

I. DISPOSICIONES XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

15405 *Real decreto 1267/2018, do 11 de outubro, polo que se modifica o Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, sobre a ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo, en execución do disposto no artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.*

Este real decreto, que se dita en desenvolvemento do artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, ao abeiro da habilitación que lle outorga ao Goberno a disposición derradeira sétima da mencionada lei, ten por obxecto principal adecuar a planificación estratéxica aos importantes cambios normativos introducidos nos últimos anos en materia de avaliación ambiental estratéxica de plans, e de organización administrativa no sector do transporte aéreo.

A disposición derradeira sétima da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental, exige que as normas sectoriais reguladoras da tramitación e da adopción ou aprobación de plans e programas conteñan as disposicións necesarias para garantir que aqueles comprendidos no ámbito de aplicación da dita lei se sometan a unha avaliación ambiental estratéxica antes da súa adopción ou aprobación.

Así mesmo, exige que as normas sectoriais reguladoras da tramitación e da adopción ou aprobación dos instrumentos de planificación establezan os prazos que esa lei lles atribúe ás diversas fases do procedemento ao órgano substantivo e aos promotores dos plans.

Estes mandatos orixinan e xustifican por si sós a modificación que se emprende no que se refire aos plans directores dos aeroportos de interese xeral, sen que o Estado a poida facer extensible aos plans especiais aeroportuarios, de natureza urbanística, cuxa regulación corresponde, polo tanto, ás administracións territoriais con competencias en materia de urbanismo e ordenación do territorio.

Tamén é ineludible acometer as modificacións precisas para adaptar a regulación e a aprobación dos plans directores dos aeroportos de interese xeral á realidade aeroportuaria española actual, moi afastada da existente cando se aprobou o real decreto que agora se modifica. Esta realidade caracterízase pola coexistencia dos aeroportos de interese xeral xestionados por Aena S.M.E., S.A., con outros aeroportos de interese xeral de titularidade non estatal cuxa existencia non se puido prever ata despois da aprobación da Lei 53/2002, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, que estendeu a propiedade e abriu a xestión dos aeroportos de interese xeral a entidades e persoas privadas e públicas distintas do Estado e das corporacións locais; pola separación clara entre xestores aeroportuarios e provedores de servizos de navegación aérea que acometeu a Lei 9/2010, do 14 de abril, pola que se regula a prestación de servizos de tránsito aéreo, se establecen as obrigacións dos provedores civís dos ditos servizos e se fixan determinadas condicións laborais para os controladores de tránsito aéreo; e polo novo modelo de xestión aeroportuaria nacido do Real decreto lei 13/2010, do 3 de decembro, de actuacións no ámbito fiscal, laboral e liberalizadoras para fomentar o investimento e a creación de emprego, e consagrado posteriormente pola Lei 18/2014, do 15 de outubro, de aprobación de medidas urxentes para o crecemento, a competitividade e a eficiencia.

A actual configuración de Enaire como entidade pública empresarial especializada exclusivamente en materia de navegación aérea exige que as funcións administrativas que a Aena orixinal viña realizando en materia de planificación de aeroportos de interese xeral se atribúan á Dirección Xeral de Aviación Civil de maneira coherente co seu papel de órgano responsable de establecer a política e estratexia aeroportuaria do Estado, sen

esquecer que naquela entidade residen outras competencias, as previstas no artigo 18 da Lei 18/2014, do 15 de outubro, que inciden sen dúbida na configuración da explotación individual de cada aeroporto, como son as relativas á navegación aérea e ao espazo aéreo. A relación entre a planificación aeroportuaria e a xestión da navegación aérea púxose de manifesto na modificación que a Lei 18/2014, do 15 de outubro, realizou do número 1 do artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, onde se consagra expresamente que o plan director garantizará as necesidades do tránsito e transporte aéreo, así como as de xestión do espazo aéreo e os servizos de navegación aérea, ademais do cumprimento dos fins de interese xeral establecidos para os aeroportos de interese xeral. Unha adecuada planificación aeroportuaria require, polo tanto, da participación de Enaire, en particular e nomeadamente con respecto á proposta de manobras que realizan as aeronaves, xa que condiciona determinadamente actuacións posteriores como son os proxectos aeroportuarios, os plans de illamento acústico que se poidan impoñer como resultado da oportuna avaliación de impacto ambiental, así como as servidumes aeronáuticas acústicas.

