

4.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

a) El análisis de las Servidumbres del Aeropuerto de Málaga en relación a las afecciones sobre la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga se basa, inicialmente en el análisis de los escenarios tanto del Estado Actual (establecidas por el Real Decreto 943/1987, de 3 de julio (B.O.E. núm. 173, de 21 de julio, con corrección de errores en B.O.E. num. 235, de 1 de octubre de 1987)), como del Desarrollo Previsible (contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Málaga, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento (BOE núm. 189, de 9 de agosto). Sin embargo, se pueden argumentar las siguientes consideraciones, desde un punto de vista técnico:

- El Aeropuerto ha evolucionado notablemente desde el año 1987 donde se publicaron las Servidumbres Aeronáuticas aprobadas actualmente.
- El escenario del Desarrollo Previsible está muy próximo a convertirse en “Estado Actual” puesto que ya están en marcha las obras de construcción de la segunda pista y por lo tanto la validez de las Servidumbres del Estado Actual está muy limitada en el tiempo, cuando lo que se pretende es establecer un planeamiento urbanístico con mucho mayor alcance temporal.
- Las Servidumbres del Desarrollo Previsible son, a nivel de limitación de obstáculos, las correspondiente Estado Actual, más la incorporación de las Servidumbres Físicas y Radioeléctricas de la segunda pista, por lo que al analizar el Desarrollo Previsible se cubre simultáneamente cualquier afección o limitación del Estado Actual. La incorporación de la segunda pista para el Desarrollo Previsible supone un escenario significativamente más restrictivo que el que presentaba el Estado Actual aprobado en el referido Real Decreto, por lo que preserva mejor los aspectos relacionados con la seguridad y regularidad de las operaciones en el entorno del Aeropuerto.

- Una programación urbanística adecuada debe recoger preferentemente, las limitaciones previstas en un horizonte a corto-medio plazo, que se define en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto.

Por todas estas razones y por coherencia con los informes emitidos por la Dirección General de Aviación Civil, se adopta el Escenario del Desarrollo Previsible como base para el análisis de este Estudio.

b) A la hora de analizar las Servidumbres del Desarrollo Previsible del Plan Director referido anteriormente, se observan una serie de discrepancias motivadas probablemente por el hecho de que la base sobre la que se trabaja para la declaración de dichas superficies está basada en unos trabajos de planificación, que no muestran el detalle, que puede aparecer posteriormente cuando se redactan servidumbres a partir de un proyecto constructivo o una configuración real sobre el terreno.

Puesto que en este momento, ya se han iniciado los trabajos de construcción de la nueva pista y por lo tanto, ya se hayan definidas con mayor concreción de detalle las instalaciones radioeléctricas que operarán en la nueva configuración aeroportuaria, se ha procedido a solicitar a Aena, el listado, lo más actualizado posible, de las ayudas radioeléctricas previstas en dicha configuración, así como la localización y altitud de las existentes, para disponer de una relación lo más actualizada posible y poder definir una configuración de Servidumbres que sea previsiblemente igual a la que se establezca como “definitiva” (aprobada por real decreto), una vez finalicen las obras, salvo ajustes de menor importancia.

Tanto los nuevos sistemas radioeléctricos, como el ajuste de los existentes a las cotas reales de implantación del punto de referencia de la instalación (propuestos por Navegación Aérea) han originado el nuevo trazado de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga.

- c) Por otro lado, se argumenta y justifica la vulneración (**exención**) de la superficie horizontal interna (y por extensión de la superficie cónica) **entre los radiales magnéticos 144° y 304°**, ya que no compromete la seguridad ni regularidad de las operaciones de las aeronaves en el aeropuerto de Málaga y por lo tanto, la limitación de obstáculos en dicha zona vendrá impuesta por el resto de superficies que sean determinantes en la zona.

En base a esto, también se modifican las Servidumbres Aeronáuticas del Desarrollo Previsible (ver figura: **Actualización de las Servidumbres de Aeródromo e Instalaciones Radioeléctricas. Desarrollo Previsible**), bien entendido que no se pretende formular una modificación real de dichas Servidumbres, sino simplemente poner de manifiesto estas modificaciones, exenciones o actualizaciones de las mismas, con el único objetivo de aplicarlas a las posibles afecciones sobre los ámbitos urbanísticos objeto de este Estudio.

- d) Puesto que ya se tiene constancia de las operaciones y procedimientos aéreos que se van a desarrollar con la configuración de dos pistas, se han definido igualmente las nuevas servidumbres operativas que “protegerán” las operaciones del Desarrollo Previsible, pero adaptado a la configuración real que va a operar en el Aeropuerto. (ver figura: **Modificación de las Servidumbres Operativas. Desarrollo Previsible**).
- e) En cualquier caso y con carácter general (al margen de las conclusiones que puedan emitirse en el análisis de ámbitos singulares), no se permitirá que las edificaciones propuestas en cada ámbito vulneren las superficies que en cada caso se hayan declarado como determinantes en este Estudio (ver figura: **Actualización de las Servidumbres de Aeródromo e Instalaciones Radioeléctricas. Desarrollo Previsible**), bien entendido que todo lo anterior es de aplicación no solo para las edificaciones, sino para cualquier elemento como antenas, remates decorativos, pararrayos, chimeneas, equipos de climatización, cajas de ascensores o escaleras, e incluso los elementos empleados en su construcción, como grúas, andamios, u otro tipo de maquinaria que pudiera emplearse.

Se debe destacar asimismo que los ámbitos situados bajo algunas de estas superficies se encuentran previsiblemente sometidos a sobrevuelo de aeronaves (en ocasiones a baja cota, especialmente en las proximidades del SGA) y tal circunstancia deberá consignarse en procedimientos registrales oportunos.

Se manifiesta de forma explícita que el presente Estudio no propone ni aboga por la ratificación ni la consolidación de las superficies y volúmenes edificables en la parcelación, ni tampoco presupone ninguna orientación respecto al uso del suelo, que deberá atenderse a los requerimientos del planeamiento urbanístico que la Corporación Municipal competente tenga establecidos y aprobados.

Según el propio Artículo 16 del Decreto 584/72 el planeamiento deberá indicar que las instalaciones previstas en el planeamiento no emiten humo, polvo niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operen en el Aeropuerto de Málaga, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad. Por otro lado, se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz sobre los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Así mismo, se debe garantizar que la utilización de maquinaria durante las obras de consolidación de los ámbitos o construcción de las edificaciones, no suponga tampoco ninguna afección a la calidad e integridad de la emisión radioeléctrica.

- f) Del análisis detallado de cada desarrollo urbanístico y su comparación con las superficies limitadoras, surgen una serie de ámbitos singulares, que son de alto interés para el desarrollo socioeconómico del Municipio y que disponen de unas ciertas características en lo referente a su emplazamiento y a su planeamiento urbanístico, que hacen posible el desarrollo de un Estudio Aeronáutico singular, de detalle, para justificar que su desarrollo, aún vulnerando las superficies limitadoras, no compromete la seguridad o regularidad de las operaciones en el Aeropuerto.

El desarrollo de este tipo de Estudios singulares se fundamenta en el Documento "Análisis de Ámbitos Singulares" y se centrará en los siguientes desarrollos:

- o ANÁLISIS OPERATIVO SOBRE LOS ÁMBITOS DE LA ZONA REPSOL
- o ANÁLISIS OPERATIVO SOBRE LOS ÁMBITOS DE LA ZONA DE TORRE DEL RIO
- o ANÁLISIS OPERATIVO SOBRE LOS ÁMBITOS DE LA ZONA EL VISO
- o ANÁLISIS OPERATIVO SOBRE LOS ÁMBITOS DE LA ZONA DE CHURRIANA
- o ÁREAS DE SEGURIDAD DEL RADAR MGA (MÁLAGA I)
- o ÁREAS DE SEGURIDAD DEL NDB RMA

Madrid, julio de 2008
Por PROINTEC, S.A.
El Autor del Estudio

José Manuel García Fernández
Número de Colegiado 3.081