

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE FOMENTO

**15405** *Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.*

El presente real decreto, que se dicta en desarrollo del artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al amparo de la habilitación que otorga al Gobierno la disposición final séptima de la mencionada Ley, tiene por objeto principal adecuar la planificación aeroportuaria a los importantes cambios normativos introducidos en los últimos años en materia de evaluación ambiental estratégica de planes, y de organización administrativa en el sector del transporte aéreo.

La disposición final séptima de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, exige que las normas sectoriales reguladoras de la tramitación y de la adopción o aprobación de planes y programas contengan las disposiciones necesarias para garantizar que aquéllos comprendidos en el ámbito de aplicación de dicha ley se sometan a una evaluación ambiental estratégica antes de su adopción o aprobación.

Asimismo, exige que las normas sectoriales reguladoras de la tramitación y de la adopción o aprobación de los instrumentos de planificación establezcan los plazos que esa ley atribuye a las diversas fases del procedimiento al órgano sustantivo y a los promotores de los planes.

Estos mandatos originan y justifican por sí solos la modificación que se emprende en lo que se refiere a los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, sin que pueda hacerse extensible por el Estado a los Planes Especiales aeroportuarios, de naturaleza urbanística, cuya regulación corresponde, por tanto, a las administraciones territoriales con competencias en materia de urbanismo y ordenación del territorio.

También es ineludible acometer las modificaciones precisas para adaptar la regulación y aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general a la realidad aeroportuaria española actual, muy alejada de la existente cuando se aprobó el real decreto que ahora se modifica. Esta realidad se caracteriza por la coexistencia de los aeropuertos de interés general gestionados por Aena S.M.E., S.A., con otros aeropuertos de interés general de titularidad no estatal cuya existencia no se pudo prever hasta después de la aprobación de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que extendió la propiedad y abrió la gestión de los aeropuertos de interés general a entidades y personas privadas y públicas distintas del Estado y de las Corporaciones Locales; por la separación clara entre gestores aeroportuarios y proveedores de servicios de navegación aérea que acometió la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores de tránsito aéreo; y por el nuevo modelo de gestión aeroportuaria nacido del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, y consagrado posteriormente por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

La actual configuración de Enaire como entidad pública empresarial especializada exclusivamente en materia de navegación aérea exige que las funciones administrativas que la Aena original venía realizando en materia de planificación de aeropuertos de interés general se atribuyan a la Dirección General de Aviación Civil de manera coherente con su papel de órgano responsable de establecer la política y estrategia aeroportuaria del Estado, sin olvidar que en aquella entidad se residen otras competencias, las previstas en el

artículo 18 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, que inciden sin duda en la configuración de la explotación individual de cada aeropuerto, como son las relativas a la navegación aérea y al espacio aéreo. La relación entre la planificación aeroportuaria y la gestión de la navegación aérea se ha puesto de manifiesto en la modificación que la Ley 18/2014, de 15 de octubre, ha realizado del apartado 1 del artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, donde se consagra expresamente que el Plan Director garantizará las necesidades del tránsito y transporte aéreo, así como las de gestión del espacio aéreo y los servicios de navegación aérea, además del cumplimiento de los fines de interés general establecidos para los aeropuertos de interés general. Una adecuada planificación aeroportuaria requiere, por tanto, de la participación de Enaire, en particular y destacadamente, respecto a la propuesta de maniobras que realizan las aeronaves, ya que condiciona determinadamente actuaciones posteriores como son los proyectos aeroportuarios, los planes de aislamiento acústico que puedan imponerse a resultados de la oportuna evaluación de impacto ambiental, así como las servidumbres aeronáuticas acústicas.