Nos aeroportos españois establecéronse dous réximes normativos distintos para os aeroportos de interese xeral, atendendo a se forman parte da rede de Aena S.M.E., S.A. ou a se refiren a outros aeroportos de titularidade distinta á do Estado. Para a rede de aeroportos de interese xeral de Aena S.M.E., S.A. prevese a intervención dos comités de coordinación aeroportuaria, como instrumento de coordinación entre o Estado e as comunidades autónomas, co fin de articular a necesidade de obter informe destes órganos interadministrativos durante a tramitación dos correspondentes plans directores, como exige o Real decreto lei 20/2012, do 13 de xullo, de medidas para garantir a estabilidade orzamentaria e de fomento da competitividade, que modifica o artigo 13 do Real decreto lei 13/2010, do 3 de decembro. Adicionalmente, a Lei 18/2014, do 15 de outubro, estableceu un documento de regulación aeroportuaria, Dora, para a rede de aeroportos de interese xeral de Aena S.M.E., S.A. Este documento ten carácter de regulación económica e nel detállanse, entre outros aspectos, os investimentos que Aena S.M.E., S.A. deberá acometer por aeroporto no curto prazo de cinco anos. Os ditos investimentos deberán ser coherentes co plan director do aeroporto vixente, que establece a planificación aeroportuaria a longo prazo e é sometido a avaliación ambiental estratéxica. A natureza de ambos os documentos, Dora e plan director, é distinta; o seu obxectivo, contido e horizonte, diferentes, polo que non procede aquí regular a súa interacción.

Tal e como se anticipou anteriormente, cómpre incluír na documentación dos plans directores unha descrición das operacións aéreas que permitan dotar de coherencia o desenvolvemento sustentable do aeroporto, xa que é evidente a estreita conexión existente entre estas e o ruído aeroportuario.

Como novidade, introdúcese a necesidade de que os plans directores conteñan, xunto co estudo das magnitudes económicas, un estudo custo-beneficio, en liña coas tendencias normativas doutros países que se veñen asentado no noso ordenamento a través, entre outras, da Lei 37/2015, do 29 de setembro, de estradas, para lograr unha maior eficiencia tamén nos investimentos públicos, desde unha perspectiva de marcado carácter económico-social que xustifique a alternativa proposta cun alcance acoutado á propia fase de planificación, non só en termos de rendibilidade económica senón na súa condición de infraestruturas que ofrecen servizos que satisfán necesidades públicas. Así mesmo, é necesario ter en conta a política europea de axudas públicas en materia de aeroportos.

Mentres que a Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental, define a figura do promotor do plan e lle atribúe distintas responsabilidades relacionadas coa tramitación da avaliación ambiental estratéxica dos plans directores, a normativa aeronáutica unicamente recolle a figura do xestor desde unha dobre vertente, como responsable da elaboración dos plans especiais e como beneficiario do réxime especial de exención de control municipal das obras que se realicen no sistema xeral aeroportuario, por unha parte, tal e como figura nos números 2 e 3 do artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, na redacción dada pola Lei 18/2014, do 15 de outubro, e como suxeitos obrigados ao

cumprimento das obrigacións impostas por razóns de seguridade, por outra, como establece a Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

A nova redacción proposta trata de compatibilizar esta dobre terminoloxía e, así, encárgaselle ao promotor do plan, na súa condición de suxeito interesado na construción, execución e explotación do aeroporto, a elaboración do plan director, e ao xestor designado por este as actuacións previstas nos artigos 9 e 10 do real decreto que se modifica, que se refiren a fases posteriores máis próximas ás actividades propias da xestión e explotación aeroportuaria. Iso é compatible co feito de que coincida no promotor do plan a calidade de xestor.

En prol da eficacia administrativa e das necesidades de xestión aeroportuaria modifícase o artigo dedicado á revisión dos plans directores, eliminando a obrigatoriedade de actualización nun prazo determinado para considerar que deberán ser revisados ou modificados unicamente cando as necesidades aeroportuarias así o exixan. Partindo diso, cómpre acometer a modificación do sistema de revisión destes co fin de atender as diversas peculiaridades que poden merecer distintas intensidades en función da natureza da modificación que se aborde.

Como xa se adiantou, modificáronse igualmente os artigos 9 e 10 co obxecto de adecuarse á nova redacción que do artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, realiza a Lei 18/2014, do 15 de outubro.

A disposición adicional segunda do real decreto que se modifica merece unha revisión para reforzar a prevalencia da competencia do Estado en materia de planificación de aeroportos de interese xeral sobre as competencias de planificación territorial e urbanística das administracións territoriais, que se manifesta a través da exixencia de que os proxectos de instrumentos de planificación urbanística e de ordenación territorial que resulten afectados polas determinacións previstas nos plans directores dos aeroportos de interese xeral contén co informe con carácter previo á súa aprobación inicial pola Dirección Xeral de Aviación Civil. Non se trata de modificar o esquema que tan bos resultados obtivo desde a aprobación do Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, hai xa vinte anos, e que responde á consolidada doutrina emanada do Tribunal Constitucional, que considera estes informes como instrumentos idóneos de coordinación interadministrativa para preservar as competencias estatais doutras competencias que concorren no mesmo ámbito físico e que encontran amparo en títulos xurídicos distintos, senón de incidir, aclarar e ordenar, con máis énfase se cabe, que os proxectos de plans territoriais e urbanísticos afectados polos plans directores dos aeroportos de interese xeral non poden incluír determinacións que supoñan interferencia ou perturbación no exercicio das competencias de planificación e explotación aeroportuaria. Desta forma é necesario insistir en que as determinacións dos plans directores con incidencia no contorno dos aeroportos de interese xeral, nomeadamente a previsión de servidumes de instalacións planificadas na zona de servizo, incluídas as acústicas, non supoñen unha limitación nin á propiedade nin ao urbanismo existente, pero si son vinculantes a través dos informes que debe emitir a Administración xeral do Estado, para o planificador do territorio e do urbanismo cando exerce a súa potestade con proxección a futuro, co obxecto de que o desenvolvemento urbanístico non impida o futuro crecemento do aeroporto.

Como consecuencia, os proxectos de instrumentos de planificación territorial e urbanística non se poderán aprobar sen informe positivo naquilo que afecte as competencias do Estado en materia de planificación aeroportuaria, xa que, en caso contrario, esta resultaría baleira de contido.

Engádense como obxecto de control do informe da Dirección Xeral de Aviación Civil, ademais dos proxectos de planificación urbanística e de ordenación territorial, aquelas actuacións que se poderían denominar de execución directa, por non se ampararen en instrumentos previos de planificación, pero que, sen dúbida, poden incidir gravemente nas competencias do Estado de planificación e explotación aeroportuaria, como poden ser aquelas destinadas a implantar parques eólicos ou antenas e torres de comunicacións. Estas actuacións de execución directa sométense, polo tanto, a distinto control da autoridade aeronáutica en función de onde se pretendan realizar. No caso de que a dita

actuación se encontre no ámbito de servidumes aeronáuticas establecidas conforme o disposto na Lei de navegación aérea, seralle de aplicación o réxime previsto no artigo 30 e seguintes do Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas, mentres que se se encontran en ámbitos afectados polas propostas de servidumes aeronáuticas incluídas nos plans directores, seralles de aplicación o establecido na disposición adicional segunda do Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, que agora se modifica, é dicir, o réxime xurídico propio da planificación aeroportuaria. Deste modo, conséguese que estas actuacións, que poden poñer en entredito a explotación aeroportuaria, se sometan sempre a escrutinio da autoridade aeronáutica competente.

Esta norma adécuase aos principios de boa regulación establecidos no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, e cumpre cos principios de necesidade, eficacia, proporcionalidade, seguridade xurídica, transparencia e eficiencia.

Na tramitación deste real decreto tívose en conta o parecer das comunidades autónomas e déuselles audiencia ás organizacións representativas do sector.

Este real decreto, que se dita ao abeiro das competencias exclusivas que lle atribúe ao Estado o artigo 149.1.20 da Constitución en materia de aeroportos de interese xeral, tránsito e transporte aéreo, ten o seu fundamento legal no artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, en relación coa disposición derradeira sétima da mesma norma legal.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, coa aprobación previa da ministra de Política Territorial e Función Pública, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 11 de outubro de 2018,

DISPOÑO:

Artigo único. *Modificación do Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, sobre a ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo, en execución do disposto no artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.*

O Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, sobre a ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo, en execución do disposto no artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, modifícase como segue:

Un. Modifícase o artigo 2.1.a), que pasa a quedar redactado nos seguintes termos:

«a) As superficies necesarias para a execución das actividades de tráfico e transporte aéreos; estadía, reparación e subministración ás aeronaves; recepción ou despacho de viaxeiros e mercadorías; servizos a pasaxeiros e ás empresas de transporte aéreo; acceso e estacionamento de vehículos; servizos de navegación aérea e, en xeral, todas aquelas que sexan necesarias para a mellor xestión do aeroporto.»

Dous. Modifícase o artigo 4, que pasa a quedar redactado como segue:

«O plan director do aeroporto conterá os seguintes documentos:

a) Memoria, que incluírá un estudo dos antecedentes e da situación actual do aeroporto; as súas necesidades futuras derivadas da análise dos tráfico de pasaxeiros e de mercadorías e da evolución previsible da demanda; a delimitación da zona de servizo, coa motivación do ámbito proposto e as modificacións que, de ser o caso, se introduzan sobre a superficie vixente; as actividades previstas para cada unha das áreas da zona de servizo do aeroporto, coa xustificación da súa necesidade ou conveniencia, e a relación co planeamento urbanístico, así como a integración dos obxectivos ambientais propostos como resultado da avaliación

ambiental estratéxica; así mesmo, incluírá as infraestruturas terrestres de acceso ao aeroporto existentes ou que deriven da execución de plans ou proxectos aprobados, así como o estudo das que se entendan necesarias para a conexión do aeroporto cos sistemas xerais de transporte terrestre e redes de subministracións, tendo en conta o volume do tráfico aeroportuario actual e do previsible, e reflectirá igualmente o ámbito territorial afectado polas servidumes aeronáuticas establecidas e polas propostas de servidumes aeronáuticas, incluídas as acústicas, resultantes das instalacións planificadas na zona de servizo do plan director.

b) Plano xeral de situación do aeroporto, da súa actual zona de servizo e da zona de servizo proposta, e planos de cada unha das áreas en que se estrutura a zona de servizo aeroportuaria, coas actividades previstas, así como planos do espazo territorial afectado polas servidumes aeronáuticas establecidas e polas propostas de servidumes aeronáuticas, incluídas as acústicas, resultantes das instalacións planificadas na zona de servizo do plan director.

c) Estudo da incidencia do aeroporto e das infraestruturas aeroportuarias no ámbito territorial e no contorno natural circundante.

d) Estudo das magnitudes económicas do plan director, no nivel de planificación e estudo custo-beneficio económico e social da proposta.

e) Descrición das operacións aéreas previstas en termos que permitan estimar a súa incidencia sobre o territorio e o ambiente.

f) Resumo da ordenación establecida polo plan director, no seu desenvolvemento previsible, en que se sinalen os subsistemas, as zonas en que se divide o seu ámbito e as condicións fixadas para elas.

g) Cando corresponda, a declaración ambiental estratéxica, o informe ambiental estratéxico ou, de ser o caso, o acordo previsto no artigo 12 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental.

h) Cando proceda, a resolución do secretario de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda a que fai referencia o artigo 7.5.»

Tres. Modifícase o título do artigo 5 e o seu contido, que pasa a quedar redactado como segue:

«Artigo 5. *Competencias para a elaboración e aprobación dos plans directores.*

1. A elaboración dos plans directores dos aeroportos de interese xeral realizaraa o promotor do plan, conforme as directrices establecidas, de ser o caso, polo secretario de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda do Ministerio de Fomento.

Enténdese por promotor do plan calquera persoa física ou xurídica, pública ou privada, que pretende elaborar un plan director dun aeroporto de interese xeral.

2. Correspóndelle ao ministro de Fomento, por proposta do secretario de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda, aprobar os plans directores dos aeroportos de interese xeral.

3. Correspóndenlle á Dirección Xeral de Aviación Civil a instrución, o impulso e a tramitación do procedemento de aprobación dos plans directores dos aeroportos da rede xestionados por Aena S.M.E., S.A. e da súa avaliación ambiental estratéxica, así como dos demais aeroportos de interese xeral.»

Catro. Introdúcese un artigo 5 bis, titulado «Inicio da tramitación dos plans directores», do seguinte teor:

«1. O promotor do plan director remitirá á Dirección Xeral de Aviación Civil unha solicitude de aprobación do dito plan, acompañada do seu borrador e dunha petición de inicio de avaliación ambiental estratéxica ordinaria ou simplificada, segundo proceda, xunto cun documento inicial estratéxico nos termos previstos nos artigos 18.1 e 29.1, respectivamente, da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental. O borrador de plan director presentarase xunto co informe de

conformidade da entidade pública empresarial Enaire en relación coas materias da súa competencia, en particular sobre planificación e deseño da estrutura, organización e utilización do espazo aéreo, así como respecto á proposta de obras que condicionan a utilización, a explotación e o crecemento do aeroporto.

2. A Dirección Xeral de Aviación Civil comprobará que a documentación remitida polo promotor do plan se axusta ao previsto no presente real decreto, ás directrices que, de ser o caso, establece o secretario de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda, e aos artigos 18.1 e 29.1 da Lei 21/2013, do 9 de decembro.

No suposto de que a documentación non se axuste ás ditas previsións, a Dirección Xeral de Aviación Civil requirirá o promotor do plan para que complete ou emende a documentación achegada no prazo de dez días hábiles, con indicación de que, se así non o fixer, se considerará que desiste da súa petición, logo de resolución ditada nos termos previstos na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas. O promotor do plan poderá solicitar unha extensión do prazo de emenda por un máximo de 5 días hábiles cando a achega dos documentos requiridos presente dificultades especiais.»

Cinco. Introdúcese un artigo 5 ter, titulado «Avaliación ambiental estratéxica ordinaria ou simplificada e tramitación dos plans directores», do seguinte teor:

«1. A Dirección Xeral de Aviación Civil trasladará ao órgano ambiental a solicitude de iniciación xunto coa documentación recibida, conforme o previsto nos artigos 18.3 e 29.3 da Lei 21/2013, do 9 de decembro.

2. Unha vez iniciada a avaliación ambiental estratéxica simplificada, se o informe ambiental estratéxico determina que o plan non ten efectos significativos no ambiente, proseguirá a tramitación sectorial prevista nos seguintes puntos deste artigo, con exclusión dos trámites propios da avaliación ambiental estratéxica ordinaria que se citan neles.

3. Nos supostos de avaliación ambiental estratéxica ordinaria previstos, respectivamente, nos artigos 19.2 e 31.2.a) da Lei 21/2013, do 9 de decembro, o documento de alcance do estudo ambiental estratéxico elaborado polo órgano ambiental poñerase á disposición do público a través das sedes electrónicas do citado órgano ambiental e do Ministerio de Fomento, así como na páxina web do promotor do plan director.

No prazo máximo de nove meses, contados a partir da recepción do documento de alcance, o promotor do plan director elaborará a versión inicial deste e o estudo ambiental estratéxico, tendo en conta o documento de alcance elaborado polo órgano ambiental e as indicacións da Dirección Xeral de Aviación Civil, e remitirá ambos os documentos, xunto cun resumo non técnico do estudo ambiental estratéxico, á Dirección Xeral de Aviación Civil.

4. Para efectos da realización dos trámites de información pública e consultas previstos nos parágrafos seguintes e, en particular, de ser o caso, dos trámites de información pública e consultas previstos nos artigos 21 e 22 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, corresponde ao Ministerio de Fomento acordar un período de información pública e consultas, que se estenderá ás administracións públicas afectadas e ás persoas previamente consultadas, así como ás asociacións representativas de usuarios do sector, entendendo por tales as asociacións de ámbito nacional e internacional que estean integradas por compañías aéreas que representen un volume significativo de tráfico en España, así como ás quince principais compañías por volume de pasaxeiros se non están representadas por aquelas.

Naqueles aeroportos en que o transporte de carga ou os usuarios de aeronaves de aviación xeral ou deportiva, traballos aéreos e de aeronaves históricas teñan unha presenza significativa, consideraranse asociacións representativas de usuarios as asociacións de ámbito nacional e internacional que estean integradas polos ditos operadores que representen un volume significativo de tráfico anual no aeroporto ou aeroportos de que se trate.

Entre as administracións públicas afectadas incluíranse, en todo caso, as que teñan competencias en materia de ordenación do territorio e de urbanismo, así como de protección do ambiente, afectadas pola delimitación da zona de servizo do aeroporto.

Todo isto sen prexuízo de que, cando corresponda, se realicen as consultas transfronteirizas pertinentes nos termos previstos no artigo 49 e seguintes da Lei 21/2013, do 9 de decembro.

O trámite de información pública e consultas terá unha duración mínima de 45 días hábiles e iniciárase coa publicación previa do correspondente anuncio no “Boletín Oficial del Estado” e na páxina web do promotor do plan director e, de ser o caso, na sede electrónica do Ministerio de Fomento.

Para os efectos do trámite de información pública e consultas, a proposta de plan director e a súa memoria publicaranse na páxina web do promotor do plan e na sede electrónica do Ministerio de Fomento.

5. Así mesmo, de maneira simultánea á información pública, a Dirección Xeral de Aviación Civil solicitará o informe do Ministerio do Interior en canto ás materias da súa competencia, e se a delimitación da zona de servizo proposta inclúe bens patrimoniais ou de dominio público de titularidade da Administración xeral do Estado, o informe preceptivo e vinculante, segundo proceda, do Ministerio de Facenda ou do ministerio ou organismo público que teña afectados ou adscritos os bens de dominio público. O informe do Ministerio do Interior entenderase favorable se, transcorridos corenta e cinco días hábiles desde a recepción da documentación, non foi emitido expresamente.

Ademais, respecto dos aeroportos integrados na rede de Aena S.M.E., S.A., solicitarase informe da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia co obxecto de que emita informe en relación co ámbito das súas competencias.

6. Finalizado o trámite de información pública e consultas e informes dos departamentos ministeriais competentes por razón da materia, a Dirección Xeral de Aviación Civil trasladaralle, de ser o caso, ao promotor do plan director as alegacións e os informes recibidos, para a súa valoración.

7. O promotor do plan director remitirá á Dirección Xeral de Aviación Civil, no prazo de tres meses, unha proposta final de plan director que incorporará o contido do estudo ambiental estratéxico, a correspondente valoración do resultado da información pública e as consultas ou informes e un documento resumo no cal se describa a integración na proposta final do plan director dos aspectos ambientais, do estudo ambiental estratéxico e da súa adecuación ao documento de alcance, do resultado dos informes e das consultas realizados e de como estes se tomaron en consideración.

8. Recibida a documentación a que se refiren os puntos anteriores, a Dirección Xeral de Aviación Civil remitirá ao órgano ambiental o expediente de avaliación ambiental estratéxica ordinaria completo, nos termos previstos no artigo 24.1 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, para efectos de que formule a correspondente declaración ambiental estratéxica prevista no artigo 25 da dita lei.

9. Antes da súa aprobación, a proposta dos plans directores dos aeroportos integrados na rede de Aena S.M.E., S.A. será remitida ao comité de coordinación aeroportuaria correspondente, en virtude do establecido no Real decreto lei 13/2010, do 3 de decembro, que deberá emitir o seu informe no prazo de trinta días hábiles, transcorridos os cales se entenderá emitido en sentido favorable. Corresponde á Dirección Xeral de Aviación Civil a remisión destas propostas ao dito comité, así como a valoración do informe que este emita.»

Seis. Introdúcese un artigo 5 quater, titulado «Aprobación e publicación dos plans directores», do seguinte teor:

«1. Publicada a declaración ambiental estratéxica ou o informe ambiental estratéxico no “Boletín Oficial del Estado”, de acordo co previsto, respectivamente,

nos artigos 25 e 31 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, a Dirección Xeral de Aviación Civil requirirá o promotor do plan para que, no prazo máximo de dez días, se pronuncie sobre a conveniencia de iniciar o trámite de resolución de discrepancias previsto no artigo 12 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, e, no caso de consideralo necesario ou conveniente, remitiralle ao órgano ambiental o escrito de discrepancias do citado artigo 12 para os efectos previstos nel.

2. No suposto de que non sexa necesario o trámite de resolución de discrepancias previsto no artigo 12 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, a Dirección Xeral de Aviación Civil requirirá o promotor do plan director para que integre o contido da declaración ambiental estratéxica no plan director e o remita á dita dirección xeral no prazo de trinta días.

3. Recibida a documentación a que fai referencia o artigo anterior, a Dirección Xeral de Aviación Civil remitirá á Secretaría de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda a proposta de resolución.

4. A aprobación por parte do ministro de Fomento dos plans directores será obxecto de publicación no “Boletín Oficial del Estado” nos termos previstos no artigo 26 e, de ser o caso, no artigo 32 da Lei 21/2013, do 9 de decembro.»

Sete. Modifícanse o título do artigo 7 e o seu contido, que pasan a quedar redactados como segue:

«Artigo 7. *Revisión, modificación e actualización dos plans directores.*

1. Os plans directores revisaranse sempre que as necesidades exixan introducir modificacións de carácter substancial no seu contido, de acordo co procedemento establecido neste real decreto para a súa aprobación.

2. Para os efectos previstos no número 1, considéranse modificacións substanciais as que, sen prexuízo do disposto no número 4 deste artigo:

- a) Supoñan creación ou modificación de elementos estruturantes do campo de voos do aeroporto ou doutros elementos que alteren o funcionamento previsto del, ou
- b) supoñan unha variación fundamental da estratexia de desenvolvemento do aeroporto.

3. As modificacións non substanciais dos plans directores terán a consideración de modificacións menores, sempre que cumpran as condicións establecidas no artigo 5.2.f) da Lei 21/2013, do 9 de decembro, e, en tal caso, tramitaranse polo procedemento de avaliación ambiental estratéxica simplificada, de conformidade co artigo 6.2 da Lei 21/2013, do 9 de decembro. Para tales efectos, o promotor do plan director remitirá á Dirección Xeral de Aviación Civil o borrador de modificación deste acompañado do informe da entidade pública empresarial Enaire e da solicitude de inicio da avaliación ambiental estratéxica simplificada e un documento ambiental estratéxico co contido previsto no artigo 29 da citada Lei 21/2013, do 9 de decembro.

Estas modificacións aprobaranse mediante orde do ministro de Fomento, logo de realización dos trámites previstos nos artigos 30 e 31 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, e publicaranse no “Boletín Oficial del Estado” nos termos previstos no artigo 32 da citada lei.

4. A exclusión de terreos da zona de servizo por careceren estes de interese para o desenvolvemento futuro da actividade aeroportuaria, así como a inclusión de novos terreos na zona de servizo do plan director vixente, nos casos que non teñan cabida nos números 2 e 3 deste artigo, por se trataren de modificacións de escasa entidade sen afección ambiental, nos termos previstos na Lei 21/2013, do 9 de decembro, aprobaranse mediante orde ministerial tras a realización dos trámites previstos no número 4 do artigo 5 ter, no que se refire á información pública, á consulta ás administracións territoriais afectadas e, cando proceda, aos informes dos departamentos ministeriais afectados.

5. A actualización das previsións de tráfico que non encontren cabida nos demais puntos deste artigo, así como a alteración do seu calendario ou horizontes temporais non terá a consideración de modificación do plan director, e será aprobada mediante resolución do secretario de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda, cando teña un efecto neutro ou favorable para o contorno e os afectados. A dita resolución formará parte da documentación do plan director.

6. A iniciación do procedemento de revisión, modificación e actualización dos plans directores poderase realizar por instancia do promotor ou do Ministerio de Fomento.»

Oito. Modifícase o artigo 9, que pasa a quedar redactado da seguinte forma:

«1. O Plan especial de ordenación do espazo aeroportuario ou instrumento equivalente será formulado polo xestor de acordo coas previsións contidas no correspondente plan director do aeroporto, e será tramitado e aprobado pola Administración urbanística competente de conformidade co establecido pola lexislación urbanística aplicable.

O xestor do aeroporto será designado, de ser o caso, polo promotor conforme o que estableza a normativa aeronáutica vixente e poderán concorrer no mesmo suxeito ambas as condicións.

2. Para os efectos sinalados no punto anterior, a Administración competente para a aprobación do plan especial, unha vez realizados os actos de trámite e instrución exixidos pola lexislación urbanística que sexa de aplicación, dará traslado ao xestor aeroportuario do acordo de aprobación provisional do plan especial no prazo de quince días desde a adopción do dito acordo, para que este se pronuncie sobre os aspectos da súa competencia no prazo dun mes contado desde a súa recepción. O xestor aeroportuario, antes de emitir o seu informe, solicitará o das direccións xerais competentes do Ministerio de Fomento.

No caso de que o traslado non se realice ou no suposto de que o xestor aeroportuario se pronuncie negativamente sobre o contido do plan especial ou instrumento equivalente provisionalmente aprobado, a autoridade urbanística competente non o aprobará definitivamente, senón que abrirá un período de consultas entre a Administración urbanística que aprobou provisionalmente o plan e o dito xestor, co fin de chegar a un acordo expreso sobre o seu contido. Unha vez acadado este acordo, comunicaráselle á autoridade competente para outorgar a aprobación definitiva.

No suposto de persistir o desacordo durante un período de seis meses contados a partir do pronunciamento negativo do xestor aeroportuario, corresponderá ao Consello de Ministros emitir informe con carácter vinculante respecto daqueles aspectos que afecten a competencia exclusiva do Estado sobre os aeroportos de interese xeral.

3. A avaliación ambiental dos plans especiais terá en conta o establecido nas disposicións adicionais quinta e sexta da Lei 21/2013, do 9 de decembro.

4. A aprobación definitiva dos plans especiais de ordenación do espazo aeroportuario ou instrumentos equivalentes deberá ser notificada ao xestor aeroportuario na forma e nos prazos establecidos pola Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas. O citado xestor dará traslado da aprobación definitiva e do contido do plan especial ou instrumento equivalente á Secretaría de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda.»

Novo. Modifícase o artigo 10, que pasa a ter a seguinte redacción:

«1. As obras que realice o xestor dentro do sistema xeral aeroportuario deberán adaptarse ao plan especial de ordenación do espazo aeroportuario ou instrumento equivalente. Para a constatación deste requisito, deberán someterse a informe da Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en

sentido favorable se non se emitiu de forma expresa no prazo dun mes desde a recepción da documentación. No caso de que non se aprobase o plan especial ou instrumento equivalente, as obras que realice o xestor no ámbito aeroportuario deberán ser conformes co plan director do aeroporto.

As obras de nova construción, reparación e conservación realizadas no ámbito do aeroporto e na súa zona de servizo polo xestor non estarán sometidas aos actos de control preventivo municipal a que se refire o artigo 84.1.b) da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local, por constituíren obras públicas de interese xeral.

2. As obras realizadas no ámbito do aeroporto e na súa zona de servizo en virtude de autorización ou arrendamento non eximen os seus promotores da obtención dos permisos, licenzas e demais autorizacións que sexan exhibibles polas disposicións vixentes. O proxecto de construción deberase adaptar ao Plan especial de ordenación do espazo aeroportuario e a el xuntarse un informe do xestor sobre a compatibilidade co plan especial ou, noutro caso, sobre a necesidade das obras e a súa conformidade co plan director do aeroporto.»

Dez. Modifícase a epígrafe 1 da disposición adicional segunda, que pasará a ter a seguinte redacción:

«As administracións ou organismos competentes para a tramitación do planeamento territorial ou urbanístico remitirán ao Ministerio de Fomento, antes da súa aprobación inicial ou trámite equivalente, os proxectos de plans ou instrumentos de ordenación urbanística ou territorial, ou de calquera outra índole que ordenen fisicamente o territorio, así como as súas revisións ou modificacións, sempre que inclúan dentro do seu ámbito a zona de servizo aeroportuaria ou espazos suxeitos ás servidumes aeronáuticas legalmente establecidas, ou ás propostas de servidumes aeronáuticas, incluídas as acústicas, previstas respecto das actuacións planificadas na zona de servizo dos plans directores.

A Dirección Xeral de Aviación Civil emitirá informe preceptivo e vinculante respecto dos ditos proxectos de plans ou instrumentos no ámbito das competencias exclusivas do Estado en materia de aeroportos de interese xeral e planificación aeroportuaria, en particular sobre a cualificación da zona de servizo aeroportuaria como sistema xeral e as condicións de alturas e usos que se pretendan asignar aos espazos afectados polas servidumes aeronáuticas legalmente establecidas ou polas propostas de servidumes aeronáuticas, incluídas as acústicas, previstas respecto das actuacións planificadas na zona de servizo dos plans directores.

As actuacións urbanísticas e territoriais de execución directa consistentes na construción e instalación de aeroxeradores, torres eléctricas e de telecomunicacións, e de construcións e instalacións de similares características que non se amparen en instrumentos de planificación previamente aprobados, someteranse ao réxime de informe previo previsto nesta disposición cando pretendan instalarse en ámbitos afectados por servidumes aeronáuticas legalmente establecidas ou polas propostas de servidumes aeronáuticas correspondentes a instalacións planificadas na zona de servizo do plan director. Isto sen prexuízo, de ser o caso, do disposto no artigo 30 e seguintes do Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas, cando os ámbitos afectados correspondan a servidumes aeronáuticas establecidas.

O informe previo, tanto en relación coas afeccións sobre as servidumes aeronáuticas legalmente establecidas como sobre as propostas de servidumes aeronáuticas, incluídas as acústicas, correspondentes ás instalacións planificadas na zona de servizo do plan director adecuarase ao previsto no artigo 29 do Decreto 584/1972, do 24 de febreiro.»

Once. Engádesse unha disposición adicional cuarta, coa seguinte redacción:

«Nos procedementos de elaboración dos plans directores, logo do trámite de información pública, requirirase informe vinculante do Ministerio de Defensa se o

contido do proxecto pode incidir sobre terreos, edificacións e instalacións, incluídas as súas zonas de protección, afectos á defensa nacional, que deberá ser emitido no prazo de dous meses.»

Doce. Engádesse unha disposición derradeira primeira, coa seguinte redacción:

«Disposición derradeira primeira. *Habilitación para o desenvolvemento e a execución.*

Autorízase o ministro de Fomento para ditar, no ámbito das súas propias competencias, as normas de execución e desenvolvemento deste real decreto.»

Trece. A disposición derradeira única de entrada en vigor queda renumerada como «disposición derradeira segunda».

Disposición transitoria única. *Plans en tramitación.*

Os plans directores cuxa tramitación se iniciase con anterioridade á entrada en vigor deste real decreto serán instruídos, impulsados e tramitados pola Dirección Xeral de Aviación Civil conforme o previsto nel.

Non obstante, cando a tramitación dos ditos plans directores se iniciase con anterioridade á entrada en vigor da Lei 21/2013, do 9 de decembro, non lles serán de aplicación os preceptos relativos á avaliación ambiental estratéxica contidos neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro das competencias exclusivas que lle atribúe ao Estado o artigo 149.1.20 da Constitución en materia de aeroportos de interese xeral, tránsito e transporte aéreo.

Disposición derradeira segunda. *Non incremento de gasto.*

As medidas e actuacións derivadas deste real decreto serán atendidas coas dotacións orzamentarias ordinarias e non poderán xerar incremento de dotacións nin de retribucións nin doutros gastos de persoal ao servizo do sector público.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 11 de outubro de 2018.

FELIPE R.

O ministro de Fomento,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO