la referida radioayuda**, se solicita de la DGAC la autorización para construir dentro de dicha área de seguridad en el momento en que Aena considere que el NDB RMA esté fuera de servicio definitivamente.

En ese momento, en dicha zona, la limitación de alturas vendrá impuesta por el ILS/GP 31 (GAA) con valores (dentro de la referida área de seguridad) entre 15 y 25 m, cuando el terreno natural oscila, según las zonas, entre 2 y 7 m

Se solicita por tanto, de la DGAC la autorización para desarrollar los ámbitos situados dentro de dicho área de seguridad, siempre que se cumplan las condiciones referidas en los párrafos anteriores.

Madrid, julio de 2008

Por PROINTEC, S.A.

El Autor del Estudio

José Manuel García Fernández

Número de Colegiado 3.081