En los aeropuertos españoles se han establecido dos regímenes normativos distintos para los aeropuertos de interés general, atendiendo a si forman parte de la red de Aena S.M.E., S.A., o a si se refieren a otros aeropuertos de titularidad distinta a la del Estado. Para la red de aeropuertos de interés general de Aena S.M.E., S.A., se prevé la intervención de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, como instrumento de coordinación entre el Estado y las Comunidades Autónomas, articulando la necesidad de obtener informe de estos órganos interadministrativos durante la tramitación de los correspondientes Planes Directores, como exige el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, que modifica el artículo 13 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre. Adicionalmente, la Ley 18/2014, de 15 de octubre, ha establecido un documento de regulación aeroportuaria, DORA, para la red de aeropuertos de interés general de Aena S.M.E., S.A. Este documento tiene carácter de regulación económica y en él se detallan, entre otros aspectos, las inversiones que Aena S.M.E., S.A., deberá acometer por aeropuerto en el corto plazo de cinco años. Dichas inversiones deberán ser coherentes con el Plan Director del aeropuerto vigente, que establece la planificación aeroportuaria a largo plazo y es sometido a evaluación ambiental estratégica. La naturaleza de ambos documentos, DORA y Plan Director, son distintas, su objetivo, contenido y horizonte, diferentes, por lo que no procede aquí regular su interacción.

Tal y como se ha anticipado anteriormente, es necesario incluir en la documentación de los Planes Directores una descripción de las operaciones aéreas que permitan dotar de coherencia el desarrollo sostenible del aeropuerto, ya que es evidente la estrecha conexión existente entre éstas y el ruido aeroportuario.

Como novedad, se introduce la necesidad de que los Planes Directores contengan junto con el estudio de las magnitudes económicas un estudio coste beneficio, en línea con las tendencias normativas de otros países que se vienen asentado en nuestro ordenamiento a través, entre otras, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en orden a lograr una mayor eficiencia también en las inversiones públicas, desde una perspectiva de marcado carácter económico-social que justifique la alternativa propuesta con un alcance acotado a la propia fase de planificación, no sólo en términos de rentabilidad económica sino en su condición de infraestructuras que ofrecen servicios que satisfacen necesidades públicas. Asimismo, es necesario tener en cuenta la política europea de ayudas públicas en materia de aeropuertos.

Mientras que la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, define la figura del promotor del plan y le atribuye distintas responsabilidades relacionadas con la tramitación de la evaluación ambiental estratégica de los Planes Directores, la normativa aeronáutica únicamente contempla la figura del gestor, desde una doble vertiente, como responsable de la elaboración de los Planes Especiales y como beneficiario del régimen especial de exención de control municipal de las obras que se realicen en el sistema general aeroportuario por una parte, tal y como figura en los apartados 2 y 3 del artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, en la redacción dada por la Ley 18/2014, de 15 de octubre,

y como sujetos obligados al cumplimiento de las obligaciones impuestas por razones de seguridad por otra, como establece la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La nueva redacción propuesta trata de compatibilizar esta doble terminología, y así se encarga al promotor del plan, en su condición de sujeto interesado en la construcción, ejecución y explotación del aeropuerto, la elaboración del Plan Director, y al gestor designado por éste, las actuaciones previstas en los artículos 9 y 10 del real decreto que se modifica, que se refieren a fases posteriores más cercanas a las actividades propias de la gestión y explotación aeroportuaria. Ello es compatible con que coincida en el promotor del plan la cualidad de gestor.

En aras a la eficacia administrativa y a las necesidades de gestión aeroportuaria se modifica el artículo dedicado a la revisión de los Planes Directores, eliminando la obligatoriedad de actualización en un plazo determinado para considerar que deberán ser revisados o modificados únicamente cuando las necesidades aeroportuarias así lo exijan. Partiendo de ello, es necesario acometer la modificación del sistema de revisión de los mismos a fin de atender las diversas peculiaridades que pueden merecer distintas intensidades en función de la naturaleza de la modificación que se aborde.

Como ya se ha adelantado, se ha procedido a modificar igualmente los artículos 9 y 10 con el objeto de adecuarse a la nueva redacción que del artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, realiza la Ley 18/2014, de 15 de octubre.

La disposición adicional segunda del real decreto que se modifica merece una revisión para reforzar la prevalencia de la competencia del Estado en materia de planificación de aeropuertos de interés general sobre las competencias de planificación territorial y urbanística de las administraciones territoriales que se manifiesta a través de la exigencia de que los proyectos de instrumentos de planificación urbanística y de ordenación territorial que resulten afectados por las determinaciones previstas en los Planes Directores de los aeropuertos de interés general sean informados con carácter previo a su aprobación inicial por la Dirección General de Aviación Civil. No se trata de modificar el esquema que tan buenos resultados ha obtenido desde la aprobación del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, hace ya veinte años, y que responde a la consolidada doctrina emanada del Tribunal Constitucional que considera estos informes como instrumentos idóneos de coordinación interadministrativa para preservar las competencias estatales de otras competencias que concurren en el mismo ámbito físico y que encuentran amparo en títulos jurídicos distintos, sino de incidir, aclarar y ordenar con más énfasis si cabe, que los proyectos de planes territoriales y urbanísticos afectados por los Planes Directores de los aeropuertos de interés general no pueden incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de planificación y explotación aeroportuaria. De esta forma es necesario insistir en que las determinaciones de los Planes Directores con incidencia en el entorno de los aeropuertos de interés general, destacadamente la previsión de servidumbres de instalaciones planificadas en la zona de servicio, incluidas las acústicas, no suponen una limitación ni a la propiedad ni al urbanismo existente, pero sí son vinculantes a través de los informes que debe evacuar la Administración General del Estado, para el planificador del territorio y del urbanismo cuando ejerce su potestad con proyección a futuro con el objeto de que el desarrollo urbanístico no impida el futuro crecimiento del aeropuerto.

Como consecuencia, los proyectos de instrumentos de planificación territorial y urbanística no podrán aprobarse sin informe positivo en aquello que afecte a las competencias del Estado en materia de planificación aeroportuaria, ya que, en caso contrario, ésta resultaría vacía de contenido.

Se añade como objeto de control del informe de la Dirección General de Aviación Civil además de los proyectos de planificación urbanística y de ordenación territorial, aquellas actuaciones que podrían denominarse de ejecución directa, por no ampararse en instrumentos previos de planificación, pero que sin duda pueden incidir gravemente en las competencias del Estado de planificación y explotación aeroportuaria, como puedan ser aquellas destinadas a implantar parques eólicos, o antenas y torres de comunicaciones. Estas actuaciones de ejecución directa se someten, por tanto, a distinto control de la autoridad aeronáutica, en función de dónde se pretendan realizar. En el caso de que dicha actuación se encuentre en el ámbito de servidumbres aeronáuticas establecidas conforme a lo dispuesto en la Ley de

Navegación Aérea, le será de aplicación el régimen previsto en los artículos 30 y siguientes del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, mientras que si se encuentran en ámbitos afectadas por las propuestas de servidumbres aeronáuticas incluidas en los Planes Directores les será de aplicación lo dispuesto en la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, que ahora se modifica, es decir, el régimen jurídico propio de la planificación aeroportuaria. De este modo, se consigue que estas actuaciones, que pueden poner en entredicho la explotación aeroportuaria, se sometan siempre a escrutinio de la autoridad aeronáutica competente.

La presente norma se adecua a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y cumple con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia.

En la tramitación de este real decreto se ha tenido en cuenta el parecer de las comunidades autónomas, y se ha dado audiencia a las organizaciones representativas del sector.

Este real decreto, que se dicta al amparo de las competencias exclusivas que atribuye al Estado el artículo 149.1.20 de la Constitución en materia de aeropuertos de interés general, tránsito y transporte aéreo, tiene su fundamento legal en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en relación con la disposición final séptima de la misma norma legal.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 11 de octubre de 2018,

#### DISPONGO:

**Artículo único.** *Modificación del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.*

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, se modifica como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 2.1.a), que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«a) Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos; servicios de navegación aérea, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.»

