

ANEXO IV
INFORME DE AENA SOBRE EL ESTUDIO AERONÁUTICO

INFORME

Sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga.

Ref: 23375_0961s1

En relación al estudio aeronáutico remitido por la Dirección General-Presidencia de Aena por la Dirección General de Aviación Civil sobre la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, en terrenos afectados por las Servidumbres Aeronáuticas de dicho aeropuerto, esta Dirección de Planificación de Infraestructuras informa lo siguiente:

- Según el estudio realizado por la Dirección de Operaciones ATM con código DOSC-09-INF-028-1.0, se concluye:

ZONA DE TORRE DEL RÍO

Bajo el punto de vista de diseño de procedimientos, no afecta a los actualmente publicados en el AIP-España.

La altitud máxima permitida que podría alcanzar cualquier obstáculo situado dentro de cada uno de los sectores definidos se indica en la tabla *CXLII. Altitud máxima permitida de los obstáculos*, contenida en el estudio operacional mencionado.

Los sectores de la zona de Torre del Río, incluida dentro del P.G.O.U. de Málaga, bajo el punto de vista del diseño de procedimientos, no afectan a los futuros previstos para el Aeropuerto de Málaga.

En la tabla *CXLIII. Altitud máxima permitida de los obstáculos según actuaciones futuras* se muestra la altitud máxima permitida que podría alcanzar cualquier obstáculo situado dentro de los sectores definidos sin afectar a los procedimientos futuros previstos para el Aeropuerto de Málaga.

ZONA REPSOL

El edificio 27-B situado en el sector 34b, bajo el punto de vista de diseño de procedimientos afecta al procedimiento ILS RWY 31, actualmente publicado en el AIP-España, debido a que su altitud es superior a la altitud máxima permitida para este sector y maniobra. Para evitar dicha afección, la altitud máxima permitida a cualquier obstáculo situado dentro del sector 34b debe ser de 182 metros.

Los restantes sectores de la zona Repsol, bajo el punto de vista de diseño de procedimientos, no afectan a los procedimientos actualmente publicados en el AIP España ni a los futuros previstos para el Aeropuerto de Málaga.

La altitud máxima permitida que podría alcanzar cualquier obstáculo situado dentro de cada uno de los sectores definidos se indica en la tabla CXLIV. *Altitud máxima permitida de los obstáculos.*

Además, este ámbito de actuación se ubica en la zona del tramo de viento en cola del circuito de tránsito de aeródromo, añadiendo mayores índices de riesgo a la operación, debido a la presencia de edificios muy elevados. Se sitúa también dentro del área de protección de las Salidas Instrumentales previstas para la nueva pista 30 de manera que puede limitar su posterior modificación o mejora.

ZONA EL VISO

La zona El Viso, incluida dentro del PGOU, bajo el punto de vista de diseño de procedimientos, no afecta a los procedimientos actualmente publicados en el AIP-España para el Aeropuerto de Málaga.

La altitud máxima permitida que podría alcanzar cualquier obstáculo situado dentro de cada uno de los sectores definidos se indica en la tabla CXLV. *Altitud máxima permitida de los obstáculos de dicho estudio.*

De la misma manera, la zona de El Viso no afecta a los procedimientos futuros previstos para el Aeropuerto de Málaga.

La altitud máxima permitida, limitada por la maniobra de aproximación visual en circuito que podría alcanzar cualquier obstáculo situado dentro de cada uno de los sectores de esta zona debe ser de 132 metros.

ZONA DE CHURRIANA

La zona de Churriana, bajo el punto de vista del diseño de procedimientos, no afecta a los actualmente publicados en el AIP España para el Aeropuerto de Málaga.

La altitud máxima permitida que podría alcanzar cualquier obstáculo situado dentro de cada uno de los sectores de esta zona se indica en la tabla CXLVI. *Altitud máxima permitida de los obstáculos.*

De igual forma, esta zona no afecta a los procedimientos futuros previstos para el Aeropuerto de Málaga.

La altitud máxima permitida que podría alcanzar cualquier obstáculo situado dentro de cada uno de los sectores de esta zona se indica en la tabla CXLVII. *Altitud máxima permitida de los obstáculos según actuaciones futuras.*

Respecto al estudio aeronáutico presentado por el Ayuntamiento de Málaga, cabe realizar las siguientes consideraciones:

Operación IFR:

El estudio de seguridad debería verificar que ninguno de los procedimientos instrumentales se encuentra afectado por las edificaciones propuestas, conclusión que no puede establecerse a la vista del mismo. De los planos aportados se desprende que el análisis se realiza sobre las servidumbres operativas del Decreto 584/1972 y no sobre la operación real del Aeropuerto de Málaga (SID, STAR, IAC, etc) con sus áreas de protección correspondientes. Adicionalmente, se observa que tampoco se ha considerado la vulneración a la maniobra frustrada ILS a la pista 31, actualmente en vigor, por parte del edificio B+44 dentro del ámbito PA-LO-24 (T) de Repsol, siendo necesario mantener dicha maniobra en la operatividad futura del aeropuerto.

Conviene destacar que no se han considerado las operaciones de fallo de motor que podrían encontrarse situadas por encima de las zonas anteriormente citadas, debido a la orografía del terreno en el resto de ámbitos.

Operación VFR:

La Superficie Cónica se encontraría vulnerada por la presencia de los nuevos obstáculos, no probándose en el estudio de seguridad presentado que las operaciones visuales en el Aeropuerto de Málaga no se encuentran afectadas por la presencia de los nuevos obstáculos que vulnerarían dichas superficies.

- Según el estudio realizado por la Dirección de Ingeniería y Explotación Técnica con código NYVI-EVA-SIM-020-01/09, se concluye lo siguiente:

ZONA DE TORRE DEL RÍO

Se han obtenido para este área diferentes resultados dependiendo del tipo de edificación:

- La construcción de las edificaciones de 10 plantas+planta baja o menos se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico, dado que su

afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de NA de Aena es despreciable.

- La construcción de las cuatro torres de 105 metros de altura no se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico para las alturas proyectadas, debido a que su afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de NA de Aena críticas (Radares LEMG I y II) pueden tener un impacto considerable.

La construcción de estas torres únicamente se consideraría admisible desde el punto de vista radioeléctrico si se redujera su altura, incluyendo elementos técnicos, chimeneas, antenas, etc, a los valores que se indican a continuación:

- Torre nº1: Altura máxima admisible de 75'5 metros sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 78'5 metros.
- Torre nº2: Altura máxima admisible de 77 metros sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 80 metros.
- Torre nº3: Altura máxima admisible de 79 metros sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 82 metros.
- Torre nº4: Altura máxima admisible de 80'5 metros sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 83'5 metros.

ZONA REPSOL

La construcción de las edificaciones de la Zona Repsol se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico, debido a que su afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de N.A. de Aena es despreciable.

ZONA EL VISO

La construcción de la edificación de 36 metros de altura en el sector SUNC-R-G.13 se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico para su altura proyectada, dado que su afección en la calidad de las señales de la Instalación Radioeléctrica crítica (DME asociado al nuevo DVOR del aeropuerto) es despreciable.

La construcción de las restantes edificaciones de la Zona El Viso se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico, debido a que su afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de NA de Aena es despreciable.

ZONA DE CHURRIANA

Para la elaboración de los estudios se ha dividido esta zona en dos partes: *Zona Churriana 1* y *Zona Churriana 2*

• ZONA DE CHURRIANA 1:

La construcción en las parcelas de SUS-CH.5 se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico, debido a que su afección en las Instalaciones Radioeléctricas de NA de Aena críticas (LOC 13 y LOC 31) será poco relevante al estar comprendida entre el 20% y el 80% de las tolerancias establecidas por la OACI, siempre y cuando se verifiquen las condiciones que se indican a continuación:

- La altura máxima de dichas edificaciones deberá ser igual o inferior a 12 m, incluidos todos los elementos técnicos que se pudieran instalar en la cubierta de las mismas (antenas, aparatos de aire acondicionado, etc), es decir, las cotas MSL máximas admisibles de las tres edificaciones incluidas dentro del sector SUS-CH.5 deberán ser de 42 y 47 m (ver Figura RE.2 del estudio).
- Las fachadas de estas edificaciones deben carecer de elementos metálicos y presentar un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y evitar las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.

Para el resto de las parcelas de la Zona Churriana 1, se han obtenido diferentes resultados dependiendo de la Instalación Radioeléctrica crítica considerada. Así, en la Figura RE.3 del *Estudio de la Afección en las Instalaciones Radioeléctricas de NA del Nuevo PGOU de Málaga* se muestran los resultados obtenidos para cada parcela según el código de colores que a continuación se resume:

- Verde: la construcción de las parcelas se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico, debido a que su afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de Navegación Aérea de Aena es despreciable.
- Naranja: la construcción de las parcelas se considera admisible, desde el punto de vista radioeléctrico, siempre que la orientación de las paredes cumpla con las restricciones indicadas en las Figuras RE.4 a RE.6 del documento *NYVI-EVA-SIM-020-01/09* debido a que, en ese caso, su afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de Navegación Aérea de Aena es despreciable.

- Rojo: la construcción de las parcelas no se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico debido a que su afección podría tener un impacto considerable en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas críticas (DME MLG y/o Radares LEMG I y LEMG II).

- ZONA DE CHURRIANA 2

La construcción de las edificaciones de la mitad noreste de SUS-CH.1 se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico, debido a que su afección en las Instalaciones Radioeléctricas de N.A. de Aena será despreciable.

La construcción de las restantes edificaciones de la Zona Churriana 2 no se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico, debido a que su afección en las Instalaciones Radioeléctricas de N.A. críticas (DME MLG, Radar LEMG I y Radar LEMG II) puede tener un impacto considerable.

La Figura RE.7 del documento NYVI-EVA-SIM-020-01/09 indica en color verde las edificaciones de la Zona Churriana 2 que se consideran admisibles desde el punto de vista radioeléctrico, y en color rojo aquéllas consideradas no admisibles.

En el caso de que se utilice maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para la construcción de éstas, será imprescindible enviar esta información para la realización de un estudio detallado de la afección de dicha maquinaria en las Instalaciones Radioeléctricas de NA de Aena. Cabe señalar, sin embargo, que en las parcelas en las que se han reducido las alturas de los edificios, no se debería permitir la instalación de maquinaria de mayor altura a la especificada para las edificaciones.

Por otra parte, se recomienda que las fachadas de las nuevas construcciones, dada su cercanía a las Instalaciones Radioeléctricas analizadas, presenten un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y que se eviten las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.

Debe informarse a los vecinos que residan, trabajen y/o estudien a una distancia inferior a 5 km de la instalación Radar, que se encuentran en las proximidades de dicha estación y, por ende, sometidos a la presencia de señales radioeléctricas. Sin embargo, la densidad de potencia de estas señales, a tenor de lo peritado por entidad independiente de acreditada solvencia, se encuentra significativamente por debajo de lo exigido como nivel máximo por la Recomendación 1995/519/CE de la Comisión Europea, recogida, a su vez, por el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, del Ministerio de la Presidencia.

Finalmente, será imprescindible comunicar la fecha de conclusión de las obras a la División de Navegación y Vigilancia de Aena (NYVI), a través de la Dirección de Planificación e Infraestructuras, con la finalidad de conocer a partir de qué momento su afección quedará registrada en las calibraciones en vuelo que se realizan periódicamente.

Las restantes edificaciones del PGOU no se han analizado, al indicarse en el informe recibido que respetan las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga. Es importante reseñar que los resultados obtenidos en este análisis se refieren única y exclusivamente a las parcelas analizadas en este informe, y no al PGOU en su totalidad. Las restantes edificaciones que se incluyan o construyan en dicho PGOU deberán respetar rigurosamente las cotas MSL (sobre el nivel medio del mar) impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas (de Operación, Aeródromo y Radioeléctricas) del Aeropuerto de Málaga. En caso contrario, deberá realizarse un estudio detallado al respecto. Conviene indicar que las cotas MSL máximas impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas serán de aplicación a todos los elementos que se instalen o construyan incluso sobre las edificaciones (equipos de aire acondicionado, chimeneas, maquinaria de ascensores, etc), independientemente de sus dimensiones. Además, la instalación de antenas emisoras, en cualquier punto del Plan General de Ordenación Urbana, requerirá la realización de un estudio detallado. En este mismo sentido y como matización adicional a las observaciones realizadas en el estudio de la empresa Prointec S.A. relativas a la posibilidad de edificar con carácter general (sin disponer de proyectos constructivos concretos), en las zonas de seguridad del Radar LEMG I (MGA) y del NDB RMA, se indica lo siguiente: dentro de la zona de seguridad de una Instalación Radioeléctrica, tal y como indica el Decreto 584/72, se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente del terreno, de su superficie y de los elementos que sobre ella se encuentran, sin previo consentimiento de la Autoridad Aeronáutica. En consecuencia, dentro de estas zonas, no se admitirá ninguna actuación con carácter general al amparo del PGOU de Málaga y se requerirá siempre la tramitación de una solicitud de autorización específica para cada proyecto constructivo en particular, debiendo realizarse dicho trámite según los conductos que establece la normativa en vigor.

- Según el estudio realizado por la Dirección de Planificación de Infraestructuras, en lo que a las servidumbres de aeródromo actuales y futuras del Aeropuerto de Málaga se concluye lo siguiente:

ZONA DE TORRE DEL RÍO

El ámbito PAM-LO. 2 (97) se encuentra bajo la Superficie Cónica entre las cotas 60 y 75 metros MSL, por lo que la altura máxima solicitada, de 37 m, es admisible.

El ámbito SUNC-R-LO.11 se encuentra igualmente bajo la Superficie Cónica, entre las cotas 60 y 85 m MSL, por lo que la altura máxima edificable permitida de 40 m es también admisible.

En el ámbito PA-LO.21 (T) las dos torres de 105 m se considerarían admisibles desde el punto de vista de servidumbres de aeródromo si se redujeran sus alturas, incluyendo elementos técnicos, chimeneas, antenas, etc, a los valores que se indican a continuación:

- Torre nº1: altura máxima admisible de 72 m sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 82 m.
- Torre nº2: altura máxima admisible de 74 m sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 84 m.

En el ámbito SUNC-R-LO-12 las dos torres de 105 m se considerarían admisibles desde el punto de vista de servidumbres de aeródromo si se redujeran sus alturas, incluyendo elementos técnicos, chimeneas, antenas, etc, a los valores que se indican a continuación:

- Torre nº3: altura máxima admisible de 77 m sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 87 m.
- Torre nº4: altura máxima admisible de 80 m sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 90 m.

ZONA REPSOL

En el ámbito SUNC-R-P.2A, el edificio dentro del sector B-19 vulneraría la Superficie Cónica en unos 30 m, siendo la altura máxima permitida de 64 m sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 84 m.

En el ámbito SUNC-R-P.2B la construcción de las edificaciones se considerarían admisibles desde el punto de vista de aeródromos si se redujeran sus alturas, incluyendo elementos técnicos, chimeneas, antenas, etc, a los valores que se indican a continuación:

- para el edificio B+26, (localizado bajo la curva de nivel MSL 115 de la Superficie Cónica): la altura máxima admisible es de 95 m sobre el terreno, es decir, no debe superarse la cota MSL máxima de 115 m.
- para el edificio B+26 (ubicado bajo la curva de nivel MSL 123 de la Superficie Cónica): la altura máxima admisible es de 103 m sobre el terreno, es decir, no debe superarse la cota MSL máxima de 123 m.
- para el edificio B+26 (emplazado bajo la curva de nivel MSL 130 de la Superficie Cónica) la altura máxima admisible es de 110 m sobre el terreno, es decir, no debe superar la cota MSL máxima de 130 m.

En el ámbito PA-LO.24 (T) los únicos edificios que vulneran la Superficie Cónica son el B+26, el B+28, el B+30 y el B+44, siendo sus cotas MSL máximas permitidas, respectivamente, 123 m, 125 m, 129 m y 135 m.

ZONA EL VISO Y ZONA DE CHURRIANA

Las edificaciones dentro de estos ámbitos son admisibles para las alturas propuestas.

ÁREA DE SEGURIDAD DEL RADAR MGA Y DEL NDB RMA

Las características de los ámbitos urbanísticos que se pretenden desarrollar dentro de las zonas de seguridad del Radar MGA (LEMG I) y del NDB RMA deberán ser especificadas en cada caso con objeto de proceder a emitir el informe correspondiente por afección a servidumbres de aeródromo condicionadas en todo caso por la viabilidad del estudio radioeléctrico.

Además de las consideraciones tenidas en cuenta para los ámbitos singulares recogidos en el documento "Estudio de Seguridad Aeronáutica sobre la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga", el Plan General de Ordenación Urbana deberá estar conforme con las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas recogidas en el Plan Director del Aeropuerto de Málaga, aprobado por Orden Ministerial de 13 de julio de 2006 (BOE de 9 de agosto de 2006) y por las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga que se encuentran en fase de tramitación por parte de la autoridad competente.

Atentamente,

Madrid, de marzo de 2009

Director de Planificación de Infraestructuras

-José Manuel Hesse Martín

Aclaraciones en relación al informe "Estudio Aeronáutico de la Revisión del P.G.O.U. de Málaga" respecto de las afecciones por servidumbres de operación, radioeléctricas y de aeródromo.

ZONA DE TORRE DEL RÍO

ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA ZONA TORRE DEL RÍO		
SECTOR	MANIOBRA MÁS CRÍTICA	ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA
1a	Frustrada ILS RWY 31	120 metros
2a	Frustrada ILS RWY 31	121 metros
3a	Frustrada ILS RWY 31	125 metros
4a	Frustrada ILS RWY 31	126 metros
5a	Frustrada ILS RWY 31	127 metros
6a	Frustrada ILS RWY 31	132 metros
7a	Frustrada ILS RWY 31	134 metros
8a	Frustrada ILS RWY 31	137 metros
9a	Frustrada ILS RWY 31	137 metros
10a	Frustrada ILS RWY 31	138 metros
11a	Frustrada ILS RWY 31	141 metros

Tabla CXLII. Altitud máxima permitida de los obstáculos.

SECTOR	ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA
1a	106 metros
2a	108 metros
3a	106 metros
4a	105 metros
5a	102 metros
6a	104 metros
7a	108 metros*
8a	108 metros*
9a	103 metros
10a	108 metros*
11a	108 metros*

Tabla CXLIII. Altitud máxima permitida de los obstáculos según actuaciones futuras.

*La altitud máxima de los edificios 7-A, 8-A, 10-A y 11-A, situados respectivamente en los sectores 7-a, 8-a, 10-a y 11-a es igual a la altitud máxima permitida para estos sectores según la nueva maniobra de aproximación frustrada a la pista 12, con lo cual impediría la colocación de cualquier elemento con una altitud superior a la máxima obtenida.

ZONA REPSOL

ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA ZONA REPSOL		
SECTOR	MANIOBRA MÁS CRÍTICA	ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA
1b	Frustrada ILS RWY 31	163 metros
2b	Frustrada ILS RWY 31	161 metros
3b	Frustrada ILS RWY 31	165 metros
4b	Frustrada ILS RWY 31	162 metros
5b	Frustrada ILS RWY 31	166 metros
6b	Frustrada ILS RWY 31	163 metros
7b	Frustrada ILS RWY 31	168 metros
8b	Frustrada ILS RWY 31	165 metros
9b	Frustrada ILS RWY 31	170 metros
10b	Frustrada ILS RWY 31	169 metros
11b	Frustrada ILS RWY 31	175 metros
12b	Frustrada ILS RWY 31	178 metros
13b	Frustrada ILS RWY 31	176 metros
14b	Frustrada ILS RWY 31	179 metros
15b	Frustrada ILS RWY 31	178 metros
16b	Frustrada ILS RWY 31	181 metros
17b	Frustrada ILS RWY 31	181 metros
18b	Frustrada ILS RWY 31	182 metros
19b	Frustrada ILS RWY 31	182 metros
20b	Frustrada ILS RWY 31	184 metros
21b	Frustrada ILS RWY 31	184 metros
22b	Frustrada ILS RWY 31	185 metros
23b	Frustrada ILS RWY 31	185 metros
24b	Frustrada ILS RWY 31	187 metros
25b	Frustrada ILS RWY 31	187 metros
26b	Frustrada ILS RWY 31	175 metros
27b	Frustrada ILS RWY 31	174 metros
28b	Frustrada ILS RWY 31	177 metros
29b	Frustrada ILS RWY 31	175 metros
30b	Frustrada ILS RWY 31	178 metros
31b	Frustrada ILS RWY 31	177 metros
32b	Frustrada ILS RWY 31	180 metros
33b	Frustrada ILS RWY 31	178 metros
34b	Frustrada ILS RWY 31	182 metros
35b	Frustrada ILS RWY 31	180 metros

Tabla CXLIV. Altitud máxima permitida de los obstáculos.

ZONA EL VISO

ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA ZONA EL VISO		
SECTOR	MANIOBRA MÁS CRÍTICA	ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA
1c	Frustrada ILS RWY 31	192 metros
2c	Frustrada ILS RWY 31	191 metros
3c	Frustrada ILS RWY 31	189 metros
4c	Frustrada ILS RWY 31	189 metros
5c	Frustrada ILS RWY 31	188 metros
6c	Frustrada ILS RWY 31	185 metros
7c	Frustrada ILS RWY 31	186 metros
8c	Frustrada ILS RWY 31	183 metros
9c	Frustrada ILS RWY 31	180 metros
10c	Frustrada ILS RWY 31	177 metros
11c	Frustrada ILS RWY 31	177 metros
12c	Frustrada ILS RWY 31	180 metros
13c	Frustrada ILS RWY 31	178 metros
14c	Frustrada ILS RWY 31	176 metros
15c	Frustrada ILS RWY 31	176 metros
16c	Frustrada ILS RWY 31	175 metros
17c	Frustrada ILS RWY 31	175 metros
18c	Frustrada ILS RWY 31	172 metros
19c	Frustrada ILS RWY 31	171 metros
20c	Frustrada ILS RWY 31	171 metros
21c	Frustrada ILS RWY 31	170 metros
22c	Frustrada ILS RWY 31	171 metros
23c	Frustrada ILS RWY 31	169 metros
24c	Frustrada ILS RWY 31	170 metros
25c	Frustrada ILS RWY 31	170 metros
26c	Frustrada ILS RWY 31	169 metros
27c	Frustrada ILS RWY 31	168 metros
28c	Frustrada ILS RWY 31	168 metros
29c	Frustrada ILS RWY 31	167 metros

Tabla CXLV. Altitud máxima permitida de los obstáculos.

ZONA DE CHURRIANA

ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA ZONA CHURRIANA		
SECTOR	MANIOBRA MÁS CRÍTICA	ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA
1d	ILS RWY 13	82 m
2d	ILS RWY 13	70 m
3d	ILS RWY 13	70 m
4d	ILS RWY 13	66 m
5d	VOR RWY 31	172 m
6d	VOR RWY 31	172 m
7d	VOR RWY 31	183 m
8d	VOR RWY 31	182 m
9d	VOR RWY 31	184 m
10d	VOR RWY 31	188 m
11d	VOR RWY 31	189 m
12d	VOR RWY 31	191 m
13d	VOR RWY 31	192 m
14d	VOR RWY 31	194 m
15d	VOR RWY 31	196 m
16d	VOR RWY 13	208 m
17d	VOR RWY 13	202 m
18d	VOR RWY 13	200 m
19d	VOR RWY 13	198 m
20d	VOR RWY 13	208 m
21d	VOR RWY 13	213 m
22d	VOR RWY 13	211 m
23d	VOR RWY 31	220 m
24d	VOR RWY 13	210 m
25d	NDB RWY 31	225 m
26d	NDB RWY 31	228 m
27d	NDB RWY 31	245 m
28d	NDB RWY 31	246 m
29d	NDB RWY 31	241 m
30d	NDB RWY 31	267 m
31d	VOR RWY 31	197 m
32d	VOR RWY 31	200 m
33d	VOR RWY 31	193 m
34d	VOR RWY 31	202 m
35d	VOR RWY 31	197 m
36d	NDB RWY 31	256 m
37d	NDB RWY 31	261 m
38d	VOR RWY 31	210 m
39d	VOR RWY 31	204 m
40d	VOR RWY 31	200 m
41d	VOR RWY 31	202 m
42d	NDB RWY 31	269 m
43d	NDB RWY 31	273 m
44d	NDB RWY 31	274 m
45d	VOR RWY 31	211 m
46d	VOR RWY 31	207 m
47d	NDB RWY 31	278 m
48d	NDB RWY 31	281 m
49d	-	No limitada

Tabla CXLVI. Altitud máxima permitida de los obstáculos.

ZONA DE CHURRIANA

ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA SEGÚN ACTUACIONES FUTURAS ZONA CHURRIANA		
SECTOR	MANIOBRA MÁS CRÍTICA	ALTITUD MÁXIMA PERMITIDA
1d	-	No limitada
2d	-	No limitada
3d	-	No limitada
4d	-	No limitada
5d	-	No limitada
6d	-	No limitada
7d	-	No limitada
8d	-	No limitada
9d	-	No limitada
10d	-	No limitada
11d	-	No limitada
12d	-	No limitada
13d	-	No limitada
14d	-	No limitada
15d	-	No limitada
16d	NUEVA ILS RWY 31	190 m
17d	NUEVA ILS RWY 31	183 m
18d	NUEVA ILS RWY 31	179 m
19d	NUEVA ILS RWY 31	176 m
20d	NUEVA ILS RWY 31	183 m
21d	NUEVA ILS RWY 31	182 m
22d	NUEVA ILS RWY 31	179 m
23d	NUEVA ILS RWY 31	182 m
24d	NUEVA ILS RWY 31	191 m
25d	NUEVA ILS RWY 31	213 m
26d	NUEVA ILS RWY 31	193 m
27d	NUEVA ILS RWY 31	217 m
28d	NUEVA ILS RWY 31	232 m
29d	-	No limitada
30d	-	No limitada
31d	-	No limitada
32d	-	No limitada
33d	-	No limitada
34d	-	No limitada
35d	-	No limitada
36d	-	No limitada
37d	-	No limitada
38d	-	No limitada
39d	-	No limitada
40d	-	No limitada
41d	-	No limitada
42d	-	No limitada
43d	-	No limitada
44d	-	No limitada
45d	-	No limitada
46d	-	No limitada
47d	-	No limitada
48d	-	No limitada
49d	-	No limitada

Tabla CXLVII. Altitud máxima permitida de los obstáculos según actuaciones futuras.

ZONA DE CHURRIANA

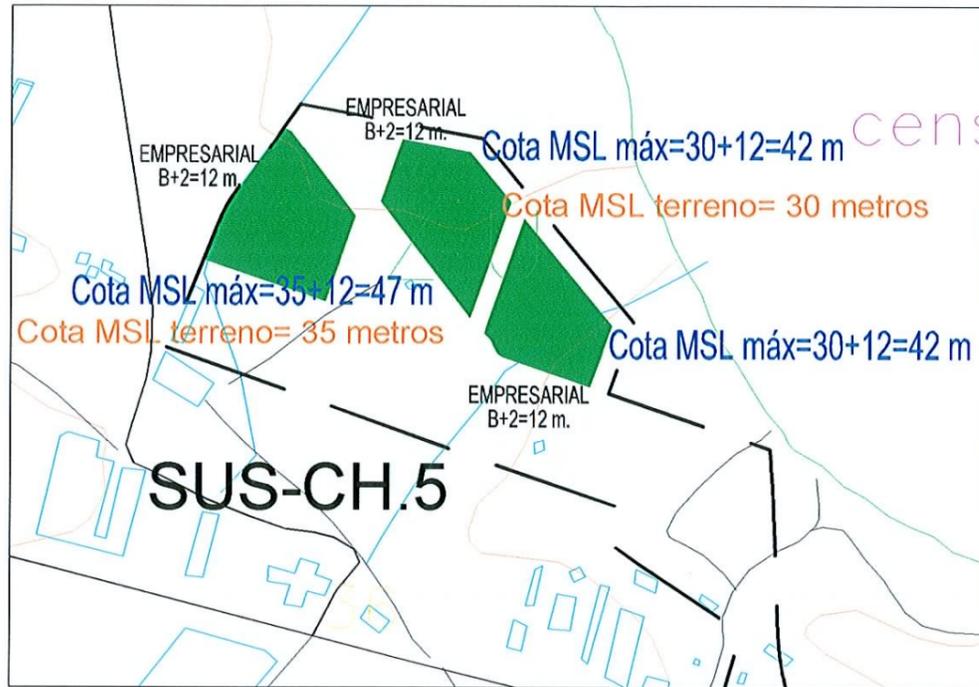


Figura RE.2
Cotas MSL máximas admisibles Sector SUS-CH5.

ZONA DE CHURRIANA

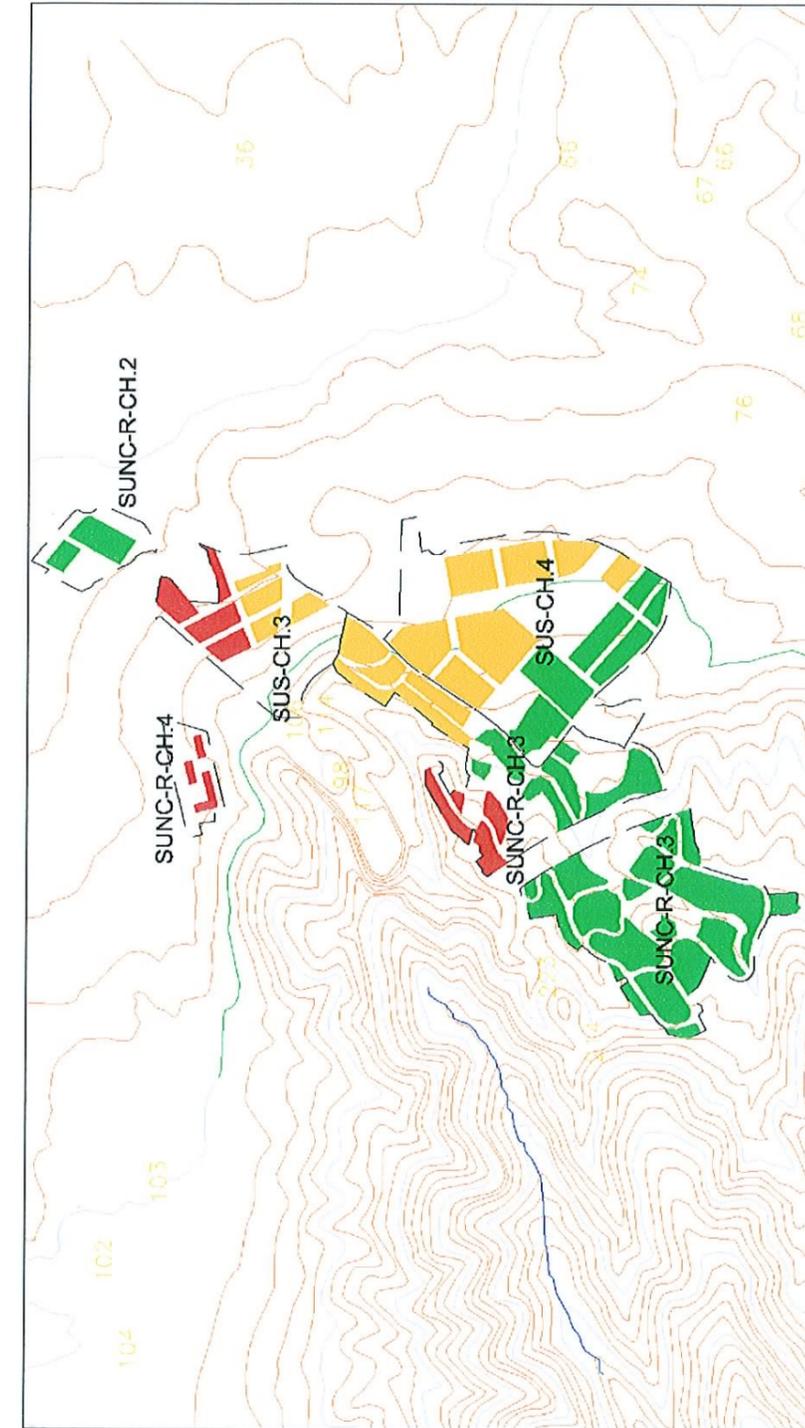


Figura RE.3.
Parcelas admisibles y no admisibles de la Zona Churriana 1.

ZONA DE CHURRIANA

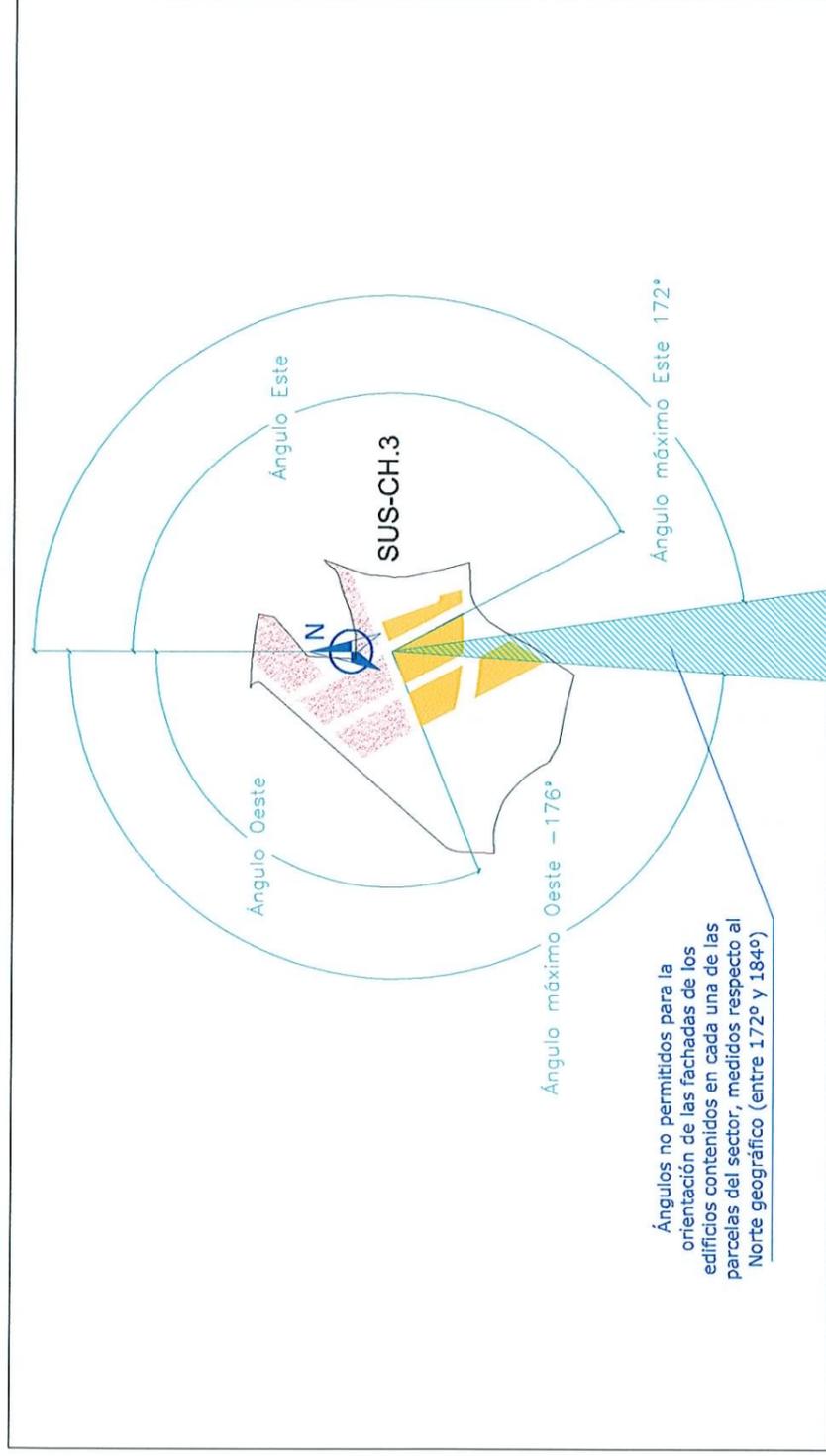


Figura RE.4.

Ángulos máximos permitidos para las paredes de las parcelas del área SUS-CH.3.



Ayuntamiento de Málaga
Gerencia Municipal de Urbanismo,
Obras e Infraestructuras

Planeamiento y Gestión Urbanística
Oficina de Revisión PGOU



ZONA DE CHURRIANA

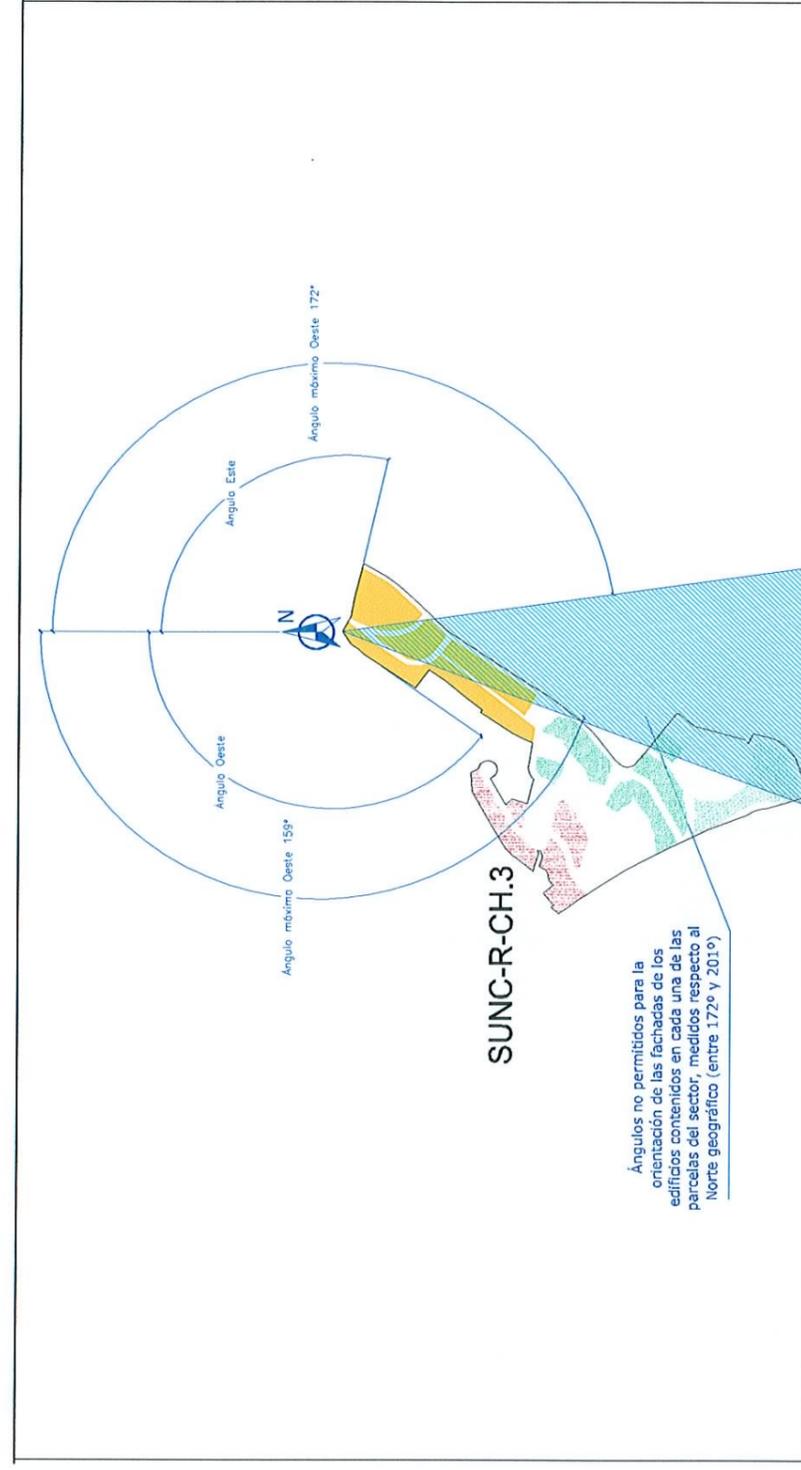


Figura RE.5.

Ángulos máximos permitidos para las paredes de las parcelas del área SUNC-R-CH.3.



MINISTERIO
DE FOMENTO



47/188

DESTINATARIO
DIRECTOR DEL ÁREA FUNCIONAL DE FOMENTO DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN ANDALUCÍA PLAZA DE ESPAÑA, TORRE SUR- 2ª 41071 SEVILLA TLF: 955 56 91 98 FAX: 955 56 92 24

Gobierno de España
Registro Auxiliar MPTAP
Área Funcional de Educación de
Andalucía
ENTRADA
Nº de Registro: 1345 /RG 588984
Fecha: 18/2/2011 10:11:00

**INFORME SOBRE LA REVISIÓN-ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN
URBANÍSTICA DE MÁLAGA
(Exp: 060087)**

1.- Antecedentes

Por Orden del Ministerio de la Presidencia de 25 de julio de 2001 (B.O.E. nº 190, de 9 de agosto) fue aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Málaga.

Por Orden FOM/2615/2006 del Ministerio de Fomento de 13 de julio de 2006 (B.O.E. nº 189, de 9 de agosto) es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Málaga.

El Pleno del Ayuntamiento de Málaga, en sesión extraordinaria celebrada el 26 de julio de 2006, adoptó el acuerdo de aprobar inicialmente el documento "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga".

Con fecha de 4 de agosto de 2006, tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Málaga, para que esta Dirección general emitiera informe preceptivo sobre el documento 'Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga', conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998.

El 13 de marzo de 2007, tuvo entrada en el Departamento reiteración, por parte del Ayuntamiento de Málaga, sobre la petición de informe vinculante del documento 'Revisión-Adaptación del Plan general de Ordenación Urbana de Málaga', conforme lo establecido en la disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998.

Mediante escrito de fecha de 10 de abril de 2007, esta Dirección General remite a Aena un borrador de informe sobre la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga", recibíendose, con fecha de 27 de junio de 2007, como respuesta un informe de dicha Entidad Pública empresarial, considerando, dicho borrador, correcto en lo que respecta a sus competencias, con la salvedad de la ausencia, en él, del nuevo Radar MSSR que indica situado en el antiguo Centro de Emisores del aeropuerto, lo que será tenido en cuenta por Aena para la elaboración y redacción de las nuevas Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga y que podría significar un aumento de la afección en el entorno. Asimismo debido a la variación de la declinación magnética, la denominación de la pista actual que anteriormente era '14-32' pasa a ser '13-31' como se recoge en la última AIP del Aeropuerto de Málaga.

El 10 de julio de 2007, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado, con carácter desfavorable.

El Pleno del Ayuntamiento de Málaga en sesión celebrada el día 14 de agosto de 2008, adoptó el acuerdo de aprobar provisionalmente la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga".

Con fecha de 1 de septiembre y 23 de octubre de 2008 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Málaga, para que esta Dirección General emitiera informe preceptivo sobre el documento de la Aprobación Provisional de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998.

Con fecha de 23 y 29 de octubre de 2008 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Málaga, para que esta Dirección General emitiera informe preceptivo sobre el documento "Estudio Aeronáutico sobre la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga".

Mediante escrito de fecha 10 de noviembre de 2008, esta Dirección General remitió a Aena solicitud de informe con relación al "Estudio Aeronáutico sobre la revisión-Adaptación del

P.G.O.U. de Málaga”, recibíendose, con fecha de 18 de marzo de 2009, como respuesta un informe de dicha Entidad Pública Empresarial.

Con fecha de 4 de febrero de 2009 tuvo entrada en el Departamento escrito por parte del Ayuntamiento de Málaga, en el que se reiteraba la solicitud de informe a la Dirección General sobre el documento de la Aprobación Provisional de la “Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga”, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998. El 16 de marzo de 2009, esta Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado, con carácter desfavorable.

Con fechas de 17 y 22 de junio de 2009 tuvo entrada en el departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Málaga, para que esta Dirección General emitiera informe preceptivo sobre la documentación que contenía las modificaciones y correcciones incorporadas al documento aprobado provisionalmente de la “Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga”, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998.

Con fecha de 10 de septiembre de 2009, esta Dirección General evacuó escrito solicitando al Ayuntamiento de Málaga, entre otras cosas, información adicional respecto a la altura máxima de las construcciones permitidas para todos los suelos afectados por Servidumbres Aeronáuticas y en particular de una serie de ellos listados en anexo al escrito.

Con fecha de 30 de septiembre de 2009 tuvo entrada en el Departamento el “Informe técnico de fecha 29 de septiembre de 2009” por parte del Ayuntamiento de Málaga, en respuesta a la solicitud realizada el 10 de septiembre de 2009.

Con fecha de 7 de diciembre de 2009, esta Dirección General evacuó escrito en el que se indicaba que una vez analizada la documentación recibida, se concluía que podía producirse la vulneración de las Servidumbres Aeronáuticas en los ámbitos que no estaban incluidos dentro del Estudio Aeronáutico de Seguridad remitido por el Ayuntamiento de Málaga. Por ese motivo, se adjuntaba un anexo en el que a título de ejemplo se relacionaba una serie de ámbitos en los que se producía dicho riesgo de vulneración, y se reiteraba que el planeamiento debía incluir una serie de disposiciones que aseguraran que no se permiten

nuevas construcciones o instalaciones que superen los límites de altura de las Servidumbres Aeronáuticas.

El Pleno del Ayuntamiento de Málaga en sesión celebrada el día 16 de julio de 2010, adoptó el acuerdo de aprobar de nuevo provisionalmente la “Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga”.

Con fecha de 2 de agosto de 2010 tiene entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Málaga, para que esta Dirección General emita informe preceptivo sobre el documento de la Nueva Aprobación Provisional de la “Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga”, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998. El 5 de octubre de 2010, esta Dirección General evacuó borrador de informe preceptivo solicitado, con carácter desfavorable.

Mediante correo electrónico de 17 de diciembre de 2010 se recibe adelanto de la respuesta de Aena al borrador de informe sobre la Revisión –Adaptación del PGOU de Málaga remitido el 5 de octubre de 2010, considerando, dicho borrador, correcto en lo que afecta a sus competencias, en la que se hacen una serie de indicaciones, en la que se adjunta una “Addenda al informe sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga emitido por esta Entidad Pública Empresarial el 10 de marzo de 2009”, para que pueda ser considerada en la realización del presente informe.

Con fecha de 17 de diciembre de 2010 este Centro Directivo remite escrito al Ayuntamiento de Málaga adjuntando el contenido de la Addenda elaborada por Aena respecto a su informe sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga de 10 de marzo de 2009, así como ciertas condiciones que se incluirán en el informe favorable a evacuar por la DGAC.

El 17 de diciembre de 2010 tiene entrada en el Departamento el documento “Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010”, que contiene el compromiso de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga de incluir las observaciones y determinaciones recogidas en el informe de la DGAC, en el Texto Refundido del documento de Revisión del PGOU de Málaga.

Por todo lo anterior y en relación con los trámites que sigue el Ayuntamiento de Málaga respecto a la Nueva Aprobación Provisional de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga", y a los efectos previstos en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, en lo que afecciones aeroportuarias se refiere, se informa de lo siguiente:

2.- Normativa Sectorial

Como se indicó en el borrador de informe de 5 de octubre de 2010, la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" había incluido la normativa sectorial correspondiente a los informes evacuados por esta Dirección General con fecha de 10 de julio de 2007 y 16 de marzo de 2009. No obstante, dada la aprobación nueva normativa relativa a las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Málaga y a la delimitación de la zona de servicio del plan director del aeropuerto de Málaga se solicitó incluir la nueva normativa mencionada.

El documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga, indica que se va a modificar la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga para incluir la nueva normativa aprobada.

3- Sistema General Aeroportuario

3.1- Normativa Aplicable

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (B.O.E. nº 315, de 31 de diciembre).

Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (B.O.E. nº 292, de 7 de diciembre).

Plan Director del Aeropuerto de Málaga aprobado por Orden FOM/2615/2006 del Ministerio de Fomento de 13 de julio de 2006, (B.O.E. nº 189, de 9 de agosto).

Orden FOM/300/2010, de 29 de enero, por la que se modifica la delimitación de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Málaga, aprobado por Orden FOM/2615/2006 de 13 de julio de 2006, (B.O.E. nº 41, de 16 de febrero).

3.2.- Afecciones sobre el Territorio

Conforme a lo indicado el artículo 166 de la ley 13/1996, desarrollada por el Real Decreto 2591/98, el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio Aeroportuaria como Sistema General Aeroportuario o denominación similar, estableciendo como su perímetro, al menos, el que figura en el Plan Director en coordenadas U.T.M., sin que existan determinaciones que puedan suponer una perturbación o interferencia a la explotación y desarrollo aeroportuario, así como que se contemplen dentro de la Zona de Servicio los usos que figuran en el Plan Director y en general aquellos que no sean incompatibles con la explotación y desarrollo del aeropuerto, prevaleciendo en caso de contradicción las disposiciones que figura en el Plan Director sobre las que pudiera establecer el planeamiento urbanístico o cualquier normativa no estatal aplicable.

Si bien se observan corregidos en la documentación aportada gran parte de los errores de delimitación de la Zona de Servicio Aeroportuaria que se indicaban en el informe de 16 de marzo de 2009, se ha constatado que los límites del Sistema General Aeroportuario que aparecen en la Nueva Aprobación Provisional de la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga no coinciden con los límites de la Zona de Servicio Aeroportuaria determinados en el Plan Director del Aeropuerto de Málaga. En los planos incluidos como Anexo I al borrador de informe evacuado con fecha de 5 de octubre de 2010, realizado mediante la superposición de la Zona de Servicio Aeroportuaria sobre los planos de Clasificación y Sistemas Generales (P1.1), y Calificación, Usos y Sistemas (P2.1), se ha comprobado que no se encuentra incluido dentro del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto de Málaga el Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia con equipo medidor de distancias (VOR/DME MGA) de Monte de la Reina, tal y como se solicitaba en el informe de 16 de marzo de 2009. El perímetro que delimita dicha zona debe ser, al menos, el que figura en el Plan Director, dónde vienen definidos los vértices de la Zona de Servicio Aeroportuaria en coordenadas U.T.M.



Por otra parte, como ya se indicó en el informe de 16 de marzo de 2009, la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga define una serie de categorías y condicionantes dentro de algunas zonas del Sistema General Aeroportuario del aeropuerto de Málaga que pueden suponer una interferencia a los desarrollos y actividades de dicho aeropuerto, como es el caso, entre otros de:

- Un Vial Distribuidor-ciclovia situada al noroeste del aeropuerto.
- Un gaseoducto situado al sureste del aeropuerto.

En relación con el Sistema General Aeroportuario de Málaga, el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica:

- El radiofaro omnidireccional de Monte de la Reina será calificado como Sistema General en Suelo No Urbanizable en el Plano P.1.7.1. de Suelo No Urbanizable.
- Se modificará el Artículo 6.8.22. "Composición y Regulación del Aeropuerto" de la Normativa para incluir la siguiente frase:

"Cualquier instalación, infraestructura, construcción o uso ajenos a los contemplados por el Plan Director del Aeropuerto de Málaga para su Zona de Servicio, requerirá la acreditación por el ente público empresarial AENA de que no suponen una interferencia o perturbación en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo previstas en el Plan Director del Aeropuerto de Málaga, ni compromete la seguridad, ni afecta de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, así como el informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil."

Al respecto, las modificaciones de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" que se incluyen en el apartado cuarto del "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" han recogido adecuadamente las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto, en relación a este aspecto.

El Plan Director del Aeropuerto de Málaga establece un Área de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas.

Los límites de la referida Área no se corresponden con los límites contemplados en la Nueva Aprobación Provisional de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga", recomendándose que el suelo afectado por dicha área se clasifique, igualmente, como Suelo No Urbanizable, y no se proceda a la consolidación de aquellas zonas no consolidadas comprendidas en ellas, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del Aeropuerto.

Igualmente, se recomienda que, en caso de proceder a algún desarrollo urbanístico dentro del Área de Cautela, se acuerde éste con la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), al objeto de compatibilizarlo con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.

En relación con el Área de Cautela del Aeropuerto de Málaga, el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica:

- *"Se mantiene la misma como SNU protegido como suelo de vega, lo que garantiza su no urbanización. Cualquier instalación requerirá el acuerdo con AENA."*

4.- Afecciones acústicas

4.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, que establece las Servidumbres Aeronáuticas, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre) por la que se establecen las Servidumbres Acústicas en razón de la Navegación Aérea.

Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre (B.O.E. nº 276, de 18 de noviembre).



Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (B.O.E. nº 254, de 23 de octubre), por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo (B.O.E. nº 88, de 13 de abril), por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

Las Huellas de ruido que figuran en el Plan Director del Aeropuerto de Málaga aprobado por Orden FOM/2615/2006 del Ministerio de Fomento de 13 de julio de 2006, (B.O.E. nº 189, de 9 de agosto).

Las Huellas de Ruido elaboradas conforme a los criterios empleados por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para la aplicación del Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de Málaga conforme a lo establecido en la Resolución de 2 de septiembre de 2003 de Secretaría General de Medio Ambiente (B.O.E. nº. 240, de 7 de octubre), por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Ampliación del aeropuerto de Málaga".

Las Huellas de Ruido que figuran en el Estudio de Impacto Ambiental, del Proyecto de Ampliación del campo de vuelos del Aeropuerto de Málaga, Torremolinos y Málaga (Málaga), cuya Declaración de Impacto Ambiental se formuló por Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio climático de 21 de junio de 2006 (B.O.E. nº 178, de 27 de julio).

4.2.- Afecciones sobre el Territorio

No se consideran compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas Leq día = 60 dB(A), ni Leq noche = 50 dB(A). Con objeto de delimitar dichas curvas se han tenido en cuenta las huellas de ruido que figuran en los planos de Huellas de Ruido incluidas en el Plan Director, para los escenarios Actual y la configuración de Desarrollo Previsible, así como las Huellas de Ruido elaboradas conforme a los criterios empleados por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente para la aplicación del Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto de Málaga conforme a lo establecido en la Resolución de 2 de septiembre de 2003 de la Secretaría General de Medio Ambiente (B.O.E. núm. 240, de 7 de octubre), por la que se



formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Ampliación del aeropuerto de Málaga", y las Huellas de Ruido que figuran en el Estudio de Impacto Ambiental se formuló por Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático de 21 de junio de 2006 (B.O.E. nº 178, de 27 de julio).

Parte del término municipal de Málaga se encuentra dentro de dichas curvas isófonas, y por tanto está sometido a las afecciones acústicas originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto de Málaga.

Se observan correctamente recogidas en el documento presentado las huellas de ruido del Aeropuerto de Málaga, tal y como se había solicitado en los anteriores informes de 10 de julio de 2007 y de 16 de marzo de 2009.

En los ámbitos clasificados como Suelo Urbano Consolidado afectados por la huella sonora, no se consideran compatibles las modificaciones urbanísticas que supongan un aumento del número de personas afectadas para los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios, siendo además necesaria, como condición para la concesión de licencias a las construcciones (como viviendas, etc.) en la zona afectada su insonorización conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., no corriendo el titular del Aeropuerto con los costes de la insonorización, indicándose dichos requisitos en las fichas urbanísticas correspondientes.

En los ámbitos clasificados como Suelo Urbano No Consolidado afectados por la huella sonora, no se consideran compatibles las modificaciones urbanísticas que supongan un incremento del número de personas afectadas para los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios, siendo además necesaria, como condición para su consolidación, la insonorización de las construcciones conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., no corriendo el titular del Aeropuerto con los costes de la insonorización, indicándose dichos requisitos en las fichas urbanísticas correspondientes

Entre otros ámbitos de Suelo Urbano afectados por la huella sonora se encuentran los siguientes:

- Suelos Urbanos consolidados pertenecientes a los ámbitos PA-BM.2 (83), PA-BM.3 (83), PA-BM.10 (83), PA-BM.11 (83), PA-CA.1 (83)M, PA-CA.7 (83)M, PA-CH.3 (83), PA-CH.5 (83), PA-CH.6 (83), PA-CH.7 (83), PA-CH.4 (97) y PA-G.12 (83).
- Suelos Urbanos No Consolidados pertenecientes a los ámbitos SUNC-O-CA.9, SUNC-O-CA.10, SUNC-O-CA.11, SUNC-O-G.2, PA-CH.9 (97), PAM-CH.1 (97).

En relación con los Suelos Urbanos afectados por la huella de ruido del aeropuerto de Málaga, el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica:

- Se modificará el Artículo 9.3.18 "Aeropuerto" de la Normativa para incluir la siguiente frase:
"*...En los suelos calificados como residencial en el PGOU por ser suelos consolidados o contar con planeamiento de desarrollo aprobado con anterioridad a este PGOU, no podrán aprobarse modificaciones que supongan un aumento del número de viviendas.*"
- En todos los nuevos sectores urbanos del Plan afectados por la huella de ruido, sean industriales o residenciales, se incluirá en su ficha: "*Al ser un suelo afectado por la huella acústica del aeropuerto, no podrá calificarse ninguna parcela como residencial, equipamiento educativo o sanitario, dentro de la huella acústica.*"
- En los suelos afectados, con planeamiento de desarrollo aprobado con anterioridad a este PGOU, ya sean industriales o residenciales, urbanos no consolidados o pequeños ámbitos de SUNC clasificados como SUC en el PGOU de 1997 se incluirá en su ficha: "*Al ser un suelo afectado por la huella acústica del aeropuerto, no podrán aprobarse modificaciones que supongan un aumento del número de viviendas. Las licencias que se otorguen al amparo del régimen existente quedarán condicionadas a su insonorización conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., por parte del promotor del expediente.*"

Al respecto, las modificaciones de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" que se incluyen en el apartado quinto del "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" han recogido adecuadamente las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto, en relación a este aspecto.

En los ámbitos clasificados como Suelo Urbanizable afectados por la huella sonora, no se consideran compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios, indicándose dichos requisitos en las fichas urbanísticas de desarrollo correspondientes.

Entre otros ámbitos clasificados como Suelo Urbanizable Sectorizado afectados por la huella sonora se encuentran los siguientes:

- SUS-CA.3
- SUS-CA.7
- SUS-T.4

Entre otros ámbitos clasificados como Suelo Urbanizable Ordenado, afectados por la huella sonora se encuentran los siguientes:

- PA-CH.3 (97)
- PA-CH.6 (97)
- PA-CH.7 (97)

Entre los ámbitos clasificados como Suelo Urbanizable Sectorizado afectados por la huella sonora actual que puede ser modificada y por ello, quedar en parte desafectados, se encuentran los siguientes:

- SUS-CA. 20 "SANTA ROSALÍA SUR"
- SUS-CA.15 "REBANADILLA"
- SUS-CA.18 "VEGA SAN GINÉS"
- SUS-CA.2 "SANTA ROSALÍA CENTRAL"
- SUS-CA.16 "MANCERAS OESTE"

En relación con los Suelos Urbanizables afectados por la huella de ruido del aeropuerto de Málaga, el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica:

- Se modificará el Artículo 9.3.18 "Aeropuerto" de la Normativa para incluir las siguientes frases:



6966

1. *"En cuanto a los ámbitos afectados por la huella acústica del aeropuerto, (delimitada por la envolvente de las isofonas $Leq_{día}$ 60 dBA Leq_{noche} 50 dBA, salvo que la normativa aplicable en materia de afecciones acústicas establezca otros índices para su delimitación), no podrá calificarse en ellos ninguna parcela como residencial, equipamiento educativo o sanitario.*
 2. *"En los ámbitos que, tal y como recogen sus fichas, están afectados por la huella acústica actual del aeropuerto de Málaga pero no con la que se derivaría con la futura configuración con las dos pistas en funcionamiento, queda recogido en la mismas que el planeamiento de desarrollo no podrá llevarse a cabo hasta tanto no queden establecidas las huellas de ruido del tráfico aéreo producidas por la futura configuración del sistema aeroportuario con las dos pistas en funcionamiento, y se informe por la Dirección General de Aviación Civil su no afección por la huella acústica del aeropuerto."*
- En todos los nuevos sectores urbanizables propuestos en el PGOU afectados por la huella, sean industriales o residenciales, se incluirá en su ficha: *"Al ser un suelo afectado por la huella acústica del aeropuerto, no podrá calificarse ninguna parcela como residencial, equipamiento educativo o sanitario, dentro de la huella acústica".*
 - En los suelos urbanizables afectados, con planeamiento de desarrollo aprobado con anterioridad a este PGOU, ya sean industriales o residenciales, se incluirá en su ficha: *"Al ser un suelo afectado por la huella acústica del aeropuerto, no podrán aprobarse modificaciones que supongan un aumento del número de viviendas. Las licencias que se otorguen al amparo del régimen existente quedarán condicionadas a su insonorización conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., por parte del promotor del expediente."*
 - En los suelos urbanizables afectados por la huella acústica actual del aeropuerto de Málaga pero que pueden dejar de estar afectados por las huellas de ruido correspondientes a la futura configuración con las dos pistas en funcionamiento se incluirá en su ficha: *"El planeamiento de desarrollo no podrá llevarse a cabo hasta tanto no queden establecidas las huellas de ruido del tráfico aéreo producidas por la futura configuración del sistema aeroportuario con las dos pistas en funcionamiento y se informe por la Dirección General de Aviación Civil su no afección por la huella acústica del aeropuerto".*



6967

En relación con la insonorización de los ámbitos afectados por la huella de ruido del aeropuerto el Artículo 9.3.18.3. recoge que:

"Las licencias que se otorguen al amparo del régimen existente quedarán condicionadas a su insonorización conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., por parte del promotor del expediente."

Al respecto, las modificaciones de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" que se incluyen en el apartado quinto del "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" han recogido adecuadamente las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto, en relación a este aspecto.

Se ha recogido correctamente en el Artículo 9.3.18.3. que en los ámbitos clasificados como Suelo Rústico afectados por la huella sonora, no se consideran compatibles las nuevas construcciones para usos residenciales ni dotacionales educativos o sanitarios, ni las modificaciones urbanísticas, que supongan un incremento del número de personas afectadas para dichos usos, indicándose dichos requisitos en las fichas urbanísticas correspondientes.

5.- Servidumbres Aeronáuticas

5.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (B.O.E. nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72, de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre).

Real Decreto 1842/2009 de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga (B.O.E. nº 25, de 29 de enero de 2010)

Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Málaga aprobado por Orden FOM/2615/2006 del Ministerio de Fomento de 13 de julio de



2006 (B.O.E. nº 189, de 9 de agosto), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

5.2.- Afecciones sobre el Territorio

Consideraciones Generales

Parte del término municipal de Málaga se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Málaga que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de los vehículos, salvo en el caso de que este Centro Directivo informe favorablemente con carácter excepcional, basándose en un estudio de seguridad que acredite, a juicio de la autoridad aeronáutica, que no se compromete la seguridad, ni de manera significativa, la regularidad de las operaciones de aeronaves del Aeropuerto de Málaga, según a lo dispuesto en el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre).

La "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" ha incorporado entre sus Planos de información los Planos de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga, sin embargo se ha detectado que en el plano I.5.6.1 "Servidumbres Aeronáuticas. Suelo Urbano y Urbanizable" no se han incluido las zonas en las que el propio terreno vulnera las servidumbres aeronáuticas, a este respecto el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica que se van a corregir las vulneraciones en el mencionado plano.

En particular, el término municipal de Málaga se ve principalmente afectado la Superficie Horizontal Interna, Superficie Cónica, Superficie de Subida en el Despegue de las pistas RWY 12, RWY 30, RWY 13 y RWY 31, Superficie de Aproximación de las pistas RWY 12, RWY 30, RWY 13 y RWY 31, Superficies de Transición de las pistas 13-31 y 12-30,



Superficies de Limitación de Alturas de los Equipos de Trayectoria de Planeo de los Sistemas de Aterrizaje Instrumental y sus Equipos Medidores de Distancias asociados (GP/DME 12, GP/DME GMM y GP/DME GAA), Superficies de Limitación de Alturas de los Localizadores de los Sistemas de Aterrizaje Instrumental (LOC/ILS12, LOC/ILS GMM y LOC/ILS GAA), Superficie de Limitación de Alturas del Radiofaro No Direccional (NDB/L GM), Superficie de Limitación de Alturas de los Radiofaros Omnidireccionales de muy alta frecuencia con equipos Medidores de Distancias Asociados (VOR/DME MLG, VOR/DME AEROPUERTO y VOR/DME MGA), Superficie de Limitación de Alturas del equipo RADAR MGA y de los equipos RADAR RAD PROV y RADAR RAD DEF , Superficie de Limitación de Alturas del Centro de Emisores VHF (Alternativo), Superficie de Limitación de Alturas de los Enlaces Hertzianos entre el Radar MGA y la Torre de Control y entre la Torre de Control y las instalaciones en Monte de la Reina, la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS RWY 31, la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS RWY 13, la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS RWY 12, la Superficie de Aproximación Intermedia de la maniobra NDB RWY 13, la Superficie de Aproximación Intermedia de la maniobra VOR RWY 31, Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra VOR RWY 31, Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra VOR RWY 13, Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra NDB RWY 31, Superficie de Aproximación Final de la maniobra VOR RWY 13, Superficie de Aproximación Final de la maniobra NDB RWY 13, Superficie de Aproximación Final de la maniobra ILS RWY 13, Superficie de Aproximación Final de la maniobra ILS RWY 12 y las Zonas de Seguridad de los Equipos de Trayectoria de Planeo de los Sistemas de Aterrizaje Instrumental y sus Equipos Medidores de Distancias asociados (GP/DME 12, GP/DME GMM y GP/DME GAA), Zona de Seguridad de los equipos Localizadores de los Sistemas de Aterrizaje Instrumental (LOC/ILS12, LOC/ILS GMM y LOC/ILS GAA), Zona de Seguridad de los Radiofaros No Direccionales (NDB/L GM y NDB/L RMA), Zona de Seguridad de los Radiofaros Omnidireccionales de muy alta frecuencia con equipos Medidores de Distancias Asociados (VOR/DME MLG, VOR/DME AEROPUERTO y VOR/DME MGA), Zona de Seguridad equipo RADAR MGA y de los equipos RADAR RAD PROV y RADAR RAD DEF, Zona de Seguridad del Enlace Hertziano entre el Radar MGA y la Torre de Control, Zonas de Seguridad de los Centros de Emisores VHF (Alternativo, Nuevo), del Centro de Receptores (Alternativo), del Centro de Comunicaciones en Cuesta de la Reina y Zona de Seguridad de la Torre de Control (TWR).

Informe de Aena sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga de fecha 11 de marzo de 2009

Como se indicó en el informe de 16 de marzo de 2009, el "Estudio Aeronáutico sobre la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga" presentado por el Ayuntamiento de Málaga había sido analizado por el ente público empresarial Aena en relación con los ámbitos sobre los que había solicitado una exención. Del informe realizado por Aena sobre el "Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga" se concluyó que no podía informarse favorablemente con carácter excepcional el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, además se aclaraba que los resultados de dicho informe se *"refieren única y exclusivamente a las parcelas analizadas en este informe, y no al PGOU en su totalidad. Las restantes edificaciones que se incluyan en dicho PGOU deberán respetar rigurosamente las cotas impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga. En caso contrario, deberá realizarse un estudio detallado al respecto."* El informe de Aena incluía, así mismo, una serie de condiciones en relación con los ámbitos analizados que, de acreditarse su cumplimiento por la normativa del planeamiento general, se podría informar favorablemente con carácter excepcional dichos ámbitos.

Con respecto al cumplimiento de las condiciones incluidas en el informe de Aena sobre el "Estudio Aeronáutico sobre la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga", se había detectado que si bien las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Málaga recogen en sus disposiciones Generales, Título IX, artículo 9.3.18.3 "Aeropuerto" referencia genérica a que será de obligado cumplimiento el informe de Aena sobre el "Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga", se observaban diversas incoherencias, entre otras, las siguientes:

- Zona CHURRIANA:

1. El informe de Aena indicaba como "No admisible" el desarrollo de los ámbitos SUNC-R-CH5 (Que ha absorbido el antiguo SUNC-R-CH4 objeto de Informe de Aena) y SUS-CH.2, y el documento de la Nueva Aprobación Provisional del PGOU los mantenía en su propuesta.
2. El informe de Aena indicaba una parte del desarrollo como "No admisible" y otra parte como "admisible" del ámbito SUS-CH.1 y el documento de la Nueva

Aprobación Provisional del PGOU los mantenía en su propuesta, sin recoger las condiciones solicitadas.

3. El informe de Aena indicaba una parte del desarrollo como "No admisible" y otra parte como "Condicionada" del ámbito SUS-CH.3 y el documento de la Nueva Aprobación Provisional del PGOU los mantenía en su propuesta, sin recoger las condiciones solicitadas.
 4. El informe de Aena indicaba una parte del desarrollo como "No admisible", otra parte como "Condicionada" y otra parte "admisible" del ámbito SUNC-R-CH.3 y el documento de la Nueva Aprobación Provisional del PGOU lo mantenía en su propuesta, sin recoger las condiciones solicitadas
 5. El informe de Aena indicaba una parte del desarrollo como "Condicionada" y otra parte "admisible" del ámbito SUS-CH.4 y el documento de la Nueva Aprobación Provisional del PGOU lo mantenía en su propuesta, sin recoger las condiciones solicitadas
 6. El informe de Aena indicaba que el desarrollo del ámbito SUS-CH.5 quedaba condicionado a que se cumplieran una serie de limitaciones que no se habían recogido.
- Zona EL VISO: El informe de Aena indicaba como "Admisible" el desarrollo del ámbito SUNC-R-G.9 (Nuevo nombre del SUNC-R-G.11 objeto del informe de Aena) con las alturas propuestas en el Estudio Aeronáutico (B+1), sin embargo en el documento de la Nueva Aprobación Provisional del PGOU se proponía para dicho ámbito un aumento de alturas (B+4). Además para los ámbitos SUNC-O-G.16 al SUNC-O-G.22 se cumplía el número de plantas pero no la limitación de altura en metros.
 - Zona TORRE DEL RÍO: El informe de Aena indicaba que el desarrollo de los ámbitos SUNC-R-LO.12 y PAM-LO.6 (T) quedaba condicionado a que se cumplieran una serie de limitaciones que no se habían recogido.

Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010

En relación con el informe de Aena sobre el "Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. de Málaga", el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la



Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica que:

- En los ámbitos correspondientes a la ZONA CHURRIANA, salvo pronunciamiento de AENA en otro sentido:
 1. Se recogerán en las fichas las condiciones incluidas en el informe de Aena.
 2. Los ámbitos SUNC R CH5 y SUS CH2 se desclasifican.
- En el sector SUNC R P2 SAN RAFAEL no se admite nuevo estudio aeronáutico y se incluye en la ficha la condición de no vulneración de las servidumbres aeronáuticas.
- En los sectores PAM LO-6 TORRE DEL RÍO y SUNC R LO12 NEREO, no se admite la presentación de nuevo estudio aeronáutico y se deberán recoger las limitaciones impuestas por el Informe de Aena, salvo pronunciamiento de Aena en otro sentido.
- En la ZONA EL VISO, salvo pronunciamiento de Aena en otro sentido, se recogerán las limitaciones impuestas por el Informe de Aena.
- En la ZONA REPSOL se recogen una serie de cláusulas en el articulado de las ordenanzas reguladoras para acreditar el cumplimiento de las condiciones impuestas por Aena.

Adenda al informe sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga emitido por esta Entidad Pública el 10 de marzo de 2009

Posteriormente, con fecha 17 de diciembre de 2010 se recibe en este Centro Directivo el documento "Adenda al informe sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga emitido por esta Entidad Pública el 10 de marzo de 2009." realizado por Aena, en el que se añaden nuevas condiciones o se modifican algunas de las condiciones recogidas en el informe anterior, en particular:

- ZONA TORRE DEL RIO

Se indica que:

"Todos los sectores de la zona Torre del Río (PAM-LO.2 (97), SUNC-R-LO.11, PAM-LO.6 (T) y SUNC-R-LO.12 de la Nueva Aprobación Provisional) deberán respetar las Servidumbres Aeronáuticas para que su desarrollo no afecte a la seguridad ni a la regularidad de las operaciones del Aeropuerto de Málaga.



Para ello, todas las edificaciones, incluidos todos los elementos técnicos que se pudieran instalar sobre las mismas (antenas, aparatos de aire acondicionado, etc.) deberán quedar por debajo de la superficie cónica que, en esta zona de Torre del Río, se encuentra entre las cotas de 60 y 92 metros MSL."

- ZONA REPSOL

Se indica que:

"Todos los sectores de la zona Repsol (SUNC-R-P.2 y SUNC-O-LO.17 en la Nueva Aprobación Provisional) deberán respetar las Servidumbres Aeronáuticas para que su desarrollo no afecte a la seguridad ni a la regularidad de las operaciones del Aeropuerto de Málaga.

Para ello, todas las edificaciones, incluidos todos los elementos técnicos que se pudieran instalar sobre las mismas (antenas, aparatos de aire acondicionado, etc.) deberán quedar por debajo de la superficie cónica que, en esta zona Repsol, se encuentra entre las cotas de 78 y 140 metros MSL."

- ZONA EL VISO

Se incluyen restricciones en altura para diversos sectores, en particular:

"Como norma general el desarrollo urbanístico (incluyendo todos los elementos técnicos que pudieran instalarse sobre las edificaciones) en las zonas donde el margen entre el terreno y la servidumbre sea mayor de 10 metros (es decir, cuando el terreno se encuentre en cotas de 48 metros MSL o inferiores) el desarrollo urbanístico deberá respetar la superficie horizontal interna.

En zonas con cotas mayores a 48 metros MSL podrían admitirse las siguientes alturas máximas:

- 7,5 metros de altura sobre el terreno en los sectores:
 - SUNC-R-G.10 (SUNC-R-G.8 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.11 (SUNC-R-G.9 en la Nueva Aprobación Provisional)



6974

- SUNC-R-G.12 (parte del SUNC-R-G.10 en la Nueva Aprobación Provisional)
- SUNC-R-G.13 (parte del SUNC-R-G.10 y SUNC-O-G.11 en la Nueva Aprobación Provisional)
- SUNC-R-G.14 (SUNC-R-G.12 en la Nueva Aprobación Provisional)
- SUNC-R-G.16 (SUNC-O-G.16 en la Nueva Aprobación Provisional)

Adicionalmente, sobre los 7,5 metros de altura indicados serían admisibles elementos técnicos dispersos como antenas, aparatos de aire acondicionado, etc. hasta un máximo de 2,5 metros de altura.

- 9 metros de altura sobre el terreno en los sectores:
 - SUNC-R-G.17 (SUNC-O-G.17 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.18 (SUNC-O-G.18 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.19 (SUNC-O-G.19 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.20 (SUNC-O-G.20 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.21 (SUNC-O-G.21 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.22 (SUNC-O-G.22 en la Nueva Aprobación Provisional)

Adicionalmente sobre los 9 metros de altura indicados serían admisibles elementos técnicos dispersos como antenas, aparatos de aire acondicionado, etc. hasta un máximo de 2,5 metros de altura.

• ZONA CHURRIANA

Se modifican las figuras RE.3 y RE.7, en lo que afecta a los sectores SUS CH.3, SUNC-R-CH.4 (parte del nuevo SUNC-R-CH.5), SUNC-R-CH.3, SUS-CH.1 y SUS-CH.2.



6975

"En las figuras 1 y 2 contenidas al final de esta Adenda (que actualizan la Figura RE.3 y Figura RE.7 del documento NYVI-EVA-SIM-020-01/09) se muestran los resultados obtenidos para cada parcela, según el código de colores que a continuación se indica:

- Rojo: las edificaciones propuestas en estas parcelas no se consideran admisibles desde el punto de vista radioeléctrico, debiendo limitarse su altura a la cota MSL especificada en las figuras anteriormente mencionados.
- Naranja: la construcción en estas parcelas se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico siempre que la orientación de las paredes cumpla con las restricciones indicadas en las Figuras RE.4 a RE.6 del documento NYVI-EVA-SIM-020-01/09 debido a que, en este caso, su afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de Navegación Aérea de Aena es despreciable. En estas parcelas podría considerarse que la construcción de edificaciones en las mismas no supondría una modificación significativa del escenario actual para las operaciones en el Aeropuerto de Málaga dada su afinidad con elementos ya existentes en su entorno más próximo, y siempre que no superen los 7 metros de altura sobre el terreno, o los 10 metros de altura sobre el terreno, de acuerdo a la información complementaria aportada al Estudio Aeronáutico.
- Verde: la construcción de las parcelas se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico, debido a que su afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de Navegación Aérea de Aena es despreciable. El terreno de la mayor parte de estas parcelas se encuentra vulnerando la superficie horizontal interna pudiendo considerarse que la construcción de edificaciones en las mismas no supondría una modificación significativa del escenario actual para las operaciones en el Aeropuerto de Málaga dada su afinidad con elementos existentes en su entorno más próximo, siempre que no superen la cota MSL de la superficie horizontal interna, o bien los 7 metros de altura sobre el terreno, según figura en el Estudio Aeronáutico presentado.

- ÁREA DE SEGURIDAD DEL RADAR MGA Y DEL NDB RMA

Se incluye referencia a que:

“Dentro de estas zonas, no se admitirá ninguna actuación con carácter general al amparo del PGOU de Málaga y se requerirá siempre la tramitación de una solicitud de autorización específica para cada proyecto constructivo en particular, debiendo realizarse dicho trámite según los conductos que establece la normativa en vigor.”

Por último la Addenda señala que:

“Las conclusiones del presente informe serán de aplicación a los ámbitos de la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga indicados en el Estudio de Seguridad y para los ámbitos equivalentes de la Nueva Aprobación Provisional.

Indicar que se ha constatado que en algunos casos los sectores de la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga no coinciden con los de la Nueva Aprobación Provisional. Cuando abarcan un área mayor las conclusiones obtenidas para el sector no podrán hacerse extensivas a las áreas ampliadas.”

Independientemente de lo anterior, como ya se indicaba en el informe de 16 de marzo de 2009, así como en la propia “Adenda al informe sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga emitido por esta Entidad Pública el 10 de marzo de 2009.” realizado por Aena, se debe señalar que además de las zonas analizadas por el Estudio Aeronáutico, existen otras zonas del término municipal de Málaga no amparadas por dicho Estudio en las que conforme las alturas y tipología permitidas por la propuesta de planeamiento general se podrían vulnerar las servidumbres aeronáuticas con las edificaciones propuestas en la “Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga”.

Al respecto, tal y como se incluye en el “Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010”, tras haber informado de forma explícita el Ente Público Empresarial Aena sobre los sectores anteriormente mencionados, la “Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga” deberá modificarse para recoger las limitaciones al planeamiento urbanístico indicadas por Aena en la “Adenda al informe sobre el

Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga emitido por esta Entidad Pública el 10 de marzo de 2009”.

Superficie Horizontal Interna y Superficie Cónica

Con carácter general se informa desfavorablemente, a estos efectos y conforme a la documentación recibida, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de las Superficie Horizontal Interna o Superficie Cónica, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulnere dichas superficies.

Existen zonas del término municipal de Málaga en las que el propio terreno vulnera la Superficie Horizontal Interna o Cónica, como es el caso, entre otros, de:

- Parte del ámbito PA-BM.2 (97)
- PA-BM.3 (97)
- Parte del ámbito SUNC-R-CH.1
- PA-CH.1 (83)
- PA-CH.8 (97)
- Parte del ámbito PA-CH.1 (97)
- Parte del ámbito PA-G.10 (97)
- Parte del ámbito PA-T.7 (97)
- Parte del sector PA-BM.1 (97)
- Parte del sector PA-CH.2 (97)
- Parte del sector PA-G.11 (97)

Teniendo en cuenta las cotas del terreno sobre el nivel del mar, según la cartografía disponible, la altura de las construcciones propuestas en el Plan General y la cota de las servidumbres aeronáuticas, se estima que se puede producir la vulneración de la Superficie Horizontal Interna o la Superficie Cónica por las construcciones propuestas, entre otros ámbitos, en:

- PA-G.1 (83)
- SUNC-O-G.16



- SUNC-O-G.23
- Parte del sector PA-T.1 (97) en el entorno de "TEATINOS"
- PAM-T.3 (97) en el entorno de "TEATINOS"

En relación con la vulneración de las superficies horizontal interna o cónica, el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica:

- En los sectores en los que el propio terreno vulnera las servidumbres aeronáuticas se incluye en las fichas:
 - *FRASE EN LOS SUNC Y SUS: "El desarrollo de este planeamiento y su ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio aeronáutico, que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas. El instrumento urbanístico de desarrollo debe remitirse al Ministerio de Fomento, junto con dicho estudio aeronáutico, para la emisión del preceptivo informe vinculante, en aplicación de lo previsto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, sin que en ningún caso pueda aprobarse el planeamiento de desarrollo o iniciarse su ejecución sin el pronunciamiento expreso favorable de dicho Ministerio. El aprovechamiento subjetivo de los propietarios del sector será el definido por el planeamiento general una vez que se apliquen al mismo los condicionantes que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización".*
 - *FRASE EN LOS PA, PAM QUE SEAN SUO: "Las licencias de obras en este ámbito están sujetas a previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA, por posible afección de las servidumbres aeronáuticas. No podrán ser realizadas nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas, reflejadas en los planos I.5.6 de este PGOU. En el caso de superación de estas*

alturas limitadoras, se estará a lo dispuesto para el nuevo suelo urbano y urbanizable."

- En los sectores en los que el terreno no vulnera las servidumbres pero sí pueden vulnerarlas las edificaciones propuestas se incluye en las fichas:
 - *FRASE EN LOS SUNC Y SUS: "En caso de vulneración de las servidumbres aeronáuticas, el desarrollo de este planeamiento y su ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio aeronáutico, que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas. El instrumento urbanístico de desarrollo debe remitirse al Ministerio de Fomento, junto con dicho estudio aeronáutico, para la emisión del preceptivo informe vinculante, en aplicación de lo previsto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, sin que en ningún caso pueda aprobarse el planeamiento de desarrollo o iniciarse su ejecución sin el pronunciamiento expreso favorable de dicho Ministerio. El aprovechamiento subjetivo de los propietarios del sector será el definido por el planeamiento general una vez que se apliquen al mismo los condicionantes que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización".*
 - *FRASE EN LOS PA, PAM QUE SEAN SUO: "Las licencias de obras en este ámbito están sujetas a previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA, por posible afección de las servidumbres aeronáuticas. No podrán ser realizadas nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas, reflejadas en los planos I.5.6 de este PGOU. En el caso de superación de estas alturas limitadoras, se estará a lo dispuesto para el nuevo suelo urbano y urbanizable."*

Al respecto, las modificaciones de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" que se incluyen en el apartado sexto del "Informe de la



6980

Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" han recogido adecuadamente las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto, en relación a este aspecto.

Superficie de Aproximación y de Subida en Despegue

Se informa desfavorablemente, a estos efectos, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de la Superficie de Aproximación y de Subida en Despegue, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulneren dicha superficie.

Teniendo en cuenta las cotas del terreno sobre el nivel del mar, según la cartografía disponible, la altura de las construcciones propuestas en el Plan General y la cota de las servidumbres aeronáuticas, se estima que se puede producir la vulneración de la Superficie de Aproximación de la pista RWY 30 y de Subida en Despegue de la pista RWY 12 por las construcciones propuestas, entre otros ámbitos, en:

- SUNC-O-G.6 "CARRIL GUETARA"
- SUNC-O-G.7 "PASAJE VILLA ROSA"
- PA-G.4 (97)
- SUNC-O-G.26 "AEROPUERTO 3"
- SUS G.2 "CALLE PASCAL"

Teniendo en cuenta las cotas del terreno sobre el nivel del mar, según la cartografía disponible, la altura de las construcciones propuestas en el Plan General y la cota de las servidumbres aeronáuticas, se estima que se puede producir la vulneración de la Superficie de Aproximación de la pista RWY 31 y de Subida en Despegue de la pista RWY 13 por las construcciones propuestas, entre otros ámbitos, en:

- PA-BM.4 (97)"
- SUNC-O-BM.3
- PA-BM.2 (83)
- PA-BM.3 (83)
- PAM-BM.1 (97) (Antes denominado PAM-BM.2 (97)
- PA-BM.5 (97)

27



6981

En relación con la vulneración de las superficies de aproximación o subida en despegue, el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica que en los sectores incluidos en el listado del documento se recogerá la siguiente cláusula en su ficha:

- *FRASE EN LOS SUNC Y SUS: "En caso de vulneración de las servidumbres aeronáuticas, el desarrollo de este planeamiento y su ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio aeronáutico de seguridad, que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas. Si las servidumbres vulneradas corresponden con la superficie de aproximación o superficie de subida de despegue, el desarrollo de este planeamiento y su ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio de apantallamiento, que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas. El instrumento urbanístico de desarrollo debe remitirse al Ministerio de Fomento, junto con dicho estudio de apantallamiento, para la emisión del preceptivo informe vinculante, en aplicación de lo previsto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, sin que en ningún caso pueda aprobarse el planeamiento de desarrollo o iniciarse su ejecución sin el pronunciamiento expreso favorable de dicho Ministerio. El aprovechamiento subjetivo de los propietarios del sector será el definido por el planeamiento general una vez que se apliquen al mismo los condicionantes que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización".*
- *FRASE EN LOS PA, PAM QUE SEAN SUO: "Las licencias de obras en este ámbito están sujetas a previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA, por posible afectación de las servidumbres aeronáuticas. No podrán ser realizadas nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas, reflejadas en los planos I.5.6 de este PGOU. En el caso de superación de estas alturas limitadoras, se estará a lo dispuesto para el nuevo suelo urbano y urbanizable."*

28

Al respecto, las modificaciones de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" que se incluyen en el apartado sexto del "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" han recogido adecuadamente las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto, en relación a este aspecto.

Se ha recogido en el Artículo 9.3.18.3 que las fincas resultantes de los procesos de planeamiento, que se encuentren afectadas por servidumbres aeronáuticas harán constar mediante anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 del RDL 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y al Real Decreto 1093/1977, la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:

"Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Málaga, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de la maniobras de las aeronaves que operan en el referido Aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de la aplicación de dichas servidumbres".

Superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas

Con carácter general se informa desfavorablemente, a estos efectos, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de las superficies de limitación de alturas de las instalaciones radioeléctricas, que no deben ser sobrepasadas en altura por ningún elemento, de acuerdo con el Artículo 15 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulnere dichas superficies.

Existen zonas del término municipal de Málaga en las que el propio terreno vulnera las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, como es el caso, entre otras, de:

- PA-CH.4 (97) (LOC/ILS)
- PA-CH.5 (83) (LOC/ILS)
- PA-CH.3 (97) (LOC/ILS)
- PA-CH.6 (97) (LOC/ILS)
- SUS-CH.7 "LA LOMA II" (GP/ILS)
- SUS-G.4 "HUERTECILLA EL TARAJAL" (GP/ILS)

Teniendo en cuenta las cotas del terreno sobre el nivel del mar, según la cartografía disponible, la altura de las construcciones propuestas en el Plan General y la cota de la Superficie de Limitación de Alturas de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, se estima que se puede producir la vulneración de las servidumbres aeronáuticas por las construcciones propuestas, entre otros ámbitos, en:

- PA-BM.10 (83) (RADAR)
- PA-BM.11 (83) (RADAR)
- PA-BM.1 (83) (RADAR)
- PA-CH.7 (97) (VOR)
- PAM-G.1 (83) M (GP/ILS)
- SUS-T.1 (GP/ILS)
- SUS-T.2 (GP/ILS)

En relación con la vulneración de las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, recoge los mismos condicionantes que los mencionados para el caso de la vulneración de las superficies horizontal interna o cónica.

Al respecto, las modificaciones de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" que se incluyen en el apartado sexto del "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" han recogido, en general, adecuadamente las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto, en relación a este aspecto.

Superficies de Operación de las Aeronaves



6984

Con carácter general se informa desfavorablemente, a estos efectos y conforme a la documentación recibida, la reclasificación o, en su caso, la recalificación que aumente las alturas de aquellas zonas en que el terreno vulnere o se encuentre próximo a las cotas de las Superficies de Operación de las Aeronaves, o bien la altura de construcciones, postes, antenas, carteles, etc., vulnere dichas superficies.

Entre otros ámbitos situados bajo la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS RWY 31, la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS RWY 13 y la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS RWY 12, se encuentran suelos propuestos por la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" como Urbanos y Urbanizables, como es el caso de los ámbitos SUS-CH-6 y SUS-CH7.

Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas

Se encuentran afectados, por las determinaciones del P.G.O.U. de Málaga, terrenos dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea. En estas zonas 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 Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.

Entre otros ámbitos solapados con la zona de seguridad de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, se encuentran, entre otros, los siguientes:

- SUNC-O-G.6 "CARRIL GUETARA" (LOC/ILS)
- SUNC-O-G.7 "PASAJE VILLA ROSA" (LOC/ILS)
- PA-G.4 (97) (LOC/ILS)
- SUNC-O-G.26 "AEROPUERTO 3" (LOC/ILS)
- SUNC-O-G.25 "AEROPUERTO 2" (LOC/ILS)
- PAM-G.2(83) (RADAR)
- SUNC-O-BM.3 (RADAR)



6985

- PA-BM.3 (83) (RADAR)
- SUS-G.1 (RADAR)
- PAM-BM.1 (97) (RADAR)
- PA-BM.4 (97) (NDB)
- PA-BM.3 (83) (NDB)
- PA-BM.2 (83) (NDB)
- PAM-BM.1 (97) (NDB)
- PA-BM.5 (97) (NDB)
- SUS-CA.19 (NDB)
- SUS-CA.20 (NDB)
- PAM-BM.1 (97) (GP/DME)
- PA-BM.4 (97) ((GP/DME)

Entre otros ámbitos afectados por la zona de seguridad del Radiofaro Omnidireccional de muy alta frecuencia con equipo Medidor de Distancias Asociado VOR/DME MGA y la zona de seguridad del Centro de Comunicaciones en Cuesta de la Reina, se encuentran los Suelos No Urbanizables ubicados en el entorno de Fuente de la Reina.

En relación con la zona de seguridad de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, el documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica que en los sectores incluidos en el listado presentado se recogerá en su ficha:

- *FRASE EN LOS SUNC Y SUS: "El sector se encuentra dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea. En estas zonas 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 Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974."*
- *FRASE EN LOS PA, PAM QUE SEAN SUO: "Las licencias de obras en este ámbito están sujetas a previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea"*



6986

AESA, por posible afección de las servidumbres aeronáuticas y encontrarse en zonas de seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea.. No podrán ser realizadas nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas, reflejadas en los planos I.5.6 de este PGOU. En el caso de superación de estas alturas limitadoras, se estará a lo dispuesto para el nuevo suelo urbano y urbanizable.”

Al respecto, las modificaciones de la “Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga” que se incluyen en el apartado sexto del “Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010” han recogido adecuadamente las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto, en relación a este aspecto.

Actividades que pudieran suponer un peligro a las operaciones aéreas

Se observa correctamente recogida en el art. 9.3.18.3 mención a que según el artículo 10 del Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas, el planeamiento deberá indicar que las instalaciones previstas en este Plan General no emiten humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan 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 solar en 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.

Infraestructuras viarias

Las infraestructuras viarias deberían tener en cuenta las servidumbres aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc., o el gálibo de los vehículos invadan dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la navegación aérea.

El documento “Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010” Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo

33



6987

e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica que se incluirá en el apartado 9.3.18.3.

Emisores radioeléctricos

Deberá dejarse constancia en la normativa del Plan General de la necesidad de que 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.

El documento “Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010” Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica que se incluirá en el apartado 9.3.18.3.

Aerogeneradores, Líneas de Transporte de Energía e Infraestructuras de Telecomunicaciones

En cuanto a la posible instalación de aerogeneradores, debido a su gran altura, en la que se ha de incluir la longitud de sus palas, se ha de asegurar que en ningún caso vulneren las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga. Lo mismo se ha de aplicar para las líneas de transporte de energía eléctrica, las infraestructuras de telecomunicaciones, tales como antenas de telefonía y enlaces de microondas, y demás estructuras que por su funcionamiento precisen ser ubicadas en plataformas elevadas.

El documento “Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010” Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica que se realizará “*mención explícita en las servidumbres a los aerogeneradores, líneas de transporte de energía eléctrica, antenas de telefonía y enlaces de microondas y estructuras en plataformas elevadas*” en el apartado 9.3.18.3.

34



6988

Otras consideraciones

Deberá incluirse en las Normas del Plan General una disposición en relación a las solicitudes en materia de servidumbres aeronáuticas, en virtud de lo dispuesto en los artículos 29 y 30 del Decreto 584/72, relativas a edificaciones o instalaciones que superen los 100 metros de altura sobre el nivel del terreno, indicándose que el promotor deberá adjuntar un estudio de seguridad que acredite, a juicio de la autoridad aeronáutica, que no se compromete la seguridad ni, de manera significativa, la regularidad de las operaciones aéreas, indicándose las medidas que, en su caso, deban adoptarse tales como balizamiento, iluminación, etc, de cuyo cumplimiento será responsable la autoridad urbanística competente. En todo caso, las construcciones e instalaciones y su ejecución se atenderán a lo que disponga la autoridad aeronáutica a fin de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

El documento "Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15/12/2010" Certificado por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras de Málaga emitido con fecha de 17 de diciembre de 2010, indica que se incluirá en el apartado 9.3.18.3.

6.- Conclusión Final

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa favorablemente la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga", en lo que a Servidumbres Aeronáuticas se refiere, con las siguientes condiciones:

- Que en la aprobación definitiva de la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga se incluya el contenido del Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de fecha 15/12/2010, según consta en el Certificado expedido por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras del Ayuntamiento de Málaga. Dicho informe debe integrarse como parte de la Revisión-Adaptación.
- Que el Ayuntamiento de Málaga manifieste su compromiso de que las condiciones del presente informe se van a incorporar a la Revisión-Adaptación el PGOU de Málaga.
- Que se acredite por parte del Ayuntamiento de Málaga el cumplimiento de la siguiente disposición: "El presente informe [Revisión-Adaptación del PGOU] no modifica el

35



6989

carácter y contenido de los informes que sobre instrumentos urbanísticos de desarrollo hayan sido evacuados por la Dirección General de Aviación Civil previamente a la aprobación del nuevo Plan General. Por tanto, no se admitirá que el Plan General contemple recalificaciones o reclasificaciones de ámbitos que hayan sido previamente informados por la Dirección General de Aviación Civil con carácter desfavorable si no es para adaptarlos a los condicionantes derivados del informe, debiéndose hacer constar expresamente tal circunstancia en la resolución por la que se acuerde la aprobación definitiva del Plan General."

- Que el Ayuntamiento de Málaga acredite el cumplimiento de las condiciones y medidas que figuran en el presente informe y promueva las actuaciones necesarias para adaptar el planeamiento urbanístico a las limitaciones y requisitos que figuran en el informe de Aena de 10 de marzo de 2009 y su posterior Addenda de 17 de diciembre de 2010. En relación con la Addenda se deberá acreditar, en particular que:
 - En las fichas de los sectores de "TORRE DEL RIO": PAM-LO.2 (97), SUNC-R-LO.11, PAM-LO.6 (T) y SUNC-R-LO.12) se realiza mención expresa a que las edificaciones, incluidos todos los elementos técnicos que se pudieran instalar sobre las mismas (antenas, aparatos de aire acondicionado, etc.) no pueden superar en ningún caso las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga.
 - En las fichas de los sectores de "EL VISO": SUNC-R-G.8, SUNC-R-G.9, SUNC-R-G.10, SUNC-O-G.11, SUNC-R-G.12, SUNC-O-G.16, SUNC-O-G.17, SUNC-O-G.18, SUNC-O-G.19, SUNC-O-G.20, SUNC-O-G.21 y SUNC-O-G.22 se realiza mención expresa a las limitaciones en altura máxima impuestas por la Addenda. Altura máxima sobre el terreno de 10 metros o 11,5 metros incluidos elementos técnicos dispersos como antenas, aparatos de aire acondicionado, etc., según corresponda (salvo en los casos en que haya margen mayor de 10 metros entre la Horizontal Interna y el terreno: entonces se admitirán construcciones cuya altura, incluidos elementos sobre cubierta, quede dentro de ese margen).
 - En la zona de "CHURRIANA" se va a proceder a modificar las Figuras RE.3 y RE.7 en las que se indican las limitaciones impuestas a los distintos sectores.

Independientemente de las consideraciones anteriores se recuerda que, al encontrarse el ámbito incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de

36

construcción y similares), requerirá resolución favorable, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de planeamiento.

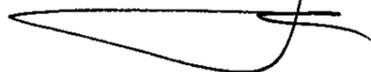
7.- Indicación de recursos y emplazamiento

La Administración competente para la aprobación definitiva del planeamiento podrá interponer contra el presente informe recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación, salvo que opte por plantear previamente el requerimiento regulado en el artículo 44 de la LJCA.

Para el caso de que, por razón del contenido del presente informe, sea recurrido el acto de aprobación definitiva del planeamiento se le comunica que, conforme al artículo 21.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, debería ser emplazada al correspondiente recurso la Administración General del Estado.

Madrid, a 10 de febrero de 2011

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA



Jesús Pérez Blanco

CONFORME

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



Manuel Améijeiras Vales

ANEXO I
ADDENDA DE AENA AL INFORME SOBRE EL ESTUDIO AERONÁUTICO DE LA
REVISIÓN-ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MÁLAGA
EMITIDO POR ESA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL EL 10 DE MARZO DE 2009

Adenda

al informe sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga emitido por esta Entidad Pública Empresarial el 10 de marzo de 2009.

Ref: 15757_01354r1

Con fecha de 10 de marzo de 2009 esta Entidad Pública Empresarial Aena emitió informe sobre el "Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga", en terrenos afectados por las Servidumbres Aeronáuticas de dicho aeropuerto.

La DGAC ha remitido con fecha de 5 de octubre de 2010 el Borrador de Informe sobre la "Nueva Aprobación Provisional de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga".

Con el fin de dar respuesta a dicho borrador de informe y dada la modificación de ciertos ámbitos considerados en la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga se emite esta Adenda con la finalidad de actualizar nuestro informe anterior a la nueva situación. Esta Adenda es compendio del estudio de la Dirección de Operaciones ATM con código DOSC-09-INF-028-1.0, del estudio de la Dirección de Ingeniería y Explotación Técnica con código NYVI-EVA-SIM-020-01/09, revisado a diciembre de 2010, conforme a las modificaciones llevadas a cabo en la instalación Radar LEMG I y del estudio de la Dirección de Planificación de Infraestructuras por lo que se refiere a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga, concluyéndose lo siguiente:

ZONA DE TORRE DEL RÍO

Todos los sectores de la zona Torre del Río (PAM-LO.2(97), SUNC-R-LO.11, PAM-LO.6(T) y SUNC-R-LO.12 de la Nueva Aprobación Provisional) deberán respetar las Servidumbres Aeronáuticas para que su desarrollo no afecte a la seguridad ni a la regularidad de las operaciones del Aeropuerto de Málaga.

Para ello, todas las edificaciones, incluidos todos los elementos técnicos que se pudieran instalar sobre las mismas (antenas, aparatos de aire acondicionado, etc)

deberán quedar por debajo de la superficie cónica que, en esta zona de Torre del Río, se encuentra entre las cotas de 60 y 92 metros MSL.

ZONA REPSOL

Todos los sectores de la zona Repsol (SUNC-R-P.2, y SUNC-O-LO.17 en la Nueva Aprobación Provisional) deberán respetar las Servidumbres Aeronáuticas para que su desarrollo no afecte a la seguridad ni a la regularidad de las operaciones del Aeropuerto de Málaga.

Para ello, todas las edificaciones, incluidos todos los elementos técnicos que se pudieran instalar sobre las mismas (antenas, aparatos de aire acondicionado, etc) deberán quedar por debajo de la superficie cónica que, en esta zona Repsol, se encuentra entre las cotas de 78 y 140 metros MSL.

ZONA EL VISO

Aclarar que el informe de Aena comprende tres estudios que analizan distintas afecciones a la seguridad y regularidad de las operaciones. La restricción impuesta por el estudio realizado por la Dirección de Operaciones ATM con código DOSC-09-INF-028-1.0 en el que se concluye que en la zona de El Viso la altitud máxima permitida que podría alcanzar cualquier obstáculo debe ser de 132 metros, no ha de considerarse como la única limitación. En la zona de El Viso es más crítico el estudio de la Dirección de Planificación de Infraestructuras.

Ya que no se puede entender como definitiva la propuesta de planeamiento recibida para el estudio en 2009, pudiendo efectuarse cambios en la disposición y altura de las edificaciones, y ante la necesidad de dar una limitación de altura general y no para edificios concretos, la Dirección de Planificación de Infraestructuras concluye lo siguiente:

El desarrollo propuesto para la zona de El Viso vulnera las Servidumbres Aeronáuticas, en concreto la superficie horizontal interna. Tanto en la zona a desarrollar como en ámbitos contiguos existen ya edificaciones de pequeño porte, de entre 7 y 9 m de altura. Dada esta circunstancia y teniendo en cuenta las características topográficas de la zona podría admitirse que la construcción de nuevas edificaciones de alturas similares a éstas no supondría una modificación del escenario actual para las operaciones en el Aeropuerto de Málaga si se respetasen los siguientes condicionantes:

- Como norma general el desarrollo urbanístico (incluyendo todos los elementos técnicos que pudieran instalarse sobre las edificaciones) en las zonas donde el margen entre el terreno y la servidumbre sea mayor de 10 metros (es decir, cuando el terreno se encuentre en cotas de 48 metros MSL o inferiores) el desarrollo urbanístico deberá respetar la superficie horizontal interna.
- En zonas con cotas mayores a 48 metros MSL podrían admitirse las siguientes alturas máximas:

- o 7,5 metros de altura sobre el terreno en los sectores:
 - SUNC-R-G.10 (SUNC-R-G.8 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.11 (SUNC-R-G.9 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.12 (parte del SUNC-R-G.10 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.13 (parte del SUNC-R-G.10 y SUNC-O-G.11 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.14 (SUNC-R-G.12 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.16 (SUNC-O-G.16 en la Nueva Aprobación Provisional)

Adicionalmente, sobre los 7,5 metros de altura indicados serían admisibles elementos técnicos dispersos como antenas, aparatos de aire acondicionado, etc. hasta un máximo de 2,5 metros de altura.

- o 9 metros de altura sobre el terreno en los sectores:
 - SUNC-R-G.17 (SUNC-O-G.17 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.18 (SUNC-O-G.18 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.19 (SUNC-O-G.19 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.20 (SUNC-O-G.20 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.21 (SUNC-O-G.21 en la Nueva Aprobación Provisional)
 - SUNC-R-G.22 (SUNC-O-G.22 en la Nueva Aprobación Provisional)

Adicionalmente sobre los 9 metros de altura indicados serían admisibles elementos técnicos dispersos como antenas, aparatos de aire acondicionado, etc. hasta un máximo de 2,5 metros de altura.

ZONA DE CHURRIANA

El desarrollo propuesto para la zona de Churriana vulnera las Servidumbres Aeronáuticas. No obstante lo anterior, una vez realizadas las simulaciones radioeléctricas correspondientes y teniendo en cuenta la configuración del entorno podrían considerarse compatibles con la operación de las aeronaves los siguientes desarrollos:

- La construcción en las parcelas del sector SUS-CH.5 deberá cumplir las condiciones que se indican a continuación:

- o La altura máxima de dichas edificaciones deberá ser igual o inferior a 12 m, incluidos todos los elementos técnicos que se pudieran instalar en la cubierta de las mismas (antenas, aparatos de aire acondicionado, etc), es decir, las cotas MSL máximas admisibles de las tres edificaciones incluidas dentro del sector SUS-CH.5 deberán ser de 42 y 47 m (ver Figura RE.2 del documento NYVI-EVA-SIM-020-01/09).
- o Las fachadas de estas edificaciones deben carecer de elementos metálicos y presentar un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y evitar las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.
- Para el resto de las parcelas, se han obtenido diferentes resultados dependiendo de la Instalación Radioeléctrica crítica considerada. En las Figuras 1 y 2 contenidas al final de esta Adenda (que actualizan la Figura RE.3 y Figura RE.7 del documento NYVI-EVA-SIM-020-01/09) se muestran los resultados obtenidos para cada parcela, según el código de colores que a continuación se indica:
 - o Rojo: las edificaciones propuestas en estas parcelas no se consideran admisibles desde el punto de vista radioeléctrico, debiendo limitarse su altura a la cota MSL especificada en las figuras anteriormente mencionados.
 - o Naranja: la construcción en estas parcelas se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico siempre que la orientación de las paredes cumpla con las restricciones indicadas en las Figuras RE.4 a RE.6 del documento NYVI-EVA-SIM-020-01/09 debido a que, en este caso, su afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de Navegación Aérea de Aena es despreciable.

En estas parcelas podría considerarse que la construcción de edificaciones en las mismas no supondría una modificación significativa del escenario actual para las operaciones en el Aeropuerto de Málaga dada su afinidad con elementos ya existentes en su entorno más próximo, y siempre que no superen los 7 metros de altura sobre el terreno, o los 10 metros de altura sobre el terreno, de acuerdo a la información complementaria aportada al Estudio Aeronáutico.

- o Verde: la construcción de las parcelas se considera admisible desde el punto de vista radioeléctrico, debido a que su afección en la calidad de las señales en el espacio de las Instalaciones Radioeléctricas de Navegación Aérea de Aena es despreciable.

El terreno de la mayor parte de estas parcelas se encuentra vulnerando la superficie horizontal interna pudiendo considerarse que la construcción de edificaciones en las mismas no supondría una modificación significativa del

escenario actual para las operaciones en el Aeropuerto de Málaga dada su afinidad con elementos existentes en su entorno más próximo, siempre que no superen la cota MSL de la superficie horizontal interna, o bien los 7 metros de altura sobre el terreno, según figura en el Estudio Aeronáutico presentado.

ÁREA DE SEGURIDAD DEL RADAR MGA Y DEL NDB RMA

Dentro de estas zonas, no se admitirá ninguna actuación con carácter general al amparo del PGOU de Málaga y se requerirá siempre la tramitación de una solicitud de autorización específica para cada proyecto constructivo en particular, debiendo realizarse dicho trámite según los conductos que establece la normativa en vigor.

Para todos los ámbitos, en el caso de que se utilice maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las Instalaciones Radioeléctricas de NA de Aena. Cabe señalar, sin embargo, que en el sector SUS-CH.5, no se debería permitir la instalación de maquinaria de mayor altura a la especificada para las edificaciones.

Por otra parte, se recomienda que las fachadas de las nuevas construcciones, dada su cercanía a las Instalaciones Radioeléctricas analizadas, presenten un acabado rugoso, que no favorezca la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y que se eviten las aristas vivas, siendo más favorables los acuerdos curvos y suaves.

Debe informarse a los vecinos que residan, trabajen y/o estudien a una distancia inferior a 5 km de la instalación Radar, que se encuentran en las proximidades de dicha estación y, por ende, sometidos a la presencia de señales radioeléctricas. Sin embargo, la densidad de potencia de estas señales, a tenor de lo peritado por entidad independiente de acreditada solvencia, se encuentra significativamente por debajo de lo exigido como nivel máximo por la Recomendación 1995/519/CE de la Comisión Europea, recogida, a su vez, por el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, del Ministerio de la Presidencia.

Finalmente, será imprescindible comunicar la fecha de conclusión de las obras a la División de Navegación y Vigilancia de Aena (NYVI), a través de la Dirección de Planificación e Infraestructuras, con la finalidad de conocer a partir de qué momento su afección quedará registrada en las calibraciones en vuelo que se realizan periódicamente.

Las conclusiones del presente informe serán de aplicación a los ámbitos de la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga indicados en el Estudio de Seguridad y para los ámbitos equivalentes de la Nueva Aprobación Provisional.

Indicar que se ha constatado que en algunos casos los sectores de la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga no coinciden con los de la Nueva Aprobación Provisional. Cuando abarcan un área mayor las conclusiones obtenidas para el sector no podrán hacerse extensivas a las áreas ampliadas.

Además de las consideraciones tenidas en cuenta para los ámbitos singulares recogidos en el documento "Estudio de Seguridad Aeronáutico sobre la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga", el Plan General de Ordenación Urbana deberá respetar con carácter general las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga, aprobadas por el Real Decreto 1842/2009, de 27 de noviembre (BOE de 29 de enero de 2010).

También se ha observado que otros sectores propuestos en la "Nueva Aprobación Provisional de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga" se localizan en las zonas de seguridad de los equipos radioeléctricos NDB GM, LLZ-12, RADAR RAD DEFI y GP-GAA, requiriéndose para cada uno de ellos la tramitación de una solicitud de autorización como la indicada para el RADAR MGA y el NDB RMA que determine la viabilidad del desarrollo urbanístico.

Se ha comprobado igualmente que existen sectores propuestos en la Nueva Aprobación Inicial de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga que no se ajustan a las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga antes mencionadas, como por ejemplo PA-CH.1(83), PA-CH.3(83), PA-CH.5(83), PA-CH.1(97), PA-CH.2(97), PA-CH.4(97), PA-CH.11(97), SUS-CH.7, SUNC-R-CH.1, SUNC-R-CH.5, PA-G.10 (97), ED-G.1, ED-G.3, SUS-G.4, SUNC-R-LO.10, SUNC-R-LO.8, PA-PT.3(83), PA-PT.7(83), PAM-PT.1(97).

Cualquier sector cuyo desarrollo vulnere las Servidumbres Aeronáuticas requerirá un estudio aeronáutico específico previo que demuestre que las edificaciones que propone no afectarían a la seguridad ni a la regularidad de las operaciones del Aeropuerto de Málaga.

Madrid, 17 de diciembre de 2010

Jefe División de Servidumbres Aeronáuticas

- Carlos Secades Gallego -

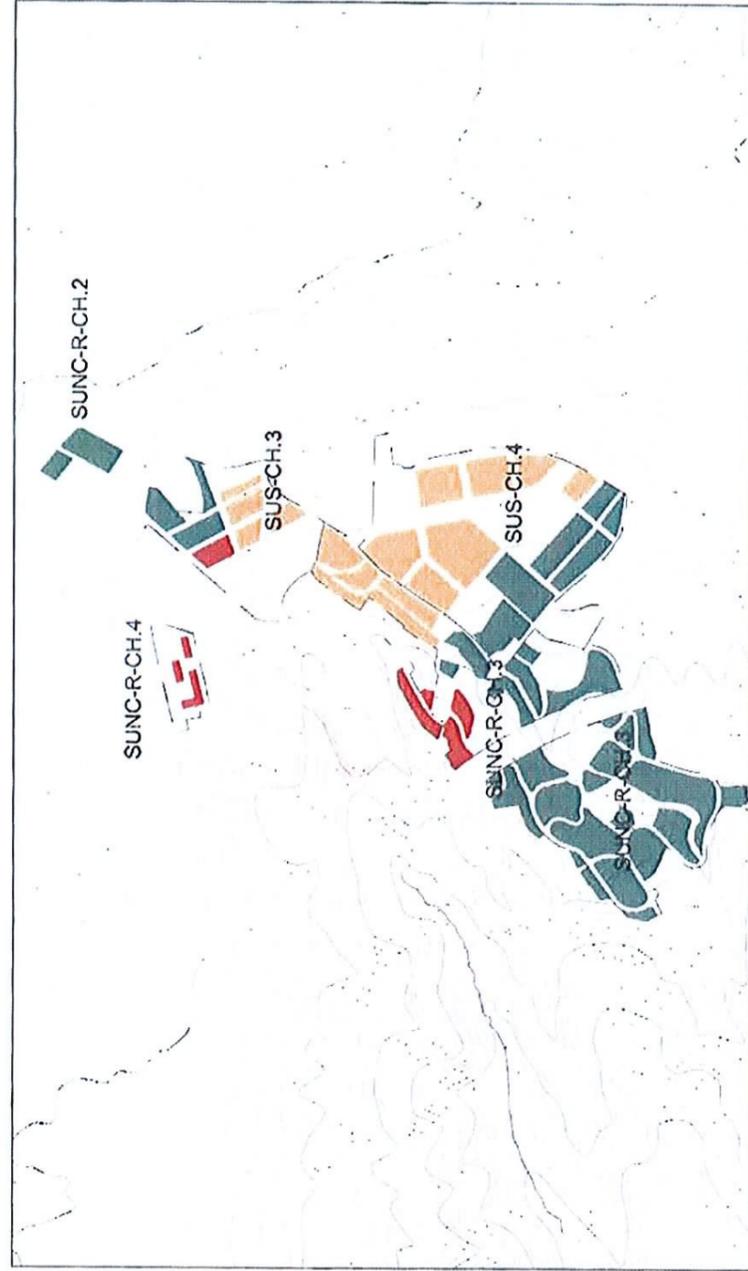


Figura 1

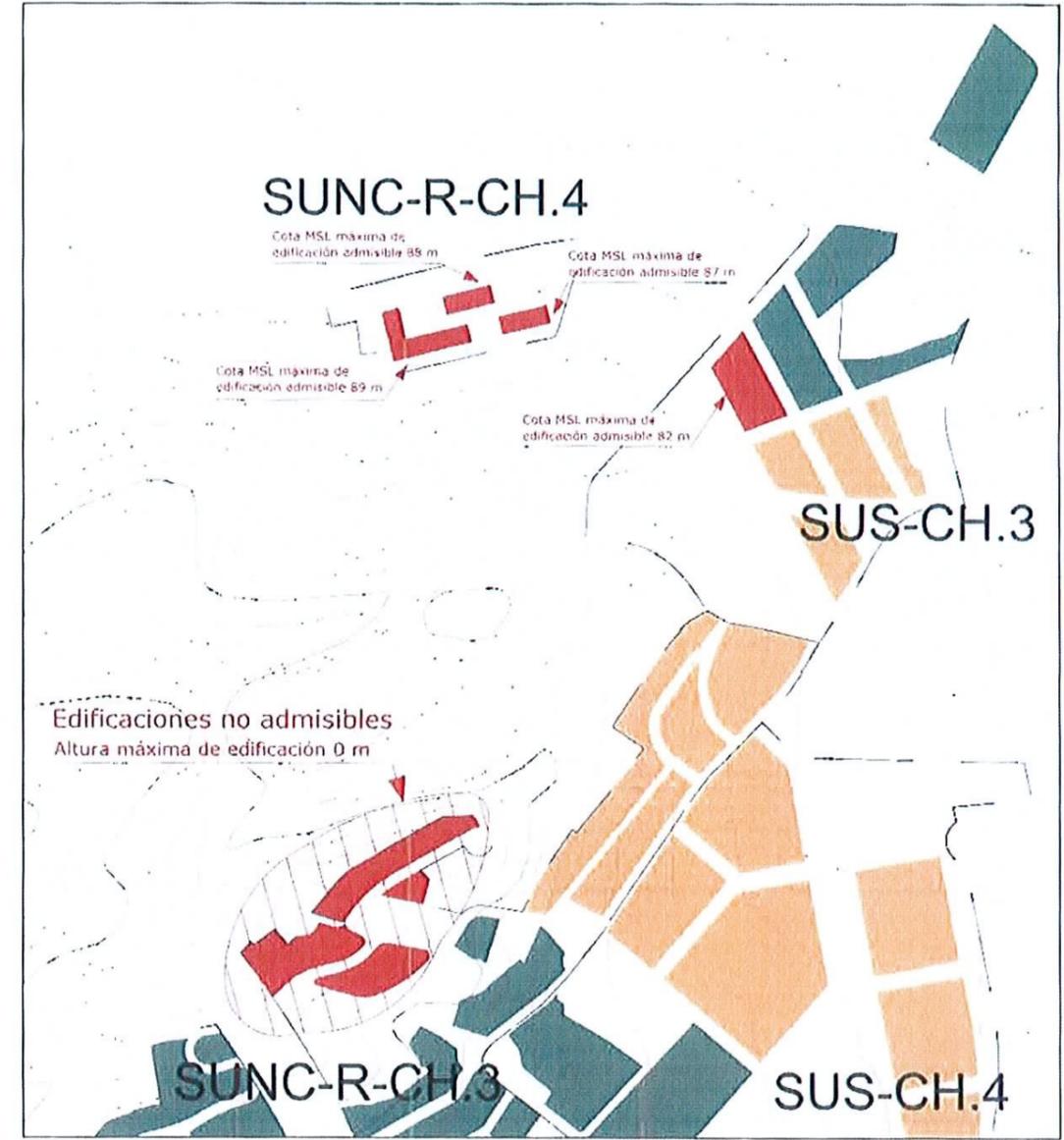


Figura 2

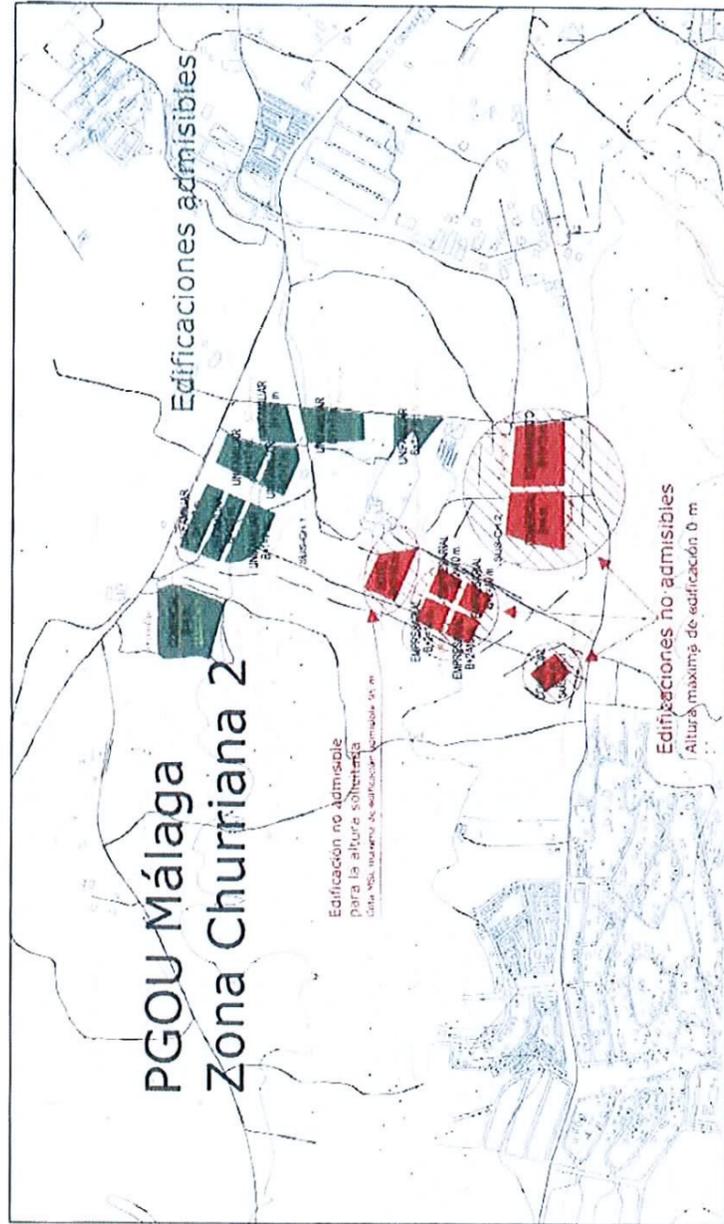


Figura 3

DPI/SSAA/CCS

9 / 9

Adenda Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga

7000 -



Ayuntamiento de Málaga

Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras



6926

Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

DÑA. YOLANDA ROMERO GÓMEZ, VICESECRETARIA DELEGADA DE LA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO, OBRAS E INFRAESTRUCTURAS.

CERTIFICA: Que por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, con fecha 7 de Marzo de 2011, se ha emitido informe del siguiente tenor literal: -----

"Expediente: REVISIÓN DE PGOU.-----

Asunto: Informe para redacción de Compromiso Municipal Modificado para el cumplimiento del Borrador de Informe de la Dirección General de Aviación Civil sobre la Nueva Aprobación Provisional de la Revisión del PGOU, y del informe de fecha 20 de diciembre de 2010 sobre el anterior certificado municipal, incluyendo la adenda de AENA de su Anexo I.-----

Con fecha 5 de Octubre de 2010 (Registro General de Entrada 13 de Octubre), ha sido emitido borrador de informe por la Dirección General de Aviación Civil de la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, al documento de Nueva Aprobación Provisional de la Revisión del PGOU de Málaga.-----

Tras las reuniones mantenidas con dicha Dirección General y con A.E.N.A. a propósito de dicho borrador de informe, como aclaración al mismo, y con el objeto de que por la Dirección General sea emitido el informe definitivo, fue acordado la forma en que iba a ser modificada la Revisión del PGOU para dar cumplimiento a dicho borrador de informe.-----

Dicho acuerdo fue trasladado a un certificado municipal de compromiso de modificación de la Revisión- Adaptación del PGOU de Málaga, emitido con fecha 15 de diciembre de 2010, que fue informado por la Dirección General de Aviación Civil el 20 de diciembre de 2010.-----

En dicho informe se le da el visto bueno a dicho certificado y se especifican las condiciones adicionales a las propias del cumplimiento de dicho certificado por la Revisión del PGOU, para emitir informe favorable al mismo.-----

Entre dichas condiciones se encuentra el cumplimiento de la adenda de AENA a su informe de 10 de marzo de 2009, incluida como Anexo I al mismo, en este informe de 20 de diciembre de 2010.-----

Con fecha 21 de enero de 2011 fue dictada Orden de la Consejera de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía por la que se aprueba definitivamente la Revisión- Adaptación del Plan General de Málaga, de acuerdo con el informe emitido

[Handwritten signature]



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de fecha 21 de diciembre de 2010, incluyendo todos los condicionantes aludidos, deducidos de los informes sectoriales de la Dirección General de Aviación Civil.-----

Con fecha 10 de febrero de 2011 fue emitido informe favorable sobre la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga, por la Dirección General de Aviación Civil, condicionado al cumplimiento de las condiciones ya recogidas en el informe de 20 de diciembre de 21010 de la Misma Dirección General.-----

Con el fin de extender el compromiso municipal de cumplimiento por parte de la Revisión del PGOU, a la totalidad de dichas condiciones, surgidas con posterioridad a la emisión del certificado municipal de fecha 15 de diciembre, se ha acordado redactar un nuevo compromiso certificado que refunda la totalidad de condiciones a incluir en el documento de Revisión del PGOU, en los textos que se derive del cumplimiento de la Orden de Aprobación Definitiva de la Consejera de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, de fecha 21 de enero de 2011, de la siguiente forma y con el siguiente alcance:-----

2. Remisión de los Proyectos urbanísticos y carácter del informe.-----

Esta Gerencia entiende que la remisión al Mº de Fomento de los instrumentos de ordenación de los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas debe realizarse según establece el Artº 32.1. 2ª de la LOUA.-----

3. Normativa Sectorial.-----

Dada la nueva legislación sectorial que ha aparecido en este tiempo y la que se nos indica no ha sido referida en anteriores informes, se incluye toda ella en el Capítulo 3 del Título II de la Memoria Informativa, que quedará como sigue:-----

3.7. Aeropuertos.-----

1. Regulación.-----

1. Normativa General:-----

- Ley 48/60, de 21 de julio sobre Navegación Aérea, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre, y la Ley 5/2010 de 17 de marzo.-----
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.-----
- Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre.-----
- Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.-----
- Decreto 584/72, de 24 de febrero de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre.-----
- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.-----
- Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.-----

Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

- Orden del Ministerio de Fomento de 13 de julio de 2006, por la que es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Málaga.-----
- Real Decreto 1842/2009 de 27 de Noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Málaga.-----
- Orden FOM/300/2010 de 29 de enero, por el que se modifica la delimitación de la zona de servicio del Plan Director del aeropuerto de Málaga, aprobado por Orden FOM/2615/2006 de 13 de julio de 2008.-----

2. Sistema General Aeroportuario.-----

- Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Social.-----
- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos Interés General y su Zona de Servicio.-----
- Orden del Ministerio de Fomento de 13 de julio de 2006, por la que es aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Málaga.-----
- Orden FOM/300/2010 de 29 de enero, por el que se modifica la delimitación de la zona de servicio del Plan Director del aeropuerto de Málaga, aprobado por Orden FOM/2615/2006 de 13 de julio de 2008.-----

3. Afecciones acústicas.-----

- Ley 48/60, de 21 de julio sobre Navegación Aérea, establece las Servidumbres Aeronáuticas, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Aéreas Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre por la que se establecen las Servidumbres Acústicas en razón de la Navegación Aérea y la Ley 5/2010 de 17 de marzo sobre servidumbres acústicas y planes de acción en materia de ruido.-----
- Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre de 2003.-----
- Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.-----
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de Octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.-----
- Las Huellas de ruido que figuran en el Plan Director del Aeropuerto de Málaga aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 13 de julio de 2006.-----
- Las Huellas de Ruido elaboradas conforme a los criterios empleados por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para la aplicación del Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de Málaga conforme a lo establecido en la Resolución de 2 de septiembre de 2003 de Secretaría General de medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Ampliación del aeropuerto de Málaga".-----
- La Huellas de Ruido que figuran en el estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del campo de vuelos del aeropuerto de Málaga, Torremolinos y Málaga (Málaga), cuya Declaración de Impacto Ambiental se formuló por Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio climático de 21 de junio de 2006.-----



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

4. Sistema General Aeroportuario.

4.2. Afecciones sobre el territorio.

El radiofaro omnidireccional de Monte de la Reina será calificado como Sistema General en Suelo No Urbanizable en el Plano P.1.7.1. de Suelo No Urbanizable.

El vial distribuidor situado al noroeste del aeropuerto es una vial ya autorizado por la Dirección de Aviación Civil a la Junta de Andalucía. El gaseoducto al que se alude es una instalación antigua de la que se desconoce su ubicación exacta.

No obstante, en prevención de las instalaciones que existan o puedan llegar a existir en el ámbito del Sistema General Aeropuerto, en el Artº 6.8.22 de la Revisión se incluirá un párrafo para requerir las acreditaciones e informes correspondientes, quedando el Artículo como sigue:

Artículo 6.8.22. Composición y Regulación del Aeropuerto.

1. La ordenación del Aeropuerto se desarrollará de conformidad con lo dispuesto en el "Plan Director del Aeropuerto de Málaga" aprobado por Orden del Ministerio de Fomento Orden FOM/2615/2006, de 13 de julio, de conformidad con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social y en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, y su modificación aprobada por Orden FOM/300/2010, de 29 de enero, donde se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, comprendiendo todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos. A tal efecto la zona de servicio se estructura, según el citado Plan Director en tres grandes áreas homogéneas, delimitadas en los planos correspondientes: 1º subsistema de movimiento de aeronaves; 2º subsistema de actividades aeroportuarias, con sus correspondientes zonas funcionales, y 3º zona de reserva aeroportuaria.

2. Este Subsistema se regulará por lo establecido en la normativa siguiente, o la que le sustituya, complemente o modifique:

- Ley 48/60, de 21 de julio sobre Navegación Aérea, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre y la Ley 5/2010, de 17 de marzo.
- Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

- Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre.
- Decreto 584/72, de 24 de febrero de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre.
- Real Decreto 1842/2009 de 27 de Noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Málaga.
- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
- Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.
- Orden del Ministerio de Fomento Orden FOM/2615/2006, de 13 de julio por la que fue aprobado el Plan Director del Aeropuerto de Málaga.
- Orden FOM/300/2010, de 29 de enero, por la que se modifica la delimitación de la zona de servicio del plan director del Aeropuerto de Málaga, aprobado por Orden FOM/2615/2006, de 13 de julio.

3. Cualquier instalación, infraestructura, construcción o uso ajenos a los contemplados por el Plan Director del Aeropuerto de Málaga para su Zona de Servicio, requerirá la acreditación por el ente público empresarial AENA de que no suponen una interferencia o perturbación en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo previstas en el Plan Director del Aeropuerto de Málaga, ni compromete la seguridad, ni afecta de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, así como el informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil.

4. Helipuertos (HP):

- 4.1. Se entiende por helipuerto el aeródromo destinado exclusivamente a movimiento de helicópteros.
- 4.2. Los helipuertos podrán construirse en superficie o en plataforma elevada en azoteas sobre edificios. Será de aplicación la legislación que regule los elementos y espacios para el desarrollo de la actividad.
- 4.3. En todo caso, la instalación de un helipuerto precisará la obtención de la correspondiente licencia municipal.

En cuanto a clasificar el Área de Cautela como Suelo No Urbanizable:

En la Memoria Justificativa de la Corrección de la Aprobación Provisional de Junio de 2009 ya se contestó a esto: "Se mantiene la misma como SNU protegido como suelo de vega, lo que garantiza su no urbanización. Cualquier instalación requerirá el acuerdo con AENA."

5. Afecciones acústicas.

5.2.- Afecciones sobre el territorio.

De resultas del análisis conjunto del borrador de informe, y de las aclaraciones efectuadas al mismo:

Se reitera que en Málaga hay tres posibilidades de clasificación de suelo urbano:--





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

1. Suelo Urbano directo. Es suelo urbano consolidado, generalmente construido, que proviene de Planes Generales antiguos. No se detecta ningún cambio en su calificación. Un cambio significativo lo desconsolidaría y obligaría a incluirlo en una unidad de ejecución (SUNC).-----
2. PA, PAM (83 y 97). Son sectores de los Planes Generales de 1983 y 1997 con planeamiento aprobado que se mantiene (PA) o se modifica puntualmente (PAM). Se mantienen pues todas sus características esenciales, calificación, alturas etc., que son las que darían lugar a aumento de población.-----
3. Suelo Urbano No Consolidado. Unidades de Ejecución de nuevo suelo urbano. No hay ninguna unidad de este tipo en la huella acústica del aeropuerto, como puede comprobarse. (excepto los que se señalan más adelante, en Campanillas que eran SUC en el PGOU de 1997, y que no han variado sus características).-----

Por ello se propone las siguientes frases a incluir en los distintos sectores de suelo urbano y urbanizable afectados por la huella sonora.-----

En todos los nuevos sectores del nuevo Plan afectados por la huella, sean industriales o residenciales, sean urbanos o urbanizables:-----

"Al ser un suelo afectado por la huella acústica del aeropuerto, no podrá calificarse ninguna parcela como residencial, equipamiento educativo o sanitario, dentro de la huella acústica".-----

SECTOR	DENOMINACION	Categoría
SUNC-O-BM.3	GOLF	S.U.N.C.
SUNC-O-CA.27	PE-SNU CORTIJO JURADO	S.U.N.C.
SUNC-R-G.1	NUDO AEROPUERTO	S.U.N.C.
SUNC-R-G.3	CARRIL DE MONTAÑEZ	S.U.N.C.
SUNC-R-G.4	CALLE JULIO CAMBA	S.U.N.C.
SUNC-R-G.5	EMILIO SALGARI	S.U.N.C.
SUNC-O-G.6	CARRIL GUETARA	S.U.N.C.
SUNC-O-G.24	AEROPUERTO 1	S.U.N.C.
SUNC-O-G.25	AEROPUERTO 2	S.U.N.C.
SUNC-O-G.26	AEROPUERTO 3	S.U.N.C.
SUS-BM.1	SUNP-BM.5 LA CIZAÑA	S.U.S.
SUS-CA.8	ROSADO OESTE	S.U.S.
SUS-CA.3	STA. ROSALIA ESTE R.	S.U.S. minimo
SUS-CA.7	LIRIA ESTE R.	S.U.S. minimo
SUS-CA.9	ROSADO CENTRAL	S.U.S.
SUS-CA.10	ROSADO ESTE	S.U.S.



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

SUS-CA.11	CASTAÑETAS	S.U.S.
SUS-CA.12	VEGA LA VICTORIA	S.U.S.
SUS-CA.13	ESTACION DE STA. AGUEDA	S.U.S.
SUS-CA.14	SANTA AGUEDA	S.U.S.
SUS-CA.19	LAS MORAS	S.U.S.
SUS-CH.5	CARAMBUCO	S.U.S.
SUS-CH.6	LA LOMA 1	S.U.S.
SUS-CH.7	LA LOMA 2	S.U.S.
SUS-G.1	SAN JULIAN	S.U.S.
SUS-G.4	HUERTECILLA-TARAJAL	S.U.S.
SUS-G.5	GUADALHORCE-AEROPUERTO - 1	S.U.S.
SUS-G.6	GUADALHORCE-AEROPUERTO - 2	S.U.S.
SUS-T.1	SANTA MATILDE	S.U.S.
SUS-T.2	ZOCUECA OESTE	S.U.S.
SUS-T.3	ZOCUECA ESTE	S.U.S.
SUS-T.4	CERAMICAS R.	S.U.S. min. fut.

En los suelos afectados, con planeamiento de desarrollo aprobado con anterioridad a este PGOU, ya sean industriales o residenciales, urbanos no consolidados o urbanizables, y pequeños ámbitos de SUNC clasificados como SUC en el PGOU de 1997. (LOS PA, PAM QUE SEAN SUC, SIN FRASE, AL ESTAR ABSOLUTAMENTE CONSTRUIDOS):-----

"Al ser un suelo afectado por la huella acústica del aeropuerto, no podrán aprobarse modificaciones que supongan un aumento del número de viviendas. Las licencias que se otorguen al amparo del régimen existente quedarán condicionadas a su insonorización conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., por parte del promotor del expediente."-----

SUNC-O-CA.9 S.U.N.C.	SANTA AGUEDA / SERRANITO R.	S.U.C. PGOU 97
SUNC-O-CA.10 S.U.N.C.	SANTA AGUEDA / ABEDUL R.	S.U.C. PGOU 97
SUNC-O-CA.11	CAMINO DE SANTA AGUEDA R.	S.U.C. PGOU 97
SUNC-O-G.2	CAMINO LOMA SAN JULIAN R.	S.U.C. PGOU 97
PA-BM.2(83)	PERI GOLF GUADALMAR R	S.U.C. Const.
PA-BM.3(83)	ED VEGA DE ORO R	S.U.C. Const.
PA-BM.10(83)	PERI FINCA EN LOMA SAN JULIAN R	S.U.C. Const.
PA-BM.11(83)	PERI SAN JULIAN (Cno. De los Carabineros) R	S.U.C. Const.
PA-BM.1(97)	SUP-BM.1 ROJAS SANTA TECLA R.	Inf.AC S.U.O
PA-BM.4(97)	SUNP-BM-3 Cº INT. SERV. TUR.S.1	S.U.C. Const.



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

PA-BM.5(97)	SUNP-BM-3 Cº INT. SERV. TUR. S.2.	S.U.C. Const.
PA-CA.1(83)M	ED SANTA ROSALIA R	S.U.C. Const.
PA-CA.7(83)M	PERI LAS CASTAÑETAS R	S.U.C. Const.
PA-CH.3(83)	ED DEL RT-CH.1 HELIOMAR R	S.U.C. Const.
PA-CH.5(83)	PERI DE UA-CH.2 PLATERO R	S.U.C. Const.
PA-CH.6(83)	ED FINCA LA NORIA B R	S.U.C. Const.
PA-CH.7(83)	ED FINCA LA NORIA A R	S.U.C. Const.
PA-CH.3(97)	SUP-CH.3 EL CUARTÓN R.	S.U.O.
PA-CH.4(97)	SUP-CH.4 LAS ESPEÑUELAS R	S.U.C. Const.
PA-CH.6(97)	SUP-CH.6 ATALAYA R.	S.U.O.
PA-CH.7(97)	SUP-CH.7 LOS PAREDONES UE-1/UE-2 R.	S.U.O.
PA-CH.9(97)	PERI.CH.2 LAS ANIMAS R.	S.U.N.C.
PA-G.9(83)	PERI UA-I.4 GUALDALHORCE (POLG. 0)	S.U.C. Const.
PA-G.12(83)	ED CAMINO LOMA DE SAN JULIAN R	S.U.C. Const.
PA-G.13(83)	PERI VILLA ROSA	S.U.C. Const.
PA-G.15(83)M	POLIGONO INDUSTRIAL LA HUERTECILLA	S.U.N.C.
PA-G.1(97)	PERI-G.4 CORTIJO SAN JULIAN	S.U.N.C.
PA-G.2(97)	SUP-G.7 COMERCIAL VILLA ROSA	S.U.C. Const.
PA-G.3(97)	UE-G.6 VILLA ROSA II	S.U.N.C.
PA-T.6(97)	SUP-T.9 TREVENEZ	S.U.C.
PAM-BM.1(97)	SUNP-BM-3 CºINT. SERVICIOS TURISTICOS	S.U.O.
PAM-CH.1(97)	ED-CH.1 LA GAMERA R.	S.U.N.C.
PAM-G.1(83)M	PERI MERCAMÁLAGA 1	S.U.C. Const.
PAM-G.2(83)	PPO GUADALHORCE	S.U.C. Const.

Y, por último, en los suelos afectados por la huella acústica de ahora pero no por la futura:-----

"El planeamiento de desarrollo no podrá llevarse a cabo hasta tanto no queden establecidas las huellas de ruido del tráfico aéreo producidas por la futura configuración del sistema aeroportuario con las dos pistas en funcionamiento y se informe por la Dirección General de Aviación Civil su no afectación por la huella acústica del aeropuerto".-----



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

SUS-CA.2	STA. ROSALIA CENTRAL R.	S.U.S
SUS-CA.16	MANCERAS OESTE R.	S.U.S
SUS-CA.20	STA. ROSALIA SUR R.	S.U.S
SUS-CA.15	REBANADILLA	S.U.S.min. fut.
SUS-CA.18	VEGA SAN GINES R.	S.U.S.min. fut.

CÓDIGOS

Cons.....Construidos

Mínimo.....Mínima afectación del sector, solo en la huella actual, resoluble mediante no calificación residencial de la zona afectada en el Plan de desarrollo.

Min,fut.....Mínima afectación del sector en la huella futura, resoluble mediante no calificación residencial de zona afectada en el Plan de desarrollo.

R.....Calificación Residencial. (Los que no tienen R: otra calificación).

S.U.C. PGOU 97...Ámbitos mínimos clasificados como suelo urbano consolidado, en el PGOU de 1997.

Inf. AC.....Ya informado por Aviación Civil

Para prevenir las modificaciones en suelo urbano consolidado que aumenten el número de personas (el volumen edificable), el Artº 9.3.18. será completado de la manera siguiente:-----

"En cuanto a los ámbitos afectados por la huella acústica del aeropuerto,(delimitada por la envolvente de las isofonas Leq_{día} 60 dBA Leq_{noche} 50 dBA, salvo que la normativa aplicable en materia de afectaciones acústicas establezca otros índices para su delimitación), no podrá calificarse en ellos ninguna parcela como residencial, equipamiento educativo o sanitario. En los suelos calificados como residencial en el PGOU por ser suelos consolidados o contar con planeamiento de desarrollo aprobado con anterioridad a este PGOU, no podrán aprobarse modificaciones que supongan un aumento del número de viviendas. Las licencias que se otorguen al amparo del régimen existente quedarán condicionadas a su insonorización conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., por parte del promotor del expediente.-----

En los ámbitos que, tal y como recogen sus fichas, están afectados por la huella acústica actual del aeropuerto de Málaga pero no con la que se derivaría con la futura configuración con las dos pistas en funcionamiento, queda recogido en la mismas que el planeamiento de desarrollo no podrá llevarse a cabo hasta tanto no queden establecidas las huellas de ruido del tráfico aéreo producidas por la futura configuración del sistema aeroportuario con las dos pistas en funcionamiento, y se informe por la Dirección General de Aviación Civil su no afectación por la huella acústica del aeropuerto."-----

Respecto a las insonorizaciones, en el documento aprobado provisionalmente, en el Artº 9.3.18.3. se ha dispuesto:-----

"Las licencias que se otorguen al amparo del régimen existente quedarán condicionadas a su insonorización conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., por parte del promotor del expediente."-----





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

Y ello con independencia de su clasificación, en todos los suelos, (incluido el suelo no urbanizable), ya que la licencia urbanística es el instrumento donde exigir la insonorización. En vez de añadir la frase: "no corriendo el titular del Aeropuerto con los costes de insonorización", se especifica que corre a cargo del promotor del expediente.

No ha sido considerada la recomendación de anotar en el Registro de la Propiedad las afecciones sonoras toda vez que su medición preliminar incluida en el Plan Director y en el PGOU no es definitiva y no constituye una servidumbre legal, por lo que sería de más difícil justificación hacerla constar en el Registro de la Propiedad.

6. Servidumbres Aeronáuticas.

6.2. Afecciones sobre el territorio.

RESPECTO A LAS ZONAS ANALIZADAS POR AENA INCLUIDAS EN EL ESTUDIO AERONÁUTICO DEL PGOU:

No han sido aceptados los argumentos de la Gerencia Municipal de Urbanismo en el sentido de que el estudio de ámbitos singulares del estudio aeronáutico del PGOU, realizados sobre una muestra de sectores con posibles incumplimientos de las servidumbres, no era más que una aproximación al Estudio Aeronáutico que debería presentar el planeamiento de desarrollo con la situación y altura exacta de las edificaciones. Toda vez que un PGOU solo desarrolla la ordenación pormenorizada en los suelos ordenados, y por tanto no es competente en el resto de suelos para la misma. El Estudio se realizó sobre posibles ubicaciones y ordenaciones.

Se mantuvo que en esta fase de Plan General se trata solo de "avisar" de posibles afectaciones en las fichas correspondientes de los sectores donde se prevea ahora tal posible afección, para que se realicen en los planes parciales o especiales los estudios correspondientes que garanticen su viabilidad, distinguiéndolos del resto de sectores que, aun estando en la zona abarcada por las superficies limitadoras, no se les supone afección alguna, aunque igualmente hayan de ser informados por la Dirección General de Aviación Civil.

Así se aceptó para los demás sectores afectados pero no para los analizados por AENA del Estudio Aeronáutico del PGOU, que han de cumplir las condiciones siguientes, a recoger en sus fichas, salvo pronunciamiento de AENA en otro sentido:---

1. CHURRIANA

SUS-CH.5

- La altura máxima de las construcciones incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores,



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) no puede superar los 12 metros sobre el terreno. Es decir las cotas MSL máximas admisibles de las tres edificaciones incluidas dentro del sector SUS CH% deberán ser de 42 y 47m..No se permite la instalación de maquinaria de mayor altura a la especificada para las edificaciones.

- Las fachadas de las edificaciones deben carecer de elementos metálicos y presentar un acabado rugoso, que no favorezcan la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y evitar las aristas vivas siendo más favorable los acuerdos curvos y suaves.

SUS CH.3

- Este sector será suspendido de su aprobación definitiva, dada la necesidad de adecuar ámbito y/o edificabilidad por la afección de la parcela e la que se establece una cota MSL máxima de 82m. que impide la edificación.
- En el resto del terreno, la altura máxima de las construcciones incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) no puede superar los 7 metros sobre el terreno... En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA.
- Las edificaciones en el sector deberán tener una orientación que respete lo estipulado en la Figura RE.4 del Informe de Aena sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga.
- Las fachadas de las edificaciones deben carecer de elementos metálicos y presentar un acabado rugoso, que no favorezcan la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y evitar las aristas vivas siendo más favorable los acuerdos curvos y suaves.

SUNC-R-CH.3

- Este sector será suspendido de su aprobación definitiva, dada la necesidad de adecuar su ámbito por la afección en las parcelas consideradas inedificables en la addenda de AENA.
- Las edificaciones en el sector deberán tener una orientación que respete lo estipulado en la Figura RE.5 (parcelas de color naranja Figura RE.3) del Informe de Aena sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga.
- La altura máxima de las construcciones incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) no puede superar Planta Baja + 1 (7 metros) sobre el terreno. En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las

Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA.-----

- Las fachadas de las edificaciones deben carecer de elementos metálicos y presentar un acabado rugoso, que no favorezcan la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y evitar las aristas vivas siendo más favorable los acuerdos curvos y suaves.-----

SUS-CH.4-----

- Las edificaciones en el sector deberán tener una orientación que respete lo estipulado en la Figura RE.6 (parcelas de color naranja Figura RE.3) del Informe de Aena sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga.-----
- La altura máxima de las construcciones incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) no puede superar Planta Baja + 1 (7 metros) y Planta Baja + 2 (10 metros) sobre el terreno, según corresponda. En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA.-----
- Las fachadas de las edificaciones deben carecer de elementos metálicos y presentar un acabado rugoso, que no favorezcan la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y evitar las aristas vivas siendo más favorable los acuerdos curvos y suaves.-----

SUS-CH.1-----

- Este sector será suspendido de su aprobación definitiva, dada la necesidad de adecuar su ámbito y edificabilidad por la afección en las parcelas consideradas inedificables en la addenda de AENA, así como por la afección de la parcela en la que se establece una cota MSL máxima de 95m. que impide la edificación.-----
- En el resto la altura máxima de las construcciones incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) no puede superar Planta Baja + 1 (7 metros) sobre el terreno. Todo ello según Fig.3 de la adenda al informe de AENA , de fecha 17 de diciembre de 2010. En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA.-----
- Las fachadas de las edificaciones deben carecer de elementos metálicos y presentar un acabado rugoso, que no favorezcan la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y evitar las aristas vivas siendo más favorable los acuerdos curvos y suaves.-----

Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo**SUNC-R-CH.2**-----

- La altura máxima de las construcciones incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) no puede superar Planta Baja + 1 (7 metros) sobre el terreno. En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA.-----
- Las fachadas de las edificaciones deben carecer de elementos metálicos y presentar un acabado rugoso, que no favorezcan la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y evitar las aristas vivas siendo más favorable los acuerdos curvos y suaves.-----

SUNC-R-CH.5-----

- Este sector extenderá la suspensión ya existente en la Orden de Aprobación Definitiva del PGOU, a la que se deriva de las servidumbres aeronáuticas, dada la necesidad de adecuar su edificabilidad por la afección de las parcelas en las que se establece una cota MSL máxima de 87m, 88m. y 89m., que reduce las alturas máximas admisibles a 10 m.-----
- La altura máxima de las construcciones incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) no puede superar las cotas MSL máximas admisibles dispuestas en la Figura 2 (SUNC R CH4 en la figura) de la adenda al informe de AENA , de fecha 17 de diciembre de 2010. En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA.-----
- Las fachadas de las edificaciones deben carecer de elementos metálicos y presentar un acabado rugoso, que no favorezcan la existencia de direcciones predominantes en las señales reflejadas, y evitar las aristas vivas siendo más favorable los acuerdos curvos y suaves.-----

El sector **SUS CH2** se propone desclasificar, al ser todo él inedificable en la figura 3 de la adenda al informe de AENA , de fecha 17 de diciembre de 2010.-----

2.- SUNC R P2 SAN RAFAEL:-----

En la zona del SUNC R P2-San Rafael no se admite la presentación de un nuevo estudio aeronáutico.-----

Se incluirá en la ficha:-----

"La altura máxima de los edificios incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

construcción (grúas, etc...) deberán respetar las servidumbres aeronáuticas (superficie cónica) del aeropuerto de Málaga incluidas en el plano I.5.6 del PGOU de Málaga, que en esta zona se encuentra entre las cotas 78 y 140 metros MSL.. En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA".

3.- PAM LO-6 TORRE DEL RÍO, SUNC R LO12 NEREO, PAM LO-2 FINCA EL PATO, y SUNC R LO-11 TÉRMICA.

En la zona PAM LO-6 Torre del Rio y SUNC R LO 12 Nereo, PAM LO-2 Finca El Pato, y SUNC R LO-11 Térmica no se admite la presentación de un nuevo estudio aeronáutico.

Se incluirá en la ficha:

"La altura máxima de los edificios incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) deberán respetar las servidumbres aeronáuticas (superficie cónica) del aeropuerto de Málaga incluidas en el plano I.5.6 del PGOU de Málaga, que en esta zona se encuentra entre las cotas 60 y 92 metros MSL..En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA".

4.- EL VISO

En la zona del Viso se respetarán las limitaciones impuestas por la addenda al informe de AENA, de fecha 17 de diciembre de 2010 sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, salvo estudio aeronáutico que pueda realizarse con el planeamiento de desarrollo de los sectores SUNC O G8, G9, G10, G11, G16, G17, G18, G19, G20, G21, G22, G23, tal y como se incluirá en sus fichas respectivas recogiendo las frases de los apartados 1 y 2 siguientes en los que están incluidos dichos sectores, ya que pueden vulnerar las servidumbres aeronáuticas, además de la frase correspondiente a la adenda de AENA: "En las zonas donde el margen entre el terreno y las servidumbres sea mayor de 10m. el desarrollo urbanístico deberá respetar la superficie horizontal interna. En el resto de zonas la altura máxima sobre el terreno de las construcciones incluidos elementos técnicos dispersos como antenas, aparatos de aire acondicionado, etc.. será de 10m o 11,5m. según corresponda".. Según lo acordado en reunión mantenida el 14 de febrero de 2011 en la D.G.A.C.

5.- REPSOL

Dado que la ordenación de los terrenos de Repsol se incluyen directamente en el PGOU de Málaga como "Anejo 1. Memoria Propositiva. Ordenación detallada SUNC-O-LO.17", se incluirá en el artículo 2.4 "Perfil y altura de los edificios" de las Ordenanzas Reguladoras los siguientes párrafos:

Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

"La altura máxima de los edificios incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) deberán respetar las servidumbres aeronáuticas (superficie cónica) del aeropuerto de Málaga incluidas en el plano I.5.6 del PGOU de Málaga, que en esta zona se encuentra entre las cotas 78 y 140 metros MSL.. En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA.

Para los bloques en altura o torres de Residencial Libre que superen los 100 metros sobre el terreno, el promotor deberá adjuntar un estudio de seguridad indicándose las medidas que, en su caso, deban adoptarse tales como balizamiento, iluminación, etc, de cuyo cumplimiento será responsable la autoridad urbanística competente.

La ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas- etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas."

En el resto de zonas, no incluidas en el estudio aeronáutico del PGOU, y por tanto en el informe de AENA, tras el estudio exhaustivo realizado de las posibles afecciones en todos los sectores, se ha determinado:

1. SECTORES EN LOS QUE EL TERRENO VULNERA LAS SERVIDUMBRES. (Vulneraciones que serán recogidas en el plano I.5.6.)

Sectores que pueden vulnerar las cotas de la SUPERFICIE HORIZONTAL INTERNA O CÓNICA, de las SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS, de las SUPERFICIES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES, porque el terreno ya supera las alturas limitadoras:

FRASE EN LOS SUNC Y SUS: "El desarrollo de este planeamiento y su ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio aeronáutico, que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas.

El instrumento urbanístico de desarrollo debe remitirse al Ministerio de Fomento, junto con dicho estudio aeronáutico, para la emisión del preceptivo informe vinculante, en aplicación de lo previsto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, sin que en ningún caso pueda aprobarse el planeamiento de desarrollo o iniciarse su ejecución sin el pronunciamiento expreso favorable de dicho Ministerio.

El aprovechamiento subjetivo de los propietarios del sector será el definido por el planeamiento general una vez que se apliquen al mismo los condicionantes que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización".

FRASE EN LOS PA,PAM QUE SEAN SUO o SUNC: "Las licencias de obras en este ámbito están sujetas a previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA, por posible afección de las servidumbres aeronáuticas. No podrán ser



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

realizadas nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas, reflejadas en los planos I.5.6 de este PGOU. En el caso de superación de estas alturas limitadoras, se estará a lo dispuesto para el nuevo suelo urbano y urbanizable."

LOS PA, PAM QUE SEAN SUC, SIN FRASE, AL ESTAR ABSOLUTAMENTE CONSTRUIDOS.:

SECTOR	DENOMINACION	CATEGORIA
PA-BM.1(T)	SUP-BM.1 ROJAS SANTA TECLA	S.U.O Fav.
PA-BM.2(97)	SUP-BM.2 MONSALVEZ	S.U.C. Const.
PA-BM.3(97)	SUP-BM.3 WITTEMBERG	S.U.C. Const.
PA-CH.1(83)	ED CAMINO DEL PILAR	S.U.C.
PA-CH.1(97)	SUP-CH.1 LOS ROSALES	S.U.C. Const.
PA-CH.12(97)	UE-CH.2.B SAN JUAN II	S.U.C. Const.
PA-CH.2(97)	SUP-CH.2 EL RETIRO POL. NORTE/SUR	S.U.O
PA-CH.3(83)	ED DEL RT-CH.1 HELIOMAR	S.U.C. Const.
PA-CH.3(97)	SUP-CH.3 EL CUARTÓN	S.U.O
PA-CH.4(97)	SUP-CH.4 LAS ESPEÑUELAS	S.U.C. Const.
PA-CH.5(83)	PERI DE UA-CH.2 PLATERO	S.U.C. Const.
PA-CH.6(T)	SUP-CH.6 ATALAYA	S.U.O
PA-CH.8(97)	PERI-CH.1 LOS MANANTIALES	S.U.C. Const.
PA-G.10(97)	PERI-G.3.R INTELHORCE RESIDENCIAL	S.U.C. Const.
PA-G11(97)	P.S. G-10 SANCHEZ BLANCAS	S.U.O.
PAM-PT.1(T)	PERI-PT.5 EL TOMILLAR	S.U.N.C.
PA-PT.3(83)	PERI UA-PT.1 TOMILLAR MONTE	S.U.C. Const.
PA-PT.7(83)	PP SUP-PT.1 VIRGEN DEL CARMEN	S.U.N.C. Const.
PA-T.7(97)	PE-T.1 AMPLIACIÓN UNIVERSIDAD	S.G.
SUNC-O-CH.1	LA CONSULA I	S.U.N.C.
SUNC-R-G.10	AVENIDA ORTEGA Y GASSET	SUNC
SUNC-R-G.11	AVENIDA WASHINGTON OESTE	SUNC
SUNC-R-G.12	AVENIDA WASHINGTON ESTE	SUNC
SUNC-R-G.8	SAN CARLOS DEL VISO	SUNC.
SUNC-R-G.9	CALLE TABOR	S.U.N.C.
SUS-CH.7	LA LOMA 2	S.U.S.
SUS-G.4	HUERTECILLA-TARAJAL	S.U.S.

2. SECTORES EN LOS QUE EL TERRENO NO VULNERA LAS SERVIDUMBRES, PERO SÍ PUEDE VULNERARLAS LA EDIFICACIÓN

Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

2.1. Sectores que pueden vulnerar las cotas de la SUPERFICIE HORIZONTAL INTERNA O CÓNICA, de LIMITACIÓN DE ALTURAS, de las INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS, de las SUPERFICIES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES, aunque el terreno no las supere:

FRASE EN LOS SUNC Y SUS: "En caso de vulneración de las servidumbres aeronáuticas, el desarrollo de este planeamiento y su ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio aeronáutico, que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas."

El instrumento urbanístico de desarrollo debe remitirse al Ministerio de Fomento, junto con dicho estudio aeronáutico, para la emisión del preceptivo informe vinculante, en aplicación de lo previsto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, sin que en ningún caso pueda aprobarse el planeamiento de desarrollo o iniciarse su ejecución sin el pronunciamiento expreso favorable de dicho Ministerio.

El aprovechamiento subjetivo de los propietarios del sector será el definido por el planeamiento general una vez que se apliquen al mismo los condicionantes que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización".

FRASE EN LOS PA, PAM QUE SEAN SUO: "Las licencias de obras en este ámbito están sujetas a previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA, por posible afección de las servidumbres aeronáuticas. No podrán ser realizadas nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas, reflejadas en los planos I.5.6 de este PGOU. En el caso de superación de estas alturas limitadoras, se estará a lo dispuesto para el nuevo suelo urbano y urbanizable."

LOS PA, PAM QUE SEAN SUC, SIN FRASE, AL ESTAR ABSOLUTAMENTE CONSTRUIDOS.:

SECTOR	DENOMINACION	CATEGORIA
PA-BM1(83)	EL OLIVAR	S.U.C. CONS.
PA-BM10(83)	LOMA SAN JULIÁN	S.U.C. CONS
PA-G.1 (83)	SÁNCHEZ BLANCA	S.U.C... CONS
PAM-G.1(83).	MERCAMÁLAGA 1	S.U.C. CONS
PA-CH7(97)	LOS PAREDONES	S.U.C./S.U.O.
PA-CH11 (97)	SAN JUAN II	S.U.C. CONS
PA-G.10 (97)	INTELHORCE RESIDENCIAL	S.U.C. CONS
PA-T.1.(97)	BUENAVISTA	S.U.O.
PAM-T.3 (97)	UNIVERSIDAD	S.U.O.
SUNC-O-G16,17,18,19,20,21 22,23	VERACRUZ.....	S.U.N.C
SUNC-R-LO.8	CALLE BALAZON	S.U.N.C.
SUNC-R-LO.10	PORTILLO	S.U.N.C.
SUS-CH6	LA LOMA I	S.U.S.



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

SUS-T.1	STA. MATILDE	S.U.S.
SUS-T.2	ZOCUECA OESTE	S.U.S.

2.2. Sectores que pueden vulnerar las cotas de la SUPERFICIE DE APROXIMACIÓN Y DE SUBIDA EN DESPEGUE.

FRASE EN LOS SUNC Y SUS: "En caso de vulneración de las servidumbres aeronáuticas, el desarrollo de este planeamiento y su ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio aeronáutico de seguridad, que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas. Si las servidumbres vulneradas corresponden con la superficie de aproximación o superficie de subida de despegue, el desarrollo de este planeamiento y su ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio de apantallamiento, que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas."

El instrumento urbanístico de desarrollo debe remitirse al Ministerio de Fomento, junto con dicho estudio de apantallamiento, para la emisión del preceptivo informe vinculante, en aplicación de lo previsto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, sin que en ningún caso pueda aprobarse el planeamiento de desarrollo o iniciarse su ejecución sin el pronunciamiento expreso favorable de dicho Ministerio.

El aprovechamiento subjetivo de los propietarios del sector será el definido por el planeamiento general una vez que se apliquen al mismo los condicionantes que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización".

FRASE EN LOS PA, PAM QUE SEAN SUO "Las licencias de obras en este ámbito están sujetas a previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA, por posible afección de las servidumbres aeronáuticas. No podrán ser realizadas nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas, reflejadas en los planos I.5.6 de este PGOU. En el caso de superación de estas alturas limitadoras, se estará a lo dispuesto para el nuevo suelo urbano y urbanizable."

LOS PA, PAM QUE SEAN SUC, SIN FRASE, AL ESTAR ABSOLUTAMENTE CONSTRUIDOS.

SECTOR	DENOMINACION	CATEGORIA
PA-BM.2(83)	PERI GOLF GUADALMAR	S.U.C. Const.
PA-BM.3(83)	ED VEGA DE ORO	S.U.C. Const.
PA-BM.4(97)	Cº INT.SERV. TUR. S.1.	S.U.C. Const.
PA-BM.5(97)	Cº INT.SERV. TUR. S.2.	S.U.C. Const.
PA-G.4 (97)	VILLAROSA	S.U.N.C.
PAM-BM.1(97)	Cº INT.SERV. TUR. S.3.	S.U.O.
SUNC-O-BM3	GOLF	S.U.N.C.
SUNC-O-G6	CARRIL DE GUETARA	S.U.N.C.

Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

SUNC-O-G7	PASAJE VILLA ROSA	S.U.N.C.
SUNC-O-G.26	AEROPUERTO III	S.U.N.C.
SUS-G.2.	CALLE PASCAL	S.U.S.

3. SECTORES DENTRO DE LA ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS.

En estas zonas 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 Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el Artº 15b) del decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.

FRASE EN LOS SUNC Y SUS: "El sector se encuentra dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea. En estas zonas 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 Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974."

FRASE EN LOS PA, PAM QUE SEAN SUO o SUNC: "Las licencias de obras en este ámbito están sujetas a previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA, por posible afección de las servidumbres aeronáuticas y encontrarse en zonas de seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea. No podrán ser realizadas nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan un incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas, reflejadas en los planos I.5.6 de este PGOU. En el caso de superación de estas alturas limitadoras, se estará a lo dispuesto para el nuevo suelo urbano y urbanizable."

SECTOR	DENOMINACION	CATEGORIA
PA-BM.1(83)	EL OLIVAR	S.U.C. Const.
PA-BM.2(83)	PERI GOLF GUADALMAR	S.U.C. Const.
PA-BM.3(83)	ED VEGA DE ORO	S.U.C. Const.
PAM-G.2 (83)	P.P.O.GUADALHORCE	S.U.C. Const.
PA-BM.4(97)	Cº INT.SERV. TUR. S.1.	S.U.C. Const.
PA-BM.5(97)	Cº INT.SERV. TUR. S.2.	S.U.C. Const.
PA-G.4 (97)	VILLAROSA	S.U.N.C.
PAM-BM.1(97)	Cº INT.SERV. TUR. S.3.	S.U.O.
SUNC-O-BM3	GOLF	S.U.N.C.
SUNC-O-G6	CARRIL DE GUETARA	S.U.N.C.
SUNC-O-G7	PASAJE VILLA ROSA	S.U.N.C.
SUNC-O-G.25	AEROPUERTO II	S.U.N.C.
SUNC-O-G.26	AEROPUERTO III	S.U.N.C.





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

SUS CA.19	LAS MORAS	S.U.S.
SUS-CA.20	STA.ROSALÍA SUR	S.U.S.
SUS-G.1.	SAN JULIÁN	S.U.S.
	CÓDIGOS	

X.....Informe AC. **Const. Construido**

AENA.....Informado por AENA **AENA Informe fav.**

Fa. Informe fav.AC

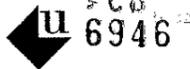
En cuanto a la inclusión en el Registro de la Propiedad de las servidumbres aeronáuticas, esto ya fue considerado en el documento aprobado provisionalmente en el Artº 9.3.18.3., tal y como se pedía.

En cuanto al resto de temas solicitados, tanto en los diferentes informes de Aviación Civil, como en los de AENA:

1. Que se tenga en cuenta las reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como las fuentes de luz artificial que puedan poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas, así como que cualquier emisor radioeléctrico requerirá la correspondiente autorización. Todo ello ya incluido en el Artº 9.3.18.3. Igualmente se incluye, más adelante, indicaciones sobre la iluminación de los viales cercanos al aeropuerto.
2. Mención explícita en las servidumbres a los aerogeneradores, líneas de transporte de energía eléctrica, antenas de telefonía y enlaces de microondas y estructuras en plataformas elevadas.
3. Incluir un nuevo requerimiento, basado en el Decreto 584/72, por el que los promotores de edificios mayores de 100m. de altura sobre el nivel del terreno deberán adjuntar un estudio de seguridad que acredite que no se compromete la seguridad ni la regularidad de las operaciones aéreas, indicándose las medidas a adoptar de balizamiento, iluminación etc.
4. Que se acredite que el presente informe no modifica el carácter y contenido de los informes que sobre instrumentos urbanísticos de desarrollo hayan sido evacuados por la Dirección General de Aviación Civil previamente a la aprobación del nuevo Plan General. Por tanto no se admitirá que el Plan General contemple recalificaciones o reclasificaciones de ámbitos que hayan sido previamente informados por la Dirección General de Aviación Civil con carácter desfavorable si no es para adaptarlos a los condicionantes derivados del informe, debiéndose hacer constar expresamente tal circunstancia en la resolución por la que se acuerde la aprobación definitiva del Plan General.

5. En los ámbitos incluidos en el informe de AENA de 10 de marzo de 2009 y su adenda de 20 de diciembre de 2010:

- 5.1. En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA.
- 5.2. Necesidad de comunicar la fecha de conclusión de las obras a la División de Navegación y Vigilancia de AENA (NYVI), a través de la Dirección de Planificación e Infraestructuras, con la finalidad de conocer a partir de qué momento su afección quedará registrada en las calibraciones en vuelo que se realizan periódicamente.



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

Se incluirán todos ellos en el Artº 9.3.18.3. del PGOU, que quedará como sigue:---

3. Aeropuerto.

Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación, incluidos todos sus elementos (como pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...), modificaciones del terreno u objetos fijos (líneas de transporte de energía eléctrica, postes, antenas de telefonía y enlaces de microondas, aerogeneradores, carteles, estructuras en plataformas elevadas, etc...) así como el gálibo de los vehículos, no pueden vulnerar las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Málaga, representadas en los planos 1.5.6. del Plan General).

Todas las construcciones, incluidas en las áreas de afección de servidumbres, están sujetas a previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, por posible afección de las servidumbres aeronáuticas. No podrán ser realizadas nuevas construcciones o modificaciones de las existentes que supongan incremento en altura de las mismas cuando sobrepasen las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas.

Todo nuevo planeamiento, su revisión o modificación, afectado por servidumbres aeronáuticas, debe ser informado de acuerdo con lo previsto en el artículo 32.1.2º de la LOUA, por la Dirección General de Aviación Civil, por posible afección de las servidumbres aeronáuticas. Las alturas de edificación, incluido cualquier elemento sobresaliente, no podrán sobrepasar las de las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas reflejadas en los planos 1.5.6.

En los sectores donde puedan vulnerarse las servidumbres aeronáuticas, su desarrollo y ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio de aeronáutico o de apantallamiento (según el tipo de servidumbre), que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas. La mera presentación de un Estudio Aeronáutico o Estudio de Apantallamiento no supone la concesión de una excepción a los límites establecidos por las Servidumbres Aeronáuticas, siendo necesario que a juicio de los organismos competentes en materia de seguridad aérea quede acreditado el contenido y conclusiones del estudio aeronáutico.

El instrumento urbanístico de desarrollo debe remitirse al Ministerio de Fomento, junto con dicho estudio aeronáutico o de apantallamiento (según el caso), para la emisión del preceptivo informe vinculante, en aplicación de lo previsto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, sin que en ningún caso pueda aprobarse el planeamiento de desarrollo o iniciarse su ejecución sin el pronunciamiento expreso favorable de dicho Ministerio.

El aprovechamiento subjetivo de los propietarios del sector será el definido por el planeamiento general una vez que se apliquen al mismo los condicionantes que,





Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización.

En los sectores que fueron objeto de informe por Aena con carácter favorable condicionado al cumplimiento de ciertos requisitos, será de obligado cumplimiento lo dispuesto en el informe y su addenda, que se recoge en las fichas de los sectores. El informe de Aena, de fecha 10 de marzo de 2009, que acompañaba como Anexo IV al informe de la Dirección General de Aviación Civil a la primera aprobación provisional del PGOU de fecha marzo de 2009, así como su addenda de fecha 17 de diciembre de 2010, se adjunta en este PGOU al Documento F. En dichos sectores se deberán cumplir además las siguientes condiciones:

En caso de utilizarse maquinaria de altura superior a la de las edificaciones, para su construcción, será imprescindible estudiar su compatibilidad con las instalaciones radioeléctricas de NA de AENA.

Se deberá comunicar la fecha de conclusión de las obras a la División de Navegación y Vigilancia de AENA (NYVI), a través de la Dirección de Planificación e Infraestructuras, con la finalidad de conocer a partir de qué momento su afección quedará registrada en las calibraciones en vuelo que se realizan periódicamente.

En principio, el presente Plan General no propone ningún aumento en la altura de los edificios, incluidos todos sus elementos, en Suelo Urbano Consolidado respecto al planeamiento previamente vigente. No obstante, en caso de constatar que se ha producido un aumento en la altura máxima de los edificios en zonas donde se vulneren las servidumbres aeronáuticas, el desarrollo de este planeamiento y su ejecución sólo podrá llevarse a cabo en aquellas áreas en que se acredite, mediante estudio de aeronáutico o de apantallamiento, que su ejecución no compromete la seguridad ni afecta de modo significativo a la regularidad de las operaciones aeronáuticas. En ningún caso podrá aprobarse planeamiento de desarrollo o iniciarse la ejecución de construcciones o edificaciones sin el pronunciamiento expreso favorable mediante informe del Ministerio de Fomento o resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según corresponda, en aplicación de lo previsto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre. El aprovechamiento subjetivo de los propietarios del sector será el definido por el planeamiento general una vez que se apliquen al mismo los condicionantes que, en su caso, establezca el informe del Ministerio de Fomento o la resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según corresponda, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización.

El presente Plan General no modifica tampoco el carácter y contenido de los informes que sobre instrumentos urbanísticos de desarrollo hayan sido evacuados por la Dirección General de Aviación Civil previamente a la aprobación de este Plan General. No se admitirán recalificaciones o reclasificaciones de ámbitos que no cumplan los requisitos exigidos previamente a los mismos o hayan sido informados desfavorablemente por la Dirección General de Aviación Civil, si no es para adaptarlos a los condicionantes derivados del informe.



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

En 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 Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), de acuerdo con el Artículo 15 b) del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.

Toda construcción con más de 100m. de altura sobre el nivel del terreno, se considera obstáculo, por lo que deberá comunicarse al Ministerio de Fomento de acuerdo con el Decreto 584/1972 y, deberá adjuntar un estudio de seguridad que acredite que no se compromete la seguridad ni la regularidad de las operaciones aéreas, indicándose las medidas a adoptar de balizamiento, iluminación etc.

Se controlará en el planeamiento y en las licencias de las áreas afectadas por servidumbres, que las instalaciones previstas no emitan humo, polvo, niebla o cualquier otro elemento en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Ayuntamiento de Málaga, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas, así como que no se produzcan reflexiones de luz solar en los tejados y cubiertas o fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

La iluminación empleada en los viales cercanos al aeropuerto debe ser tal que no interfiera con los sistemas de guiado visual del aeropuerto, atendiendo especialmente a los criterios de intensidad y apantallamiento de los focos luminosos, así como que los faros de los vehículos que transiten por la zona no produzcan deslumbramiento a los pilotos en las maniobras de aterrizaje y despegue.

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 de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme a lo previsto en el Artículo 16 de decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.

En las fincas resultantes de los procesos de ejecución de planeamiento, que se encuentren afectadas por servidumbres aeronáuticas, deberá realizarse anotación en el correspondiente Registro de la Propiedad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 del RDL 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y al Real Decreto 1093/1977, la afección por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:



Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

Esta finca se encuentra incluida en la Zona de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Málaga, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su proximidad a las instalaciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de las maniobras de las aeronaves que operan en el referido Aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de la aplicación de dichas servidumbres".-----

En cuanto a los ámbitos afectados por la huella acústica del aeropuerto, (delimitada por la envolvente de las isofonas $Leq_{día}$ 60 dBA Leq_{noche} 50 dBA, salvo que la normativa aplicable en materia de afecciones acústicas establezca otros índices para su delimitación), no podrá calificarse en ellos ninguna parcela como residencial, equipamiento educativo o sanitario. En los suelos calificados como residencial en el PGOU por ser suelos consolidados o contar con planeamiento de desarrollo aprobado con anterioridad a este PGOU, no podrán aprobarse modificaciones que supongan un aumento del número de viviendas. Las licencias que se otorguen al amparo del régimen existente quedarán condicionadas a su insonorización conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del C.T.E., por parte del promotor del expediente.-----

En los ámbitos que, tal y como recogen sus fichas, están afectados por la huella acústica actual del aeropuerto de Málaga pero no con la que se derivaría con la futura configuración con las dos pistas en funcionamiento, queda recogido en la mismas que el planeamiento de desarrollo no podrá llevarse a cabo hasta tanto no queden establecidas las huellas de ruido del tráfico aéreo producidas por la futura configuración del sistema aeroportuario con las dos pistas en funcionamiento, y se informe por la Dirección General de Aviación Civil su no afección por la huella acústica del aeropuerto."-----

CONCLUSIONES.-----

Dado que existe el compromiso de esta Gerencia de Urbanismo, recogido en el informe certificado de la Oficina de Revisión del PGOU de Málaga de fecha 15 de diciembre de 2010, de incluir en el documento del PGOU las observaciones y determinaciones recogidas en el borrador de informe de esa Dirección General de fecha 5 de Octubre de 2010, habiéndose producido con posterioridad el informe de fecha 20 de diciembre de 2010, emitido por la Dirección General de Aviación Civil como contestación al anterior certificado municipal y su Anexo I correspondiente a la addenda de AENA de fecha 17 de diciembre de 2020, y por último informe favorable de fecha 10 de febrero de 2011, que establecen nuevos condicionantes, por el presente documento se extiende el compromiso de cumplimiento de los informes sectoriales de Aviación Civil a dichos nuevos condicionantes, en la forma que se indica en este informe, recogiendo las correcciones pertinentes en los documentos de subsanación de deficiencias o en el expediente de cumplimiento, según corresponda, de la Orden de 21 de enero de 2011 de la Consejera de Obras Públicas y Vivienda de

Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística
Servicio Jurídico-Administrativo

la Junta de Andalucía por la que se aprueba definitivamente la Revisión- Adaptación del Plan General de Málaga, Del presente compromiso se remite copia a la Dirección General de Urbanismo de la Junta de Andalucía a efectos de verificación de las condiciones de subsanación o suspensión de los ámbitos afectados por los informes de Aviación Civil."-----

Y para que conste y surta sus efectos en el expediente de su razón, expido la presente de orden y con el visto bueno del Gerente Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructura, y sellada con el de la propia Gerencia, en Málaga a siete de marzo de dos mil once.

Vº Bº
EL GERENTE,

Fdo.: Javier Gutiérrez Sordo

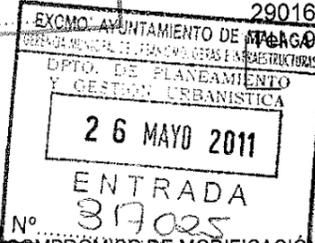




MINISTERIO DE FOMENTO



Alcalde de Málaga
Ayuntamiento de Málaga
Avda. Cervantes, 4
29016 Málaga



S/REF.
N/REF. 47/684
FECHA 19 de mayo de 2011

ASUNTO: CERTIFICADO DE COMPROMISO DE MODIFICACIÓN DE LA REVISIÓN-ADAPTACIÓN DEL PGOU DE MÁLAGA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS INFORMES EMITIDOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL (Exp. 060087)

El Pleno del Ayuntamiento de Málaga en sesión celebrada el día 16 de julio de 2010, adoptó el acuerdo de aprobar provisionalmente la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga".

Con fecha de 2 de agosto de 2010 tuvo entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Málaga, para que esta Dirección General emitiera informe preceptivo sobre el documento de la Nueva Aprobación Provisional de la "Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998. El 5 de octubre de 2010, esta Dirección General evacuó borrador de informe preceptivo solicitado, con carácter desfavorable.

Con fecha de 17 de diciembre de 2010 tiene entrada en el Departamento el Informe de la Oficina de Revisión del PGOU de fecha 15/12/2010, según consta en el Certificado expedido por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo e Infraestructuras del Ayuntamiento de Málaga de compromiso de modificación de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga para el cumplimiento de los informes emitidos por la Dirección General de Aviación Civil, así como a las condiciones que pudieran derivarse de la adenda de Aena al Informe sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga emitido por esa Entidad Pública el 10 de marzo de 2009.

Con fecha de 17 de diciembre de 2010 tiene entrada en el Departamento por parte de Aena adenda al Informe sobre el Estudio Aeronáutico de la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga emitido por esa Entidad Pública el 10 de marzo de 2009. El 20 de diciembre de 2010 este Centro Directivo evacua un escrito especificando las condiciones adicionales a las propias del cumplimiento de dicho certificado por la Revisión del PGOU, para emitir informe favorable al mismo.

Con fecha 21 de enero de 2011 fue dictada Orden de la Consejera de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía por la que se aprueba definitivamente la Revisión- Adaptación del Plan General de Málaga, de acuerdo con el informe emitido por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de fecha 21 de diciembre de

7096

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL: 91 5975353
91 5975356
FAX: 91 5975357



7097

2010, incluyendo todos los condicionantes aludidos, deducidos de los informes sectoriales de la Dirección General de Aviación Civil.

Con fecha 10 de febrero de 2011 fue emitido informe favorable sobre la Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga, por la Dirección General de Aviación Civil, condicionado al cumplimiento de las condiciones ya recogidas en el escrito de 20 de diciembre de 2010 de la este Centro Directivo.

Con fecha 9 de marzo de 2011 tiene entrada en este Departamento Certificado de informe emitido por el Ayuntamiento de Málaga, con el fin de extender el compromiso municipal de cumplimiento por parte de la Revisión del PGOU, a la totalidad de dichas condiciones, surgidas con posterioridad a la emisión del certificado municipal de fecha 17 de diciembre, un nuevo compromiso certificado que refunda la totalidad de condiciones a incluir en el documento de Revisión del PGOU, en los textos que se derive del cumplimiento de la Orden de Aprobación Definitiva de la Consejera de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, de fecha 21 de enero de 2011.

Mediante escrito de fecha 22 de marzo de 2011, esta Dirección General remite a Aena el mencionado Certificado del Ayuntamiento así como el borrador de respuesta de la Dirección General, recibándose, con fecha de 9 de mayo de 2011, como respuesta un informe de dicha Entidad Pública Empresarial, considerando, dicho borrador, correcto en lo que respecta a sus competencias.

Una vez analizada la certificación, y recibida la conformidad de Aena, este Centro Directivo considera que queda certificado el compromiso de cumplimiento de las condiciones del informe favorable del 10 de febrero de 2011 y por tanto, reitera su carácter favorable.



EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Manuel Ameijeiras Vales