Dos. Se modifica el artículo 4, que pasa a quedar redactado como sigue:

«El Plan Director del aeropuerto contendrá los siguientes documentos:

a) Memoria, que incluirá un estudio de los antecedentes y de la situación actual del aeropuerto; sus necesidades futuras derivadas del análisis de los tráficos de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio, con la motivación del ámbito propuesto y las modificaciones que en su caso se introduzcan sobre la superficie vigente; las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio del aeropuerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y la relación con el

planeamiento urbanístico, así como la integración de los objetivos ambientales propuestos como resultado de la evaluación ambiental estratégica; asimismo, incluirá las infraestructuras terrestres de acceso al aeropuerto existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se entiendan necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte terrestre y redes de suministros, teniendo en cuenta el volumen del tráfico aeroportuario actual y del previsible, y reflejará igualmente el ámbito territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas establecidas, y por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, resultantes de las instalaciones planificadas en la zona de servicio del Plan Director.

b) Plano general de situación del aeropuerto, de su actual zona de servicio y de la zona de servicio propuesta, y planos de cada una de las áreas en que se estructura la zona de servicio aeroportuaria, con las actividades previstas; así como planos del espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas establecidas, y por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, resultantes de las instalaciones planificadas en la zona de servicio del Plan Director.

c) Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial y el entorno natural circundante.

d) Estudio de las magnitudes económicas del Plan Director, a nivel de planificación y estudio coste-beneficio económico y social de la propuesta.

e) Descripción de las operaciones aéreas previstas en términos que permitan estimar su incidencia sobre el territorio y el medio ambiente.

f) Resumen de la ordenación establecida por el Plan Director, en su desarrollo previsible, señalando los subsistemas, las zonas en que se divide su ámbito y las condiciones fijadas para ellas.

g) Cuando corresponda, la declaración ambiental estratégica, el informe ambiental estratégico o, en su caso, el acuerdo previsto en el artículo 12 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

h) Cuando proceda, la resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda a la que hace referencia el artículo 7.5.»

Tres. Se modifica el título del artículo 5 y su contenido, que pasa a quedar redactado como sigue:

«Artículo 5. *Competencias para la elaboración y aprobación de los Planes Directores.*

1. La elaboración de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general se realizará por el promotor del plan, con arreglo a las directrices establecidas, en su caso, por el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento.

Se entiende por promotor del plan, cualquier persona física o jurídica, pública o privada, que pretende elaborar un Plan Director de un aeropuerto de interés general.

2. Corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, aprobar los Planes Directores de los aeropuertos de interés general.

3. Corresponde a la Dirección General de Aviación Civil la instrucción, impulso y tramitación del procedimiento de aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de la red gestionados por Aena S.M.E., S.A., y de su evaluación ambiental estratégica, así como de los demás aeropuertos de interés general.»

Cuatro. Se introduce un artículo 5 bis, titulado «Inicio de la tramitación de los Planes Directores» del siguiente tenor:

«1. El promotor del Plan Director remitirá a la Dirección General de Aviación Civil una solicitud de aprobación de dicho plan acompañada de su borrador, y de

una petición de inicio de evaluación ambiental estratégica ordinaria o simplificada, según proceda, junto a un documento inicial estratégico en los términos previstos en los artículos 18.1 y 29.1 respectivamente de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. El borrador de Plan Director se presentará junto con el informe de conformidad de la entidad pública empresarial Enaire en relación con las materias de su competencia, en particular sobre planificación y diseño de la estructura, organización y utilización del espacio aéreo, así como respecto a la propuesta de maniobras que condicionan la utilización, explotación y crecimiento del aeropuerto.

2. La Dirección General de Aviación Civil comprobará que la documentación remitida por el promotor del plan se ajusta a lo previsto en el presente real decreto, a las directrices que, en su caso, se hayan establecido por el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y a los artículos 18.1 y 29.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

En el supuesto de que la documentación no se ajuste a dichas previsiones, la Dirección General de Aviación Civil requerirá al promotor del plan para que complete o subsane la documentación aportada en el plazo de diez días hábiles, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución dictada en los términos previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. El promotor del plan podrá solicitar una extensión del plazo de subsanación por un máximo de 5 días hábiles cuando la aportación de los documentos requeridos presente dificultades especiales.»

Cinco. Se introduce un artículo 5 ter, titulado «Evaluación ambiental estratégica ordinaria o simplificada y tramitación de los Planes Directores», del siguiente tenor:

«1. La Dirección General de Aviación Civil trasladará al órgano ambiental la solicitud de iniciación junto con la documentación recibida conforme a lo previsto en los artículos 18.3 y 29.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

2. Iniciada la evaluación ambiental estratégica simplificada, si el informe ambiental estratégico determina que el plan no tiene efectos significativos en el medio ambiente, proseguirá la tramitación sectorial prevista en los siguientes apartados de este artículo, con exclusión de los trámites propios de la evaluación ambiental estratégica ordinaria que se citan en los mismos.

3. En los supuestos de evaluación ambiental estratégica ordinaria, previstos, respectivamente, en los artículos 19.2 y 31.2.a) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el documento de alcance del estudio ambiental estratégico elaborado por el órgano ambiental se pondrá a disposición del público a través de las sedes electrónicas del citado órgano ambiental y del Ministerio de Fomento, así como en la página web del promotor del Plan Director.

En el plazo máximo de nueve meses contados a partir de la recepción del documento de alcance, el promotor del Plan Director elaborará la versión inicial del mismo y el estudio ambiental estratégico, teniendo en cuenta el documento de alcance elaborado por el órgano ambiental y las indicaciones de la Dirección General de Aviación Civil, y remitirá ambos documentos, junto con un resumen no técnico del estudio ambiental estratégico, a la Dirección General de Aviación Civil.

4. A efectos de la realización de los trámites de información pública y consultas previstos en los párrafos siguientes, y en particular, en su caso, de los trámites de información pública y consultas previstos en los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, corresponde al Ministerio de Fomento acordar un período de información pública y consultas, que se extenderá a las Administraciones públicas afectadas y las personas previamente consultadas, así como a las asociaciones representativas de usuarios del sector, entendiéndose por tales las asociaciones de ámbito nacional e internacional que estén integradas por compañías aéreas que representen un volumen significativo de tráfico en España, así como las quince

principales compañías por volumen de pasajeros si no estuvieran representadas por aquellas.

En aquellos aeropuertos en los que el transporte de carga o los usuarios de aeronaves de aviación general o deportiva, trabajos aéreos y de aeronaves históricas tengan una presencia significativa, se considerarán asociaciones representativas de usuarios las asociaciones de ámbito nacional e internacional que estén integradas por dichos operadores que representen un volumen significativo de tráfico anual en el aeropuerto o aeropuertos de que se trate.

Entre las Administraciones públicas afectadas se incluirán, en todo caso, las que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo, así como de protección del medioambiente, afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

Todo ello sin perjuicio, de que cuando corresponda, se realicen las consultas transfronterizas pertinentes en los términos previstos en los artículos 49 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

El trámite de información pública y consultas tendrá una duración mínima de 45 días hábiles y se iniciará con la previa publicación del correspondiente anuncio en el "Boletín Oficial del Estado" y en la página web del promotor del Plan Director y, en su caso, la sede electrónica del Ministerio de Fomento.

A los efectos del trámite de información pública y consultas, la propuesta de Plan Director y su memoria se publicarán en la página web del promotor del plan y en la sede electrónica del Ministerio de Fomento.

5. Asimismo, de manera simultánea a la información pública, la Dirección General de Aviación Civil solicitará el informe del Ministerio del Interior en cuanto a las materias de su competencia, y si la delimitación de la zona de servicio propuesta incluye bienes patrimoniales o de dominio público de titularidad de la Administración General del Estado, el informe preceptivo y vinculante, según proceda, del Ministerio de Hacienda o del Ministerio u organismo público que tenga afectados o adscritos los bienes de dominio público. El informe del Ministerio del Interior se entenderá favorable si, transcurridos cuarenta y cinco días hábiles desde la recepción de la documentación, no ha sido emitido expresamente.

Además, respecto a los aeropuertos integrados en la red de Aena S.M.E., S.A., se solicitará informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia con el objeto de que emita informe en relación con el ámbito de sus competencias.

6. Finalizado el trámite de información pública y consultas e informes de los departamentos ministeriales competentes por razón de la materia, la Dirección General de Aviación Civil trasladará, en su caso, al promotor del Plan Director las alegaciones e informes recibidos, para su valoración.

7. El promotor del Plan Director remitirá a la Dirección General de Aviación Civil, en el plazo de tres meses, una propuesta final de Plan Director que incorporará el contenido del estudio ambiental estratégico, la correspondiente valoración del resultado de la información pública y las consultas o informes y un documento resumen en el que se describa la integración en la propuesta final del Plan Director de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de los informes y las consultas realizados y de cómo éstos se han tomado en consideración.

8. Recibida la documentación a que se refieren los apartados anteriores, la Dirección General de Aviación Civil remitirá al órgano ambiental el expediente de evaluación ambiental estratégica ordinaria completo en los términos previstos en el artículo 24.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, a efectos de que formule la correspondiente declaración ambiental estratégica prevista en el artículo 25 de dicha ley.

9. Antes de su aprobación, la propuesta de los Planes Directores de los aeropuertos integrados en la red de Aena S.M.E., S.A., será remitida al Comité de Coordinación Aeroportuaria correspondiente, en virtud de lo establecido en el Real

Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, que deberá emitir su informe en el plazo de treinta días hábiles, transcurridos los cuales se entenderá emitido en sentido favorable. Corresponde a la Dirección General de Aviación Civil la remisión de estas propuestas a dicho comité, así como la valoración del informe que éste emita.»

Seis. Se introduce un artículo 5 quáter, titulado «Aprobación y publicación de los Planes Directores», del siguiente tenor:

«1. Publicada la declaración ambiental estratégica, o el informe ambiental estratégico en el “Boletín Oficial del Estado”, de acuerdo con lo previsto, respectivamente, en los artículos 25 y 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Dirección General de Aviación Civil requerirá al promotor del Plan para que en el plazo máximo de diez días se pronuncie sobre la conveniencia de iniciar el trámite de resolución de discrepancias previsto en el artículo 12 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, y en el caso de estimarlo necesario o conveniente, remitirá al órgano ambiental el escrito de discrepancias del citado artículo 12 a los efectos previstos en el mismo.

2. En el supuesto de que no sea necesario el trámite de resolución de discrepancias previsto en el artículo 12 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Dirección General de Aviación Civil requerirá al promotor del Plan Director para que integre el contenido de la declaración ambiental estratégica en el Plan Director y lo remita a dicha Dirección General en el plazo de treinta días.

3. Recibida la documentación a que hace referencia el artículo anterior, la Dirección General de Aviación Civil remitirá a la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda la propuesta de resolución.

4. La aprobación por el Ministro de Fomento de los Planes Directores será objeto de publicación en el “Boletín Oficial del Estado” en los términos previstos en el artículo 26 y, en su caso, en el artículo 32, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.»

Siete. Se modifican el título del artículo 7 y su contenido, que pasan a quedar redactados como sigue:

«Artículo 7. *Revisión, modificación y actualización de los Planes Directores.*

1. Los Planes Directores se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido de acuerdo con el procedimiento establecido en este real decreto para su aprobación.

2. A los efectos previstos en el apartado 1, se consideran modificaciones sustanciales las que, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 de este artículo:

a) Supongan creación o modificación de elementos estructurantes del campo de vuelos del aeropuerto u otros elementos que alteren el funcionamiento previsto del mismo, o;

b) supongan una variación fundamental de la estrategia de desarrollo del aeropuerto.

3. Las modificaciones no sustanciales de los Planes Directores tendrán la consideración de modificaciones menores, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 5.2.f) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, y en tal caso, se tramitarán por el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, de conformidad con el artículo 6.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre. A tales efectos, el promotor del Plan Director remitirá a la Dirección General de Aviación Civil el borrador de modificación del mismo acompañado del informe de la entidad pública empresarial Enaire y de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada y un documento ambiental estratégico con el contenido previsto en el artículo 29 de la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Estas modificaciones se aprobarán mediante orden del Ministro de Fomento, previa realización de los trámites previstos en los artículos 30 y 31 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, y se publicará en el “Boletín Oficial del Estado” en los términos previstos en el artículo 32 de la citada Ley.

4. La exclusión de terrenos de la zona de servicio por carecer éstos de interés para el desarrollo futuro de la actividad aeroportuaria, así como la inclusión de nuevos terrenos en la zona de servicio del Plan Director vigente, en los casos que no tengan cabida en los apartados 2 y 3 de este artículo, por tratarse de modificaciones de escasa entidad sin afección medioambiental, en los términos previstos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se aprobarán mediante orden ministerial tras la realización de los trámites previstos en el apartado 4 del artículo 5 ter, en lo que se refiere a la información pública, a la consulta a las administraciones territoriales afectadas, y cuando proceda, a los informes de los departamentos ministeriales afectados.

5. La actualización de las previsiones de tráfico que no encuentren cabida en los demás apartados de este artículo, así como la alteración de su calendario u horizontes temporales no tendrá la consideración de modificación del Plan Director, y será aprobada por resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, cuando tenga un efecto neutro o favorable para el entorno y los afectados. Dicha resolución formará parte de la documentación del Plan Director

6. La iniciación del procedimiento de revisión, modificación y actualización de los Planes Directores podrá realizarse a instancia del promotor o del Ministerio de Fomento.»

Ocho. Se modifica el artículo 9, que pasa a quedar redactado de la siguiente forma:

«1. El Plan Especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente se formulará por el gestor de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y se tramitará y aprobará por la administración urbanística competente de conformidad con lo establecido por la legislación urbanística aplicable.

El gestor del aeropuerto será designado, en su caso, por el promotor conforme a lo que establezca la normativa aeronáutica vigente, pudiendo concurrir en el mismo sujeto ambas condiciones.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la administración competente para la aprobación del Plan Especial, una vez realizados los actos de trámite e instrucción exigidos por la legislación urbanística que sea de aplicación, dará traslado al gestor aeroportuario del acuerdo de aprobación provisional del Plan Especial en el plazo de quince días desde la adopción de dicho acuerdo, para que éste se pronuncie sobre los aspectos de su competencia en el término de un mes a contar desde su recepción. El gestor aeroportuario, antes de emitir su informe, recabará el de las direcciones generales competentes del Ministerio de Fomento.

En el caso de que el traslado no se realice o en el supuesto de que el gestor aeroportuario se pronuncie negativamente sobre el contenido del Plan Especial o instrumento equivalente provisionalmente aprobado, no se procederá a su aprobación definitiva por la autoridad urbanística competente, la cual abrirá un período de consultas entre la administración urbanística que aprobó provisionalmente el plan y dicho gestor, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo. Una vez alcanzado dicho acuerdo, se comunicará a la autoridad competente para otorgar la aprobación definitiva.

En el supuesto de persistir el desacuerdo durante un período de seis meses contados a partir del pronunciamiento negativo del gestor aeroportuario, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante respecto de aquellos aspectos que afecten a la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos de interés general.

3. La evaluación ambiental de los Planes Especiales tendrá en cuenta lo dispuesto en las disposiciones adicionales quinta y sexta de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

4. La aprobación definitiva de los Planes Especiales de ordenación del espacio aeroportuario o instrumentos equivalentes deberá ser notificada al gestor aeroportuario en la forma y plazos establecidos por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. El citado gestor dará traslado de la aprobación definitiva y del contenido del Plan Especial o instrumento equivalente a la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.»

Nueve. Se modifica el artículo 10, que pasa a tener la siguiente redacción:

«1. Las obras que realice el gestor dentro del sistema general aeroportuario deberán adaptarse al Plan Especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente. Para la constatación de este requisito, deberán someterse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación. En el caso de que no se haya aprobado el Plan Especial o instrumento equivalente, las obras que realice el gestor en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del aeropuerto.

Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por el gestor no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

2. Las obras realizadas en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio en virtud de autorización o arrendamiento no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. El proyecto de construcción deberá adaptarse al Plan Especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe del gestor sobre la compatibilidad con el Plan Especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto.»

Diez. Se modifica el epígrafe 1 de la disposición adicional segunda, que pasará a tener la siguiente redacción:

«Las Administraciones u organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

Las actuaciones urbanísticas y territoriales de ejecución directa consistentes en la construcción e instalación de aerogeneradores, torres eléctricas y de telecomunicaciones, y de construcciones e instalaciones de similares características que no se amparen en instrumentos de planificación previamente aprobados, se someterán al régimen de informe previo previsto en esta disposición cuando pretendan instalarse en ámbitos afectados por servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas correspondientes a instalaciones planificadas en la zona de servicio del Plan Director. Ello, sin perjuicio, en su caso, de lo dispuesto en los artículos 30 y siguientes del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, cuando los ámbitos afectados correspondan a servidumbres aeronáuticas establecidas.

El informe previo, tanto en relación con las afecciones sobre las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, como sobre las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, correspondientes a las instalaciones planificadas en la zona de servicio del Plan Director se adecuará a lo previsto en el artículo 29 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero.»

Once. Se añade una disposición adicional cuarta, con la siguiente redacción:

«En los procedimientos de elaboración de los Planes Directores, previo el trámite de información pública, se recabará informe vinculante del Ministerio de Defensa si el contenido del proyecto pudiera incidir sobre terrenos, edificaciones e instalaciones, incluidas sus zonas de protección, afectos a la defensa nacional, que deberá ser evacuado en el plazo de dos meses.»

Doce. Se añade una disposición final primera, con la siguiente redacción:

«Disposición final primera. *Habilitación para el desarrollo y ejecución.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar, en el ámbito de sus propias competencias, las normas de ejecución y desarrollo del presente real decreto.»

Trece. La disposición final única de entrada en vigor queda renumerada como «disposición final segunda».

**Disposición transitoria única.** *Planes en tramitación.*

Los Planes Directores cuya tramitación se haya iniciado con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, serán instruidos, impulsados y tramitados por la Dirección General de Aviación Civil conforme a lo previsto en el mismo.

No obstante, cuando la tramitación de dichos Planes Directores se haya iniciado con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, no les serán de aplicación los preceptos relativos a la evaluación ambiental estratégica contenidos en este real decreto.

**Disposición final primera.** *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas que atribuye al Estado el artículo 149.1.20 de la Constitución en materia de aeropuertos de interés general, tránsito y transporte aéreo.

**Disposición final segunda.** *No incremento de gasto.*

Las medidas y actuaciones derivadas de este real decreto serán atendidas con las dotaciones presupuestarias ordinarias y no podrán generar incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal al servicio del sector público.

**Disposición final tercera.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 11 de octubre de 2018.

FELIPE R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO