

E - 11

ESTUDIO DE SERVIDUMBRES AERONAUTICAS Y SEGURIDAD AEREA



THERUS



18 septiembre 202

**PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL AREA DE PLANEAMIENTO
REMITIDO (APR) 16.02 "LOS ALMENDROS M40" DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACION URBANA DE MADRID.**

**ESTUDIO DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS y
SEGURIDAD AÉREA**

Ref. TMA: 2257SAR/02

septiembre de 2024



TMA es miembro fundador de G5 Expertos Ambientales



TASVALOR MEDIO AMBIENTE, S.L.

Teléfono: +34 913 600 169* tma@tma-e.com, CIF. B-83380311

www.tma-e.com

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.....	7
2. LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	8
2.1. CLASIFICACIÓN LEGAL	8
3. LEGISLACIÓN	12
3.1. MARCO NORMATIVO GENERAL	12
3.2. REALES DECRETOS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID.....	13
4. METODOLOGÍA GENERAL	14
5. ÁMBITO DE ESTUDIO Y PROPUESTA DE PLANEAMIENTO	15
5.1. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DEL PPRI	15
5.2. PROPUESTA DE PLANEAMIENTO.....	16
6. AERÓDROMOS Y SERVIDUMBRES DECLARADAS	16
6.1. AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	17
6.2. OTROS AERÓDROMOS	23
7. EVALUACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DE LA EDIFICACIÓN PREVISTA	24
8. CONCLUSIONES	32
ANEXO I. EQUIPO REDACTOR.....	34
ANEXO II. DOCUMENTACIÓN.....	35
ANEXO III. ACUERDOS DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA) EN MATERIA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS RESPECTO AL COMPLEJO DE OFICINAS HELIOS.	36

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1. UBICACIÓN DEL APR 16.02. FUENTE: VISOR NOME CALLES.	15
FIGURA 2. SITUACIÓN DEL APR 16.02 RESPECTO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DE LOS CUATRO PRINCIPALES AERÓDROMOS EN LA COMUNIDAD DE MADRID: ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS (ROJO), CUATRO VIENTOS (AZUL), TORREJÓN (VERDE) Y GETAFE (NARANJA). FUENTE: GEOPORTAL DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID.	17
FIGURA 3. PLANO DE TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS POR LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ - MADRID-BARAJAS. EN ROJO: ENVOLVENTE DE SERVIDUMBRES OPERATIVAS Y EN AZUL: ENVOLVENTE DE SERVIDUMBRES FÍSICAS (DE AERÓDROMO). FUENTE: DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE AENA.	18

FIGURA 4. SITUACIÓN DEL APR 16.02 RESPECTO DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO (FÍSICAS) Y DE OPERACIÓN DETALLADAS DEL AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE LOS PLANOS DE SERVIDUMBRES OPERATIVAS DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS (2006).....	19
FIGURA 5. PLANO 2.1.1 DE SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS DEL PLAN DIRECTOR. DICIEMBRE DE 2021.....	20
FIGURA 6. PLANO 2.1.2 DE SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES DEL PLAN DIRECTOR. DICIEMBRE DE 2021.....	20
FIGURA 7. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO BAJO LA SUPERFICIE TRONCOCÓNICA INVERTIDA DE LA ENVOLVENTE DE SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO DEL AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS. FUENTE: AENA. HOJA 16 DEL PLANO DE SERVIDUMBRES FÍSICAS Y RADIOELÉCTRICAS.	21
FIGURA 8. DETALLE DE LA POSICIÓN RELATIVA DEL ÁMBITO RESPECTO DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE LA SERVIDUMBRE FÍSICA DE LA APROXIMACIÓN FRUSTRADA VOR E ILS A LA PISTA 33L	22
FIGURA 9. DETALLE DEL PLANO P.3 – PLANO DE ORDENACIÓN – CONDICIONES POSICIÓN EDIFICACIONES DEL PPRI.....	25
FIGURA 10. DETALLE DEL PLANO P.I.6 – PROPUESTAS INDICATIVAS DEL PPRI.....	26
FIGURA 11. DETALLE DEL PLANO P.I.9 SERVIDUMBRES AÉREAS – PLANTA COTA MÁXIMA INDICATIVA, DEL PPRI.	27
FIGURA 12. DETALLES DEL PLANO P.I.10 SERVIDUMBRES AÉREAS – SECCIÓN GENERAL C, DEL PPRI.	28
FIGURA 13. APANTALLAMIENTO GENERADO POR EL EDIFICIO HELIOS A EN PLANTA, SEGÚN ARTÍCULO 9 DEL D584/1972.	29
FIGURA 14. APANTALLAMIENTO GENERADO POR EL EDIFICIO HELIOS A EN ALZADO, SEGÚN ARTÍCULO 9 DEL D584/1972.	29
FIGURA 15. DETALLE DE LA POSICIÓN RELATIVA DEL ÁMBITO Y CÁLCULO DE LA ELEVACIÓN DE LA SUPERFICIE LIMITADORA DE LA SERVIDUMBRE FÍSICA DE LA APROXIMACIÓN FRUSTRADA VOR A LA PISTA 33L	30
FIGURA 16. LÍMITE DE LA HUELLA DE LA SUPERFICIE DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA VOR PISTA 33L.....	31

Estudio realizado por TMA en noviembre de 2022

Revisado en septiembre de 2024

PROPIEDAD INTELECTUAL

El presente documento, incluyendo texto, fotografías y gráficos –excepto donde se especifique lo contrario– así como la metodología empleada en la elaboración del estudio que constituye la base del mismo, son propiedad intelectual de Tasvalor Medio Ambiente S.L. quedando prohibida su revelación, copia, reproducción total o parcial y difusión; sin expresa autorización de la citada mercantil. El presente documento se edita para uso exclusivo del cliente que en él se cita, a los efectos de la tramitación administrativa de su plan, programa o proyecto frente al órgano sustantivo o ambiental de la administración correspondiente; así como para otros objetivos específicos que en él documento se citen específicamente. Tasvalor Medio Ambiente S.L. se reserva el derecho de ejecutar cuantas acciones legales estime necesarias para garantizar la defensa de sus derechos sobre la propiedad intelectual de este trabajo.

DATOS DE CRÁCTER PERSONAL

El presente documento incluye datos del carácter personal de sus autores (titulaciones y DNI) y por tanto debe ser manejado de acuerdo a las prescripciones de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El presente documento recoge la memoria del estudio de servidumbres aeronáuticas y seguridad aérea realizado para el **Plan Parcial de Reforma Interior del Área de Planeamiento Remitido 16.02 "Los Almendros M40"** del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

El objetivo de este trabajo es determinar la compatibilidad de la futura edificación asociada al desarrollo del PPRI según los parámetros pormenorizados de volumetría que el proyecto urbanístico le asigna, con las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos de Madrid, principalmente del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y, en su caso, determinar el grado de compromiso de la seguridad o regularidad de las operaciones de dicho aeropuerto.

En este último sentido, el presente documento ha tenido en cuenta análisis preliminares realizados por la Dirección General de Aviación Civil y los antecedentes de informes de la Agencia Estatal de Seguridad aérea (AESA) sobre edificaciones colindantes (ver Anexo III).

Se aporta la siguiente documentación para cada una de las parcelas delimitadas en el plan:

- *Documentación gráfica suficiente que permita identificar de forma inequívoca el área de movimiento permitida.*
- *Cota Máxima medida sobre el nivel del mar (Cota MSL) permitida para todas las construcciones e instalaciones cuya implantación se pretende a través del Plan Parcial (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.)*

Esta información concreta se aporta en el los el capítulo 7 del presente documento.

Como herramienta principal para el análisis se ha empleado la cartografía publicada al respecto por la Dirección de Infraestructuras y Dirección de Planificación Aérea de AENA, dependiente de la Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ministerio de Fomento) y el Centro Cartográfico y fotográfico del Ejército del Aire, así como las herramientas de información geográfica necesarias para la verificación de compatibilidad con las mismas.

Adicionalmente, el presente estudio remite a la necesidad de un trámite con la Autoridad Nacional de Supervisión Civil (o el órgano competente del Ministerio de Defensa), en el ámbito de sus propias competencias, en relación con la futura edificación que se desarrolle a raíz de la aprobación de este PPRI.

2. LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Los aeropuertos afectan al entorno más allá de la delimitación de su recinto, mediante la delimitación por las autoridades aeroportuarias de servidumbres y otras restricciones establecidas por motivos de seguridad, operatividad y protección del medio ambiente.

2.1. CLASIFICACIÓN LEGAL¹

A efectos legales, las servidumbres aeronáuticas se clasifican según la finalidad que persiguen:

- Las **servidumbres de aeródromo** (A) o servidumbres físicas, son las necesarias a establecer en sus alrededores y, en su caso, en su interior para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas, básicamente las salidas y llegadas, en adecuadas condiciones de seguridad.
- Las servidumbres de las **instalaciones radioeléctricas** (B) son aquellas que son necesarias establecer para garantizar el correcto funcionamiento de estas instalaciones, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.
- Las servidumbres de **operación de aeronaves** (C) son aquellas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO O FÍSICAS

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) define una serie de superficies alrededor de los aeródromos y aeropuertos tales que, si no se encuentran vulneradas o no se permiten mayores vulneraciones a las ya existentes, garanticen que las aeronaves puedan operar con seguridad.

De este modo y con el fin de que las aeronaves puedan operar con seguridad en un aeródromo, es necesario mantener despejado el espacio aéreo de su entorno, estableciendo unas servidumbres que impongan restricciones a la aparición de obstáculos.

Estas servidumbres físicas afectan a accidentes geográficos o a objetos en las áreas determinadas por ellas. De este modo, una vez en funcionamiento el aeropuerto, no se permite la construcción de nuevos edificios o ampliación de los existentes, si estos invaden superficies limitadoras previamente

¹ Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (Artículos 17-24).

establecidas, salvo que la autoridad aeronáutica considere que ya están apantallados por objetos preexistentes e inamovibles.

Por otra parte, las autoridades encargadas de autorizar construcciones en la proximidad de aeropuertos, aun estando fuera de las superficies limitadoras de obstáculos, deben consultar previamente a la autoridad aeronáutica, por si tales edificaciones pudieran constituir un peligro para las aeronaves.

Este es el caso del municipio de Madrid, incluido en el listado que la Agencia de Seguridad Aérea (AESA) de municipios afectados por servidumbres aeronáuticas, sobre la base de lo establecido en su momento por la orden ministerial 429/2007 del Ministerio de Fomento.

Las servidumbres físicas de un aeropuerto se delimitan en función de sus pistas de despegue/aterrizaje, que en el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas son 4 (8 considerando cada cabecera).

Para cada pista se establecen:

- Superficie horizontal interna
- Superficie cónica
- Superficie de aproximación
- Superficie de aproximación interna
- Superficie de transición
- Superficie de aterrizaje interrumpido
- Superficie de transición interna
- Superficie de ascenso

Cada una de estas superficies limitadoras tiene una forma y extensión en función principalmente de la categoría de cada pista.

El artículo 5 del *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas*, en su listado de tipologías de servidumbres de aeródromo, amplía a 12 el listado anterior, incluyendo puntos de referencia, obstáculos etc.

Más adelante, en el análisis de la propuesta frente a estas servidumbres, se resume cuáles de ellas podrían afectar al ámbito de estudio de modo más detallado.

SERVIDUMBRES DE INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

Todas las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas generan unas servidumbres que dependen del tipo de equipos y que se establecieron originalmente en el artículo 5 del Decreto 584/1972, por ser

necesarias para garantizar su correcto funcionamiento, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

Las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, a que se refiere este Decreto, se clasifican en los siguientes grupos:

1. **Centro de Comunicaciones:** Centro de emisores o receptores y enlaces hertzianos.
2. **Ayudas a la navegación aérea:** Radiobalizas, NDB, VOR, TACAN, Radiogoniómetro, Radar de vigilancia, Localizador del sistema de Aterrizaje Instrumental LOC/ILS, Equipo de trayectoria de planeo del sistema instrumental GP/ILS, y Radar de precisión para aproximación PAR.

SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES

Constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves las necesarias para garantizar **las diferentes fases de las maniobras** de aproximación por instrumentos a un aeródromo. Las servidumbres a establecer son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dicha ayuda y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Las diferentes ayudas a la navegación que generan diferentes servidumbres son:

- Maniobra de aproximación por instrumentos ILS
- Maniobra de aproximación por instrumentos NDB
- Maniobra de aproximación por instrumentos basada en dos NDB o VOR y NDB o TACAN y NDB.
- Maniobra de aproximación por instrumentos VOR o TACAN
- Maniobra de aproximación con radar de precisión PAR
- Maniobra de aproximación por radar de vigilancia
- Maniobra de aproximación con sistema visual indicador de pendiente de aproximación

Siendo sustantivas en cada caso las relativas a las ayudas instaladas.

En la cartografía de servidumbres del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas, estas servidumbres de operación se editan independientemente, mientras que el resto de las radioeléctricas se agrupan junto a las físicas bajo la denominación de 'servidumbres de aeródromo'.

SERVIDUMBRES ACÚSTICAS

Las servidumbres acústicas se delimitan a partir de otra normativa, en particular el **Real Decreto 1513/2005**, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la **Ley 37/2003**, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, modificado por la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica su Anexo II. Esta orden establece nuevos

métodos de evaluación para los indicadores de ruido con origen en ruido industrial, ruido de aeronaves, ruido de trenes y ruido del tráfico rodado² y el **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, de aplicación en la Comunidad de Madrid en virtud de lo dispuesto en el Decreto 55/2012, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid

Estas servidumbres podrían considerarse igualmente servidumbres físicas, por cuanto acaban reduciéndose a una delimitación física sobre el terreno, aunque su naturaleza es más compleja y con origen en un fenómeno de tipo energético como la generación, transmisión e inmisión de ruido debido principalmente a la operativa de las aeronaves.

Estas servidumbres no se analizan en este documento.

Esta delimitación sería la envolvente de las líneas isófonas trazadas sobre el terreno, correspondientes a los niveles sonoros ambientales máximos originados por las operaciones de despegue y aterrizaje del aeropuerto, compatibles con un uso residencial para cada uno de los periodos de evaluación.

SEÑALAMIENTO DE OBSTÁCULOS A LA NAVEGACIÓN

Independientemente de las servidumbres anteriormente descritas, existen unas directrices específicas sobre el señalamiento e iluminación de obstáculos, elaboradas a partir del Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), traspuesto a la legislación española mediante el Real Decreto 862/2009 y alineado con la interpretación de los requisitos de señalización e iluminación de obstáculos que se establecen en el Reglamento (UE) 139/2014.

El señalamiento e iluminación de obstáculos es una medida de mitigación de riesgos para las aeronaves, que facilitan la localización del peligro al piloto. Esto no reduce forzosamente las limitaciones de operación que pueda imponer la presencia del obstáculo, pero cuando no sea posible reducir dicho obstáculo y no afecte a la seguridad y regularidad, éste debería señalizarse y/o iluminarse convenientemente para que pueda ser visto claramente por los pilotos en cualesquiera condiciones meteorológicas y de visibilidad (Real Decreto 862/2009, Capítulo 6 y Doc. 9137 de OACI, Parte 6, Capítulo 2). Los obstáculos aeronáuticos pueden aparecer dentro de los terrenos que

² Adaptación al programa europeo CNOSSOS de armonización de criterios de cálculo acústico.

directamente gestiona el Gestor Aeroportuario y que están destinados a usos aeronáuticos, o fuera de estos.

Serán susceptibles de señalamiento y/o iluminación aquellas construcciones e instalaciones que, por su condición, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) determine que es necesario, en los siguientes casos:

- Obstáculos que se encuentren dentro de las zonas afectadas por Servidumbres Aeronáuticas (Aeródromo, Radioeléctricas y de Operación), independientemente de la altura del obstáculo (Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril) (Decreto 584/1972).
- Obstáculo cuya altura sea superior a 100 metros en todo el territorio nacional, sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales. Los obstáculos que sobrepasen tal altura deberán ser autorizados por AESA. En los acuerdos de autorización que esta Agencia emita se establecerán de forma obligatoria los condicionados oportunos para garantizar la seguridad de la navegación aérea.

En el capítulo 7 de este estudio se establecen medidas de señalamiento e iluminación de obstáculos para instalaciones, construcciones o plantaciones de altura mayor de 100m por ser este el límite fijado en territorio español, y hasta los 150m, límite inferior de los reglamentos europeos.

En cuanto al señalamiento e iluminación de los obstáculos, se deberá cumplir con las especificaciones que determine AESA en las autorizaciones que esta emita y siempre conforme los criterios indicados en el Reglamento (UE) nº139/2014 de la Comisión de 12 de febrero de 2014.

3. LEGISLACIÓN

3.1. MARCO NORMATIVO GENERAL

El marco normativo general tiene su origen en la **Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea** y en lo relativo a las servidumbres queda establecido en la **Ley 55/1999, de 29 de diciembre de medidas fiscales y de orden social**, en su artículo 63 modifica la Ley de Navegación Aérea, añadiendo una disposición adicional única que indica que:

"1) Las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, constituyen delimitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social [...]"

"4) El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las

limitaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos”.

A partir de ahí, el **Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, de Servidumbres Aeronáuticas de Protección de la Navegación Aérea** (BOE núm. 131, de 2 de junio de 2023), establece el marco normativo en materia de servidumbres aeronáuticas.

En cuanto al principal aeropuerto tratado, es el **Real Decreto 1080/2009 de 29 de junio, el que confirma las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Madrid/Barajas**, establecidas por la **Orden FOM/429/2007, de 13 de febrero**. En lo referente a las servidumbres acústicas, éstas quedan establecidas para el aeropuerto de Madrid Barajas por la **Orden FOM/231/2011, de 13 de enero**.

3.2. REALES DECRETOS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DE AEROPUERTOS

- *Real Decreto 844/1987 de 15 de mayo, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de Somosierra³.*
- *Orden FOM/429/2007 de 13 de febrero, por la que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Madrid/Barajas y Real Decreto 1080/2009 de 29 de junio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Madrid/Barajas, establecidas por la Orden FOM/429/2007, de 13 de febrero.*

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DE RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN EN RUTA

- *Real Decreto 2053/2004 de 11 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea DVOR/DME de Colmenar Viejo, Madrid.*
- *Real Decreto 2056/2004 de 11 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea DVOR/DME de Perales de Tajuña, Madrid.*

³ Aeródromo actualmente sin actividad.

- *Real Decreto 2277/1986 de 25 de septiembre, por el que se establecen las servidumbres del enlace hertziano Paracuellos-Barajas-Torrejón.*
- *Real Decreto 2037/1986 de 28 de junio, por el que se establecen las servidumbres de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea VOR/DME, de Campo Real (Madrid).*
- *Real Decreto 249/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del VOR y DME de Somosierra (Madrid).*
- *Real Decreto 466/2021, de 22 de junio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del VOR y DME de Navas del Rey, y del VOR y DME de Santo Domingo-Caudilla (Madrid y Toledo).*

4. METODOLOGÍA GENERAL

Para estudiar la compatibilidad con las servidumbres aeronáuticas declaradas se ha procedido a:

1. Describir el ámbito del PPRI, su ubicación y probable volumetría de la edificación que se materializará tras su eventual aprobación y desarrollo, así como los aeródromos cuya situación en relación al ámbito invita al análisis de las servidumbres vinculadas a ellos, seleccionando los sustantivos.
2. Consultar la información gráfica oficial publicada por AENA (Planes Directores aeroportuarios), la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y el Centro Cartográfico y fotográfico del Ejército del Aire, donde quedan definidas las áreas de territorio condicionada por las servidumbres de dichos aeródromos y comprobar la inclusión del ámbito del PPRI en las mismas
3. Analizar, para cada tipo de servidumbre, la compatibilidad del desarrollo del PPRI, remarcando cualquier limitación existente para su incorporación en las condiciones de la edificación que el PPRI incluya dentro de su ordenación pormenorizada.
4. Analizar, adicionalmente, la posibilidad de que como desarrollo del PPRI puedan aparecer edificaciones de más de 100 m de altura que, independientemente de las servidumbres aeronáuticas, requieran acuerdo favorable con la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias, determinando cuál sería esa autoridad en cada caso.

En caso de vulneración de alguna de las servidumbres se procede a:

1. Comprobar la existencia de apantallamientos.

2. Establecer el grado de superación de límites y otra información que permita evaluar su posible incidencia sobre la seguridad aérea y el regular funcionamiento de las operaciones aeroportuarias
3. Poner dicha información en conocimiento de la autoridad aeronáutica para obtener su informe en relación con las excepciones legalmente establecidas.

5. ÁMBITO DE ESTUDIO Y PROPUESTA DE PLANEAMIENTO

5.1. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DEL PPRI

El ámbito del APR 16.02 de 8,0777 ha de superficie, según levantamiento topográfico realizado (Ver Anexo 2) se sitúa en la zona Noreste del Término Municipal en el Distrito de Hortaleza entre las Carreteras Nacionales M-40 y M-11 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Vía del Ferrocarril.

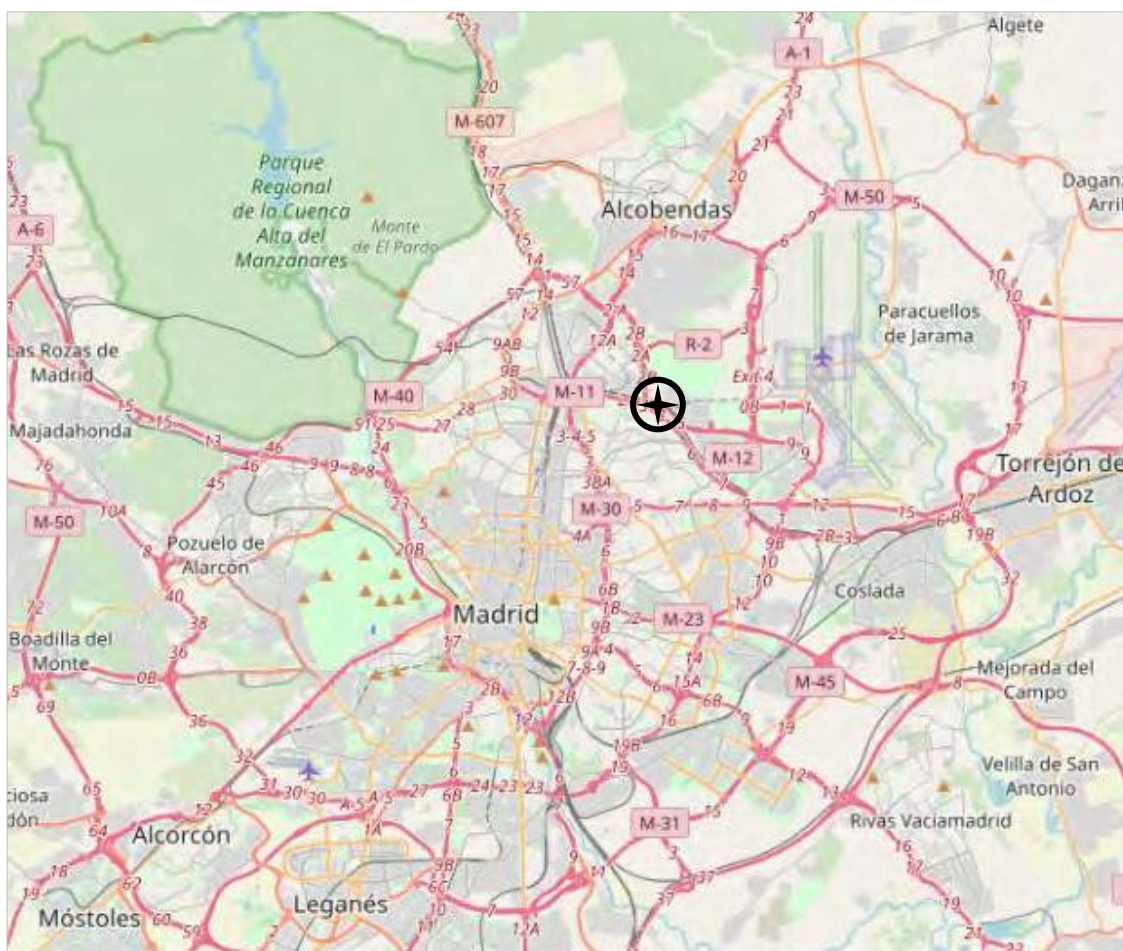


Figura 1. Ubicación del APR 16.02. Fuente: visor NOMECALES.

El ámbito está situado en el Barrio de Valdefuentes y sus linderos son los siguientes:

- Noreste con las Líneas de Ferrocarril del Servicio de Mercancías y Cercanías, dependiente de ADIF que separa el ámbito del tronco de la M-11.
- Noroeste con carril de conexión entre M-40 y la M-11.
- Sureste con el suelo urbano consolidado con Normativa Zonal 9.3 del PGOU de Madrid, hoy Complejo de Oficinas "Helios".
- Suroeste con el tronco de la M-40 y el ramal de conexión con la M-11

5.2. PROPUESTA DE PLANEAMIENTO

El Plan Parcial de Reforma Interior desarrolla el Área de Planeamiento Remitido (APR) 16.02, definido en las correspondientes fichas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997.

Es el último suelo urbano no consolidado pendiente de desarrollar en la franja de terreno situado entre dos carreteras de competencia estatal la M-40 y la M-11 y las líneas de Ferrocarril.

Además del ejercicio de los legítimos derechos urbanísticos establecidos por el planeamiento general para la propiedad, el Instituto de Religiosas Adoratrices Esclavas del Santísimo Sacramento y de la Caridad de la Provincia de España, la intervención sobre este suelo permitirá la obtención de dotaciones públicas para equipamientos y la obtención de aprovechamientos lucrativos de carácter público, por pertenecer parte del suelo del ámbito al patrimonio del Ayuntamiento de Madrid.

El objetivo es completar la urbanización obteniendo suelo lucrativo para uso servicios terciarios de oficinas y suelo para la implantación de dotaciones públicas, en concreto un equipamiento de carácter metropolitano, que se concreta en la posibilidad de establecer, con la máxima amplitud, todas las categorías, tipologías y niveles de equipamiento contemplados por el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM 1997).

La ordenación propuesta en la Ficha del APR del PGOUM, señala una parcela de equipamiento en la parte noreste del ámbito, la zona verde en la parte sureste del ámbito y las posibles parcelas lucrativas en la parte suroeste del ámbito y en la parte central, rodeada esta última por un vial en forma semicircular de nuevo trazado. Se opta por una alternativa que reinterpreta la misma ordenación, uniendo con una glorieta el trazado del Vial Interior 1 de salida de la rotonda y el Vial Interior 2 de entrada a la rotonda, manteniendo la parcela de equipamiento en la parte noreste y la parcela lucrativa en la parte suroeste, siguiendo las instrucciones indicadas para la ordenación del área.

6. AERÓDROMOS Y SERVIDUMBRES DECLARADAS

Existen cuatro aeródromos activos (sin contar helipuertos) en la Comunidad de Madrid con algún tipo de servidumbres aeronáuticas declaradas: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Cuatro Vientos, Torrejón y Getafe. Sólo el primero tienen declaradas servidumbres acústicas y, actualmente, la autoridad

aeronáutica civil sólo tiene publicadas las servidumbres de los dos primeros, a pesar del uso civil conjunto de todos ellos. La autoridad militar (Ministerio de Defensa) tiene publicadas las servidumbres de estos tres últimos.

Tal y como se puede observar en la figura 2, el ámbito de estudio se encuentra afectado exclusivamente por las servidumbres declaradas por el Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

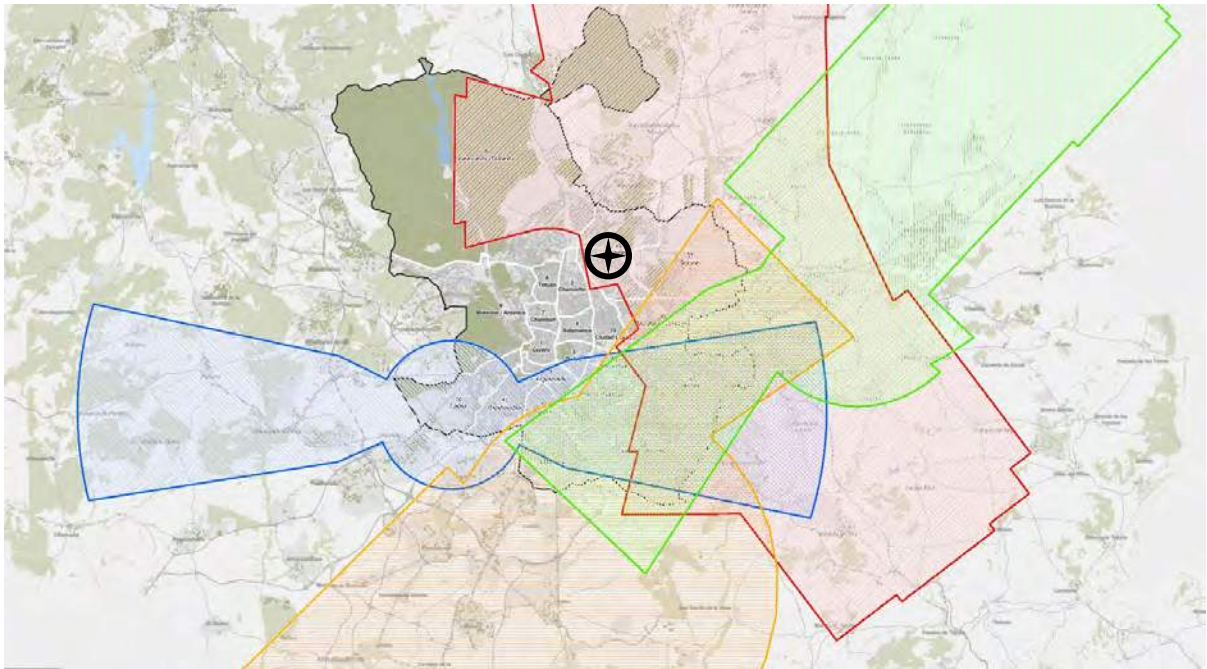


Figura 2. Situación del APR 16.02 respecto de las servidumbres aeronáuticas de los cuatro principales aeródromos en la Comunidad de Madrid: Adolfo Suárez Madrid-Barajas (rojo), Cuatro Vientos (azul), Torrejón (verde) y Getafe (naranja). Fuente: Geoportal del Ayuntamiento de Madrid.

6.1. AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS

Para evaluar la posición relativa de la parcela de estudio en relación con las servidumbres aeronáuticas publicadas del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se ha recurrido a la siguiente información:

Planos del Plan Director del aeropuerto de Madrid-Barajas:

- Planos de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas del aeropuerto de Madrid-Barajas (diciembre de 2006).
- Planos (hoja 16) de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas del aeropuerto de Madrid-Barajas (diciembre de 2006).
- Planos de Diciembre de 2021:
 - Plano 1 de servidumbres acústicas
 - Plano 2.1.1 de servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas (ver figura 5)

- Plano 2.1.2 de servidumbres de operación de aeronaves (ver figura 6)

Estos últimos recogidos por el Ayuntamiento de Madrid (ver Anexo II)

Dicha información ha sido contrastada con la aportada por AESA en su página web, donde los planos son idénticos, determinando así la actualidad de los planos antes nombrados.

De acuerdo con esta información, el ámbito del APR 16.02 se encuentra dentro de la huella de las servidumbres declaradas, tanto de aeródromo (físicas) como operativas, del aeropuerto Adolfo Suarez Madrid Barajas. (ver figuras 3, 4, 5 y 6 y planos 1 y 2 en el Anexo II).

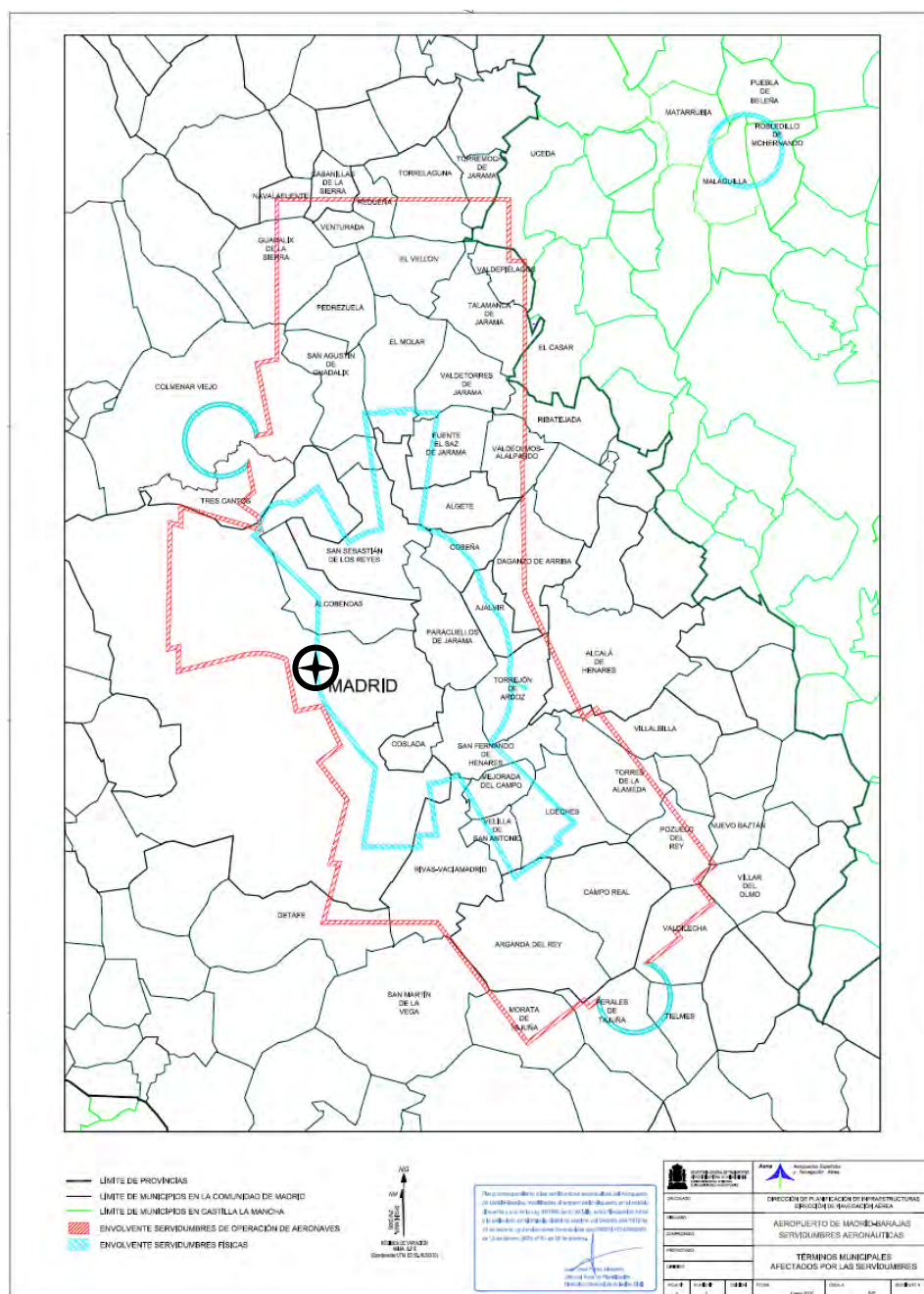


Figura 3. Plano de términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto Adolfo Suárez - Madrid-Barajas. En rojo: envolvente de servidumbres **operativas** y en azul: envolvente de servidumbres **físicas** (de aeródromo). Fuente: Dirección de Planificación e Infraestructuras de AENA.



Figura 4. Situación del APR 16.02 respecto de las **servidumbres de aeródromo (físicas) y de operación detalladas** del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Fuente: elaboración propia a partir de los Planos de servidumbres operativas del Plan Director del aeropuerto de Madrid-Barajas (2006).

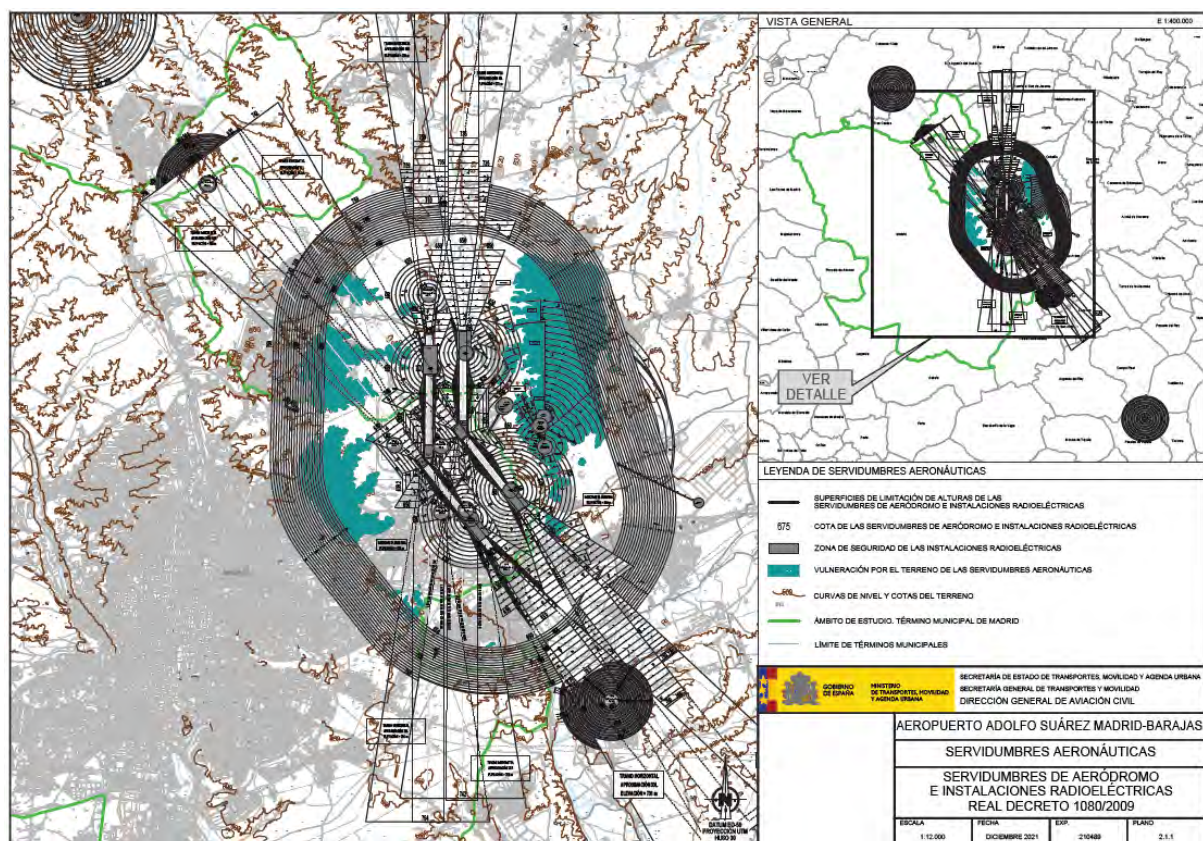


Figura 5. Plano 2.1.1 de servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas del Plan Director. Diciembre de 2021.

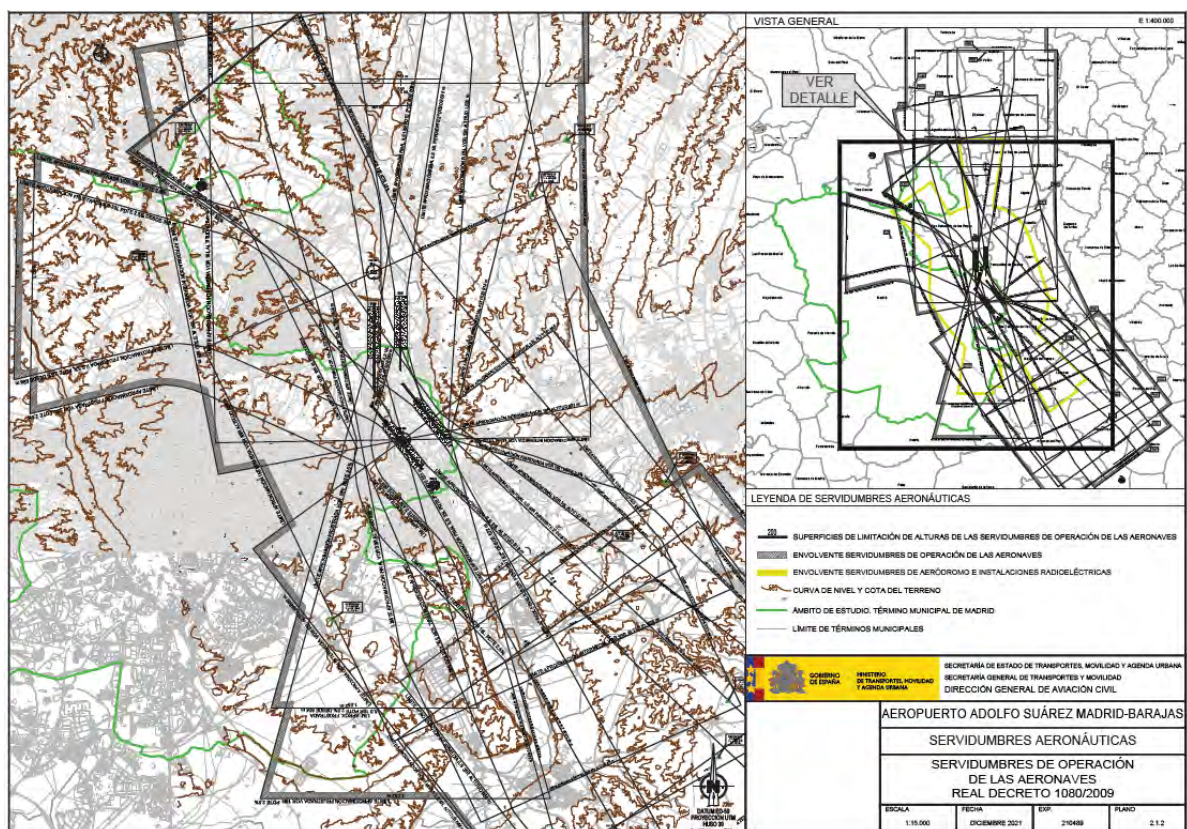


Figura 6. Plano 2.1.2 de servidumbres de operación de aeronaves del Plan Director. Diciembre de 2021

De todas ellas, como se muestra más adelante, la más desfavorable sobre el ámbito es la servidumbre de aeródromo o física, que se detalla en la figura 7.

COMPATIBILIDAD CON LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO (FÍSICAS)

El ámbito del APR 16.02 se encuentra dentro de la huella de la envolvente de servidumbres físicas aeroportuarias (servidumbres de aeródromo), en concreto bajo la superficie troncocónica invertida situada al Oeste del aeródromo con una pendiente del 5%, que se manifiesta en altitudes entre 702,5m (al este del ámbito) y los 725m al oeste del ámbito. Ver figura 7.

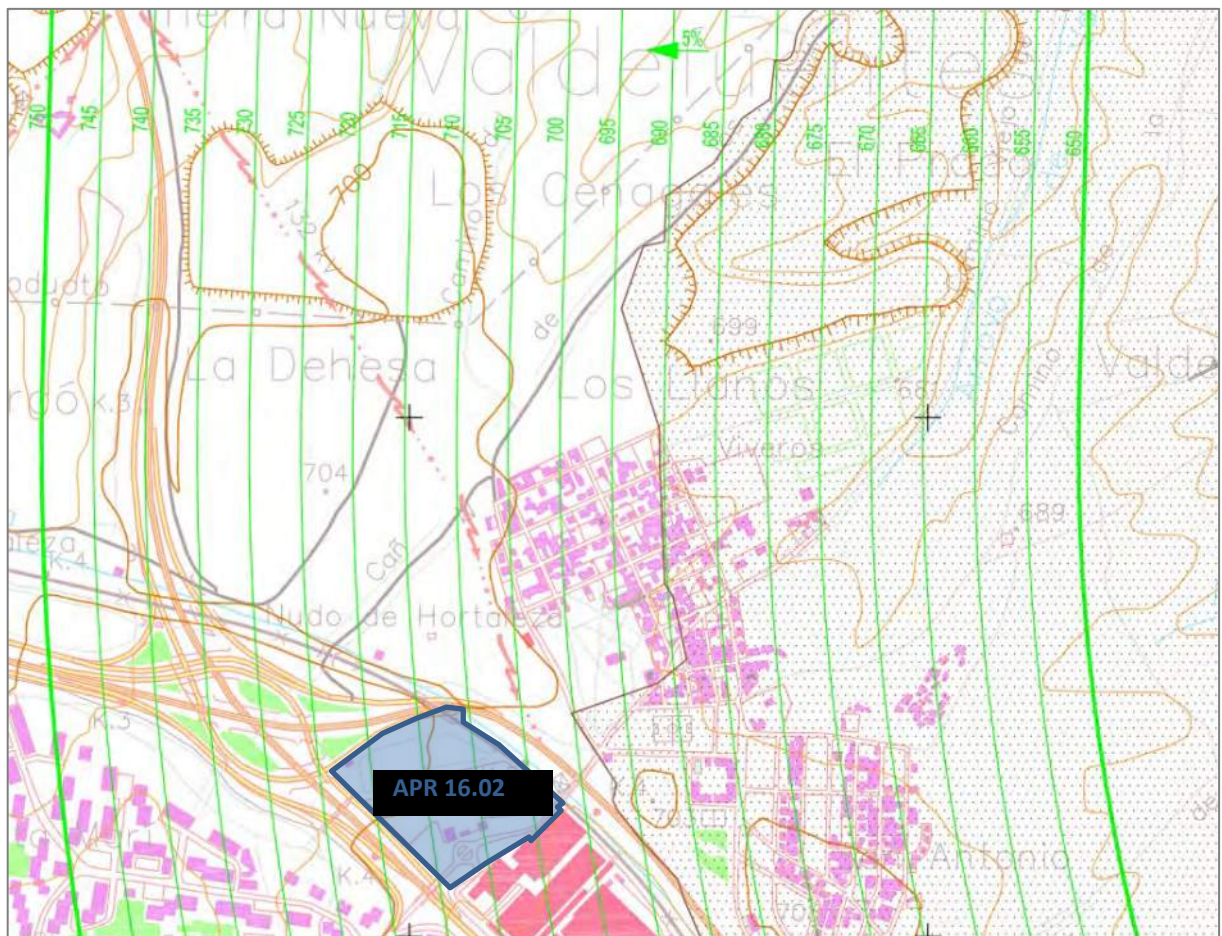


Figura 7. Delimitación del ámbito bajo la superficie troncocónica invertida de la envolvente de servidumbres de aeródromo del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Fuente: Aena. Hoja 16 del plano de servidumbres físicas y radioeléctricas.

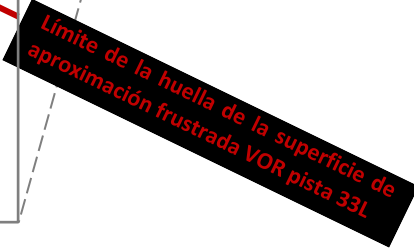
COMPATIBILIDAD CON LAS SERVIDUMBRES DE OPERACIONES

Las servidumbres operativas sustantivas para nuestro ámbito se concretan en tres superficies horizontales:

- Aproximación intermedia según radioayuda VOR 33R, a una altitud de 825m
- Aproximación intermedia según radioayuda VOR 18R a una altitud de 821m
- Aproximación intermedia según radioayuda VOR 18L a una altitud de 828m

- Aproximación frustrada VOR 33L, con una pendiente de ascenso del 2,5%

Además de lo poco habitual de la maniobra de aproximación frustrada, en este caso la radioayuda VOR resulta también de uso poco común como guía para la maniobra de aproximación, dado que habitualmente suele emplearse los sistemas de aproximación ILS o PAR de mayor precisión, cuyas frustradas presenta una dispersión menor y su superficie más reducida en planta no afecta al ámbito (ver figura 6).



física de la aproximación frustrada VOR e ILS a la pista 33L

Como se puede ver en la ampliación de la figura anterior, la huella de la superficie limitadora de la aproximación frustrada VOR a la pista 33L interesa tangencialmente al ámbito, exclusivamente sobre la parcela de equipamientos, dónde por la línea límite de la edificación no afectará a edificación alguna.

En el capítulo siguiente analizaremos la posible interferencia de las futuras edificaciones con estas superficies limitadoras.

6.2. OTROS AERÓDROMOS

La posición relativa de la parcela de estudio en relación con las servidumbres aeronáuticas publicadas del **Aeropuerto Madrid-Cuatro Vientos**, determinada a partir de los Planos del Plan Director⁴ del aeropuerto de Cuatro Vientos (año 2001), así como el plano del geoportal municipal de Madrid⁵, que expresa una delimitación servidumbre mucho más amplia, que incluye las delimitaciones operativas del helipuerto, sitúan el ámbito a **7,7** al N de la huella de las mismas.

En relación con el **Aeropuerto Madrid – Torrejón / Base Aérea de Torrejón**, consultadas las servidumbres publicadas⁶ para la base aérea de Torrejón por el Ministerio de Defensa. El ámbito se sitúa a **6 kilómetros** al Oste de la más desfavorable de las mismas.

En relación con las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de **Madrid – Getafe / base aérea de Getafe**, es necesario recurrir a las publicadas para la base aérea por el Ministerio de Defensa⁷, resultando la posición del ámbito a una distancia de **3,7 kilómetros** al Noroeste de la huella de las mismas.

En resumen, el ámbito de la actuación estaría alejado de todas las delimitaciones de servidumbre del resto de aeródromos cercanos.

⁴ Plano de servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas. Situación actual (enero de 2001) y Plano de servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas. Desarrollo previsible (enero de 2001).

⁵https://geoportal.madrid.es/IDEAM_WBGEOPORTAL/visor_ide.iam?ArcGIS=https://sigma.madrid.es/arcgisportal/rest/services/URBANISMO/MPSEVIDUMBRES_AEREAS/MapServer

⁶ Plano de servidumbres aeronáuticas aprobadas por el Real Decreto 1536/2007, de 10 de noviembre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid), sus instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y de la operación de aeronaves

⁷ Plano de servidumbres aeronáuticas aprobadas por el Real Decreto 330/2011 de 4 de marzo por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Getafe, Madrid. (BOE Nº76).

7. EVALUACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DE LA EDIFICACIÓN PREVISTA

TOPOGRAFÍA.

Las características topográficas del terreno están definidas por sus cuatro lados por las cotas de las infraestructuras que rodean el ámbito:

- **Noreste** con las Líneas de Ferrocarril, en sentido desde el norte hacia el sur, empieza en la cota 701,50 en el vértice superior y termina en la cota 693,50 en el vértice inferior.
- **Noroeste** con el carril de conexión entre la M-40 y la M-11, en sentido desde el oeste hacia el este, empieza en la cota 710,50 en el vértice superior y termina en la cota 701.50 en el vértice inferior.
- **Sureste** con el suelo urbano consolidado y edificaciones existentes, en sentido desde el norte hacia el sur, empieza en la cota 693.50 en el vértice superior y termina en la cota 693,92 en el vértice inferior del ámbito coincidente con la calzada de la calle Gregorio Sánchez Herráez
- **Suroeste** con el tronco de la M-40 y el ramal de conexión con la M-11 en sentido desde el norte hacia el sur, empieza en la cota 710,50 en el vértice superior y termina en la cota 693,92 en el vértice inferior

Todo lo anterior conforma una pendiente uniforme, desde las cotas máximas del lado noroeste hacia las cotas mínimas del lado sureste, con un desnivel aproximadamente de 15 metros.

EDIFICACIÓN PREVISTA

El PPRI establece la ordenación pormenorizada en desarrollo del Plan General, con los parámetros estructurantes establecidos por dicho plan. A efectos de condiciones generales, queda a lo dispuesto en el Título 6 "*Parámetros y Condiciones Generales de la edificación y sus relaciones con el entorno*" y en el Título 7 "*Régimen de los Usos*" de las Normas Urbanísticas del Plan General, ya que no hay determinaciones particulares que detalle la propia ficha, según Artículo 3.2.13.2.e del PG.

La alternativa de ordenación seleccionada tras un análisis multicriterio que incluye una valoración medioambiental, estructura el ámbito en cuatro piezas siendo las edificables las denominadas 1 y 2 en la ubicación original establecida en la ficha del ámbito del PGOUM. Como consecuencia de las condiciones de edificación mencionadas en el párrafo anterior y de la topografía descrita en el apartado precedente, la configuración de las futuras edificaciones queda, hasta cierto punto, condicionada y se refleja en el *Plano P.3 – Plano de Ordenación – Condiciones posición edificaciones* del PPRI, donde observamos (ver figura 9) que el área de movimiento resulta en dos polígonos o parcelas donde concentrar las edificaciones de nueva planta:

- Una parcela al SO con pendiente NO-E para los usos terciarios, con cotas entre los 706 y 691m

- 696 y 687m

la alteración de la cubierta vegetal viva.

edificaciones terciarias de 698 y 694,5m, respectivamente.

total, como corresponde a las normas urbanísticas del Plan General (Ordenanza 9.3*).



Detalle del Plano P.3 – Plano de Ordenación – Condiciones posición edificaciones del PPRI

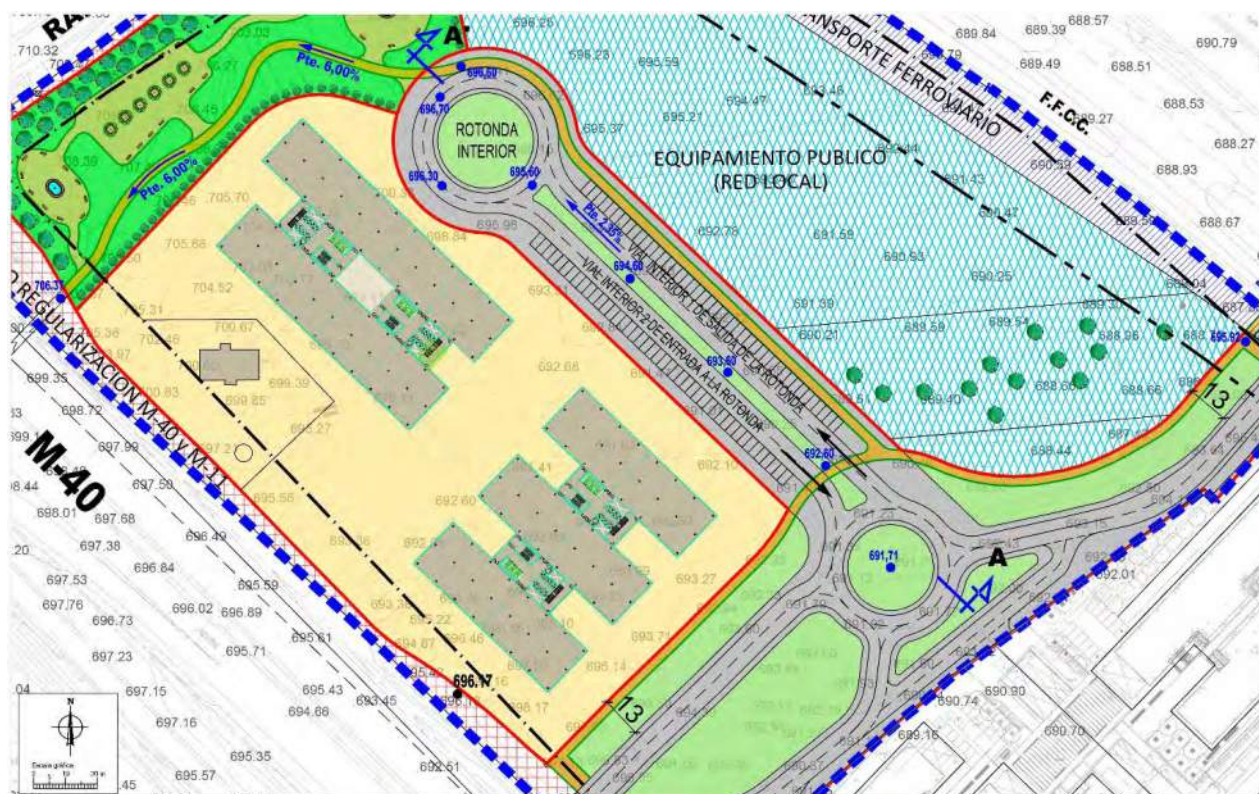


Figura 10. Detalle del Plano P.I.6 – Propuestas indicativas del PPRI

Las alturas de edificación previstas son:

- Altura edificada sobre rasante (altura de cornisa): **21,50m AGL**
- Altura edificada sobre rasante (altura total, incluyendo casetones de instalaciones): **25,00 AGL**
- Altura edificada sobre rasante (altura total, incluyendo pararrayos): **29,00m AGL**

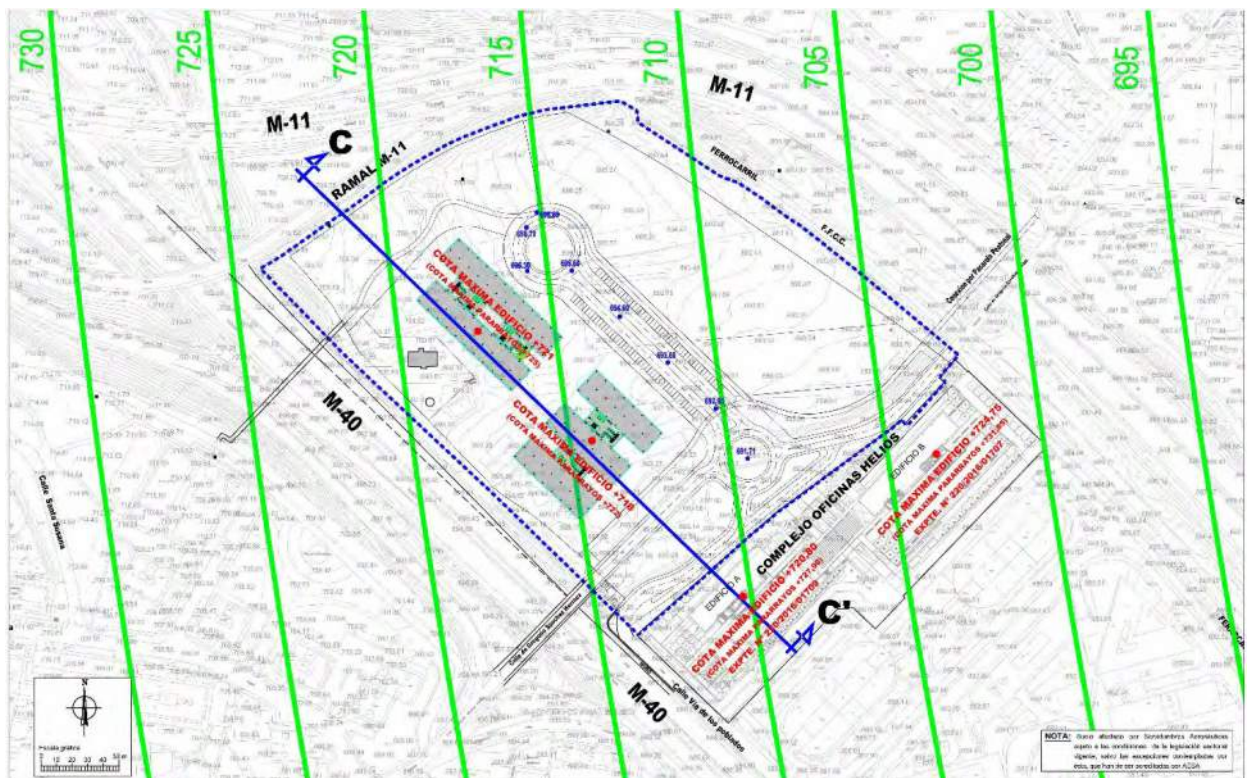
Esta última altura se situará a una cota máxima de **727,00 msnm**

La altura máxima prevista en fase de obra (incluyendo la envolvente de grúas) estaría en los **735,00m**.

COMPATIBILIDAD DE LA EDIFICACIÓN CON LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO O FÍSICAS

En cuanto las servidumbres de aeródromo descritas en el capítulo 6, éstas se manifiestan en un plano inclinado de elevaciones entre 702,5m al este del ámbito y los 724m al oeste del ámbito. Ver figuras 5 y 9.

Si contrastamos esta superficie troncocónica limitadora con los planos de planta y sección de la ordenación prevista, obtenemos los resultados que se muestran en los planos de Servidumbres Aéreas del PPRI P.I.9 y P.I.10 del PPRI que se reproducen en las figuras 11 y 12, respectivamente, así como en el Anexo II.



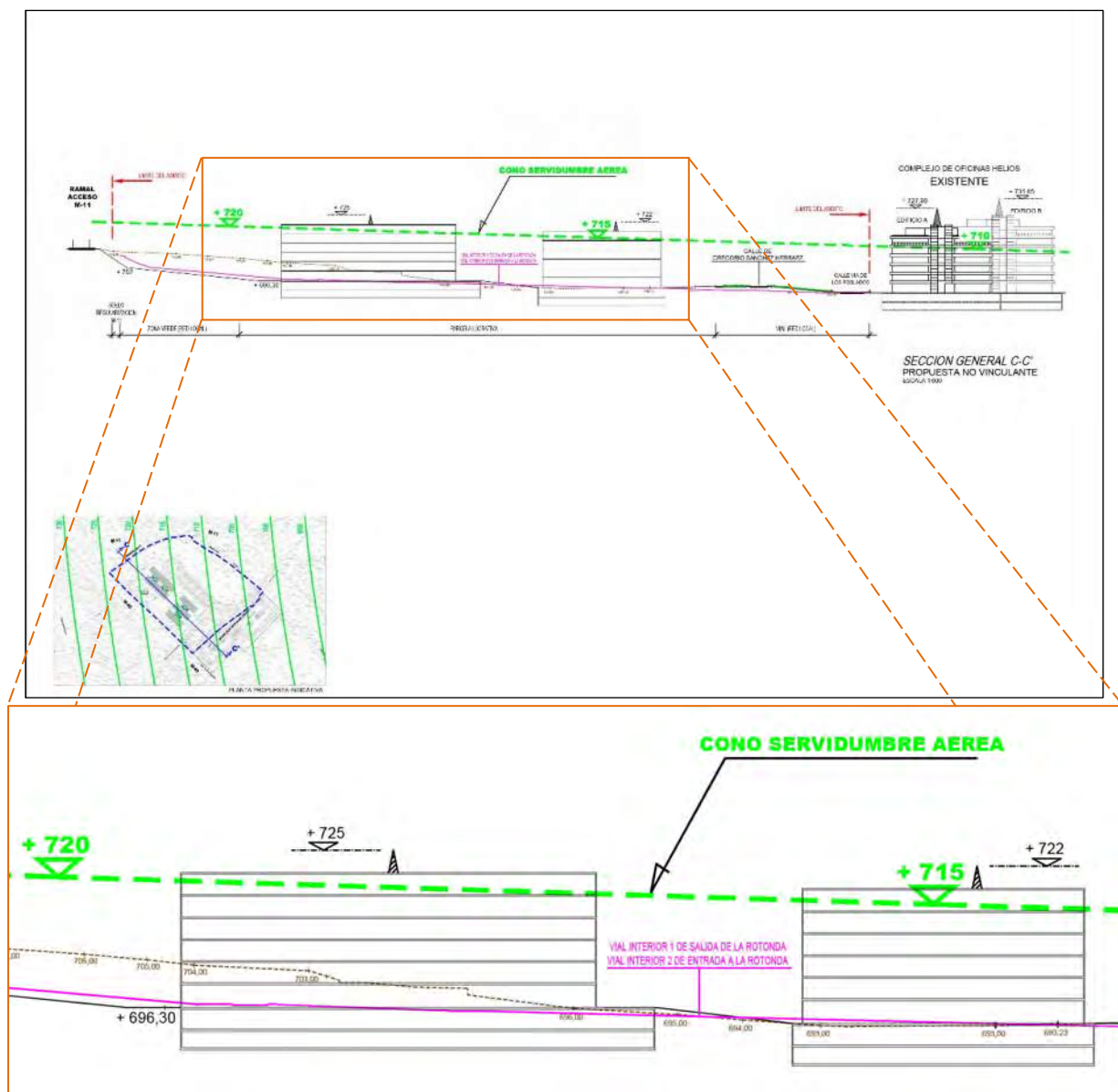


Figura 12. Detalles del plano P.I.10 Servidumbres aéreas – sección general C, del PPRI.

Según estos planos, la cota máxima edificada para el edificio más desfavorable (el situado al NO) sería de **721,00m (725,00m, incluyendo pararrayos)**, lo que supone **3m de penetración máxima en la superficie limitadora por parte de la edificación** (7m incluyendo pararrayos).

Estas penetraciones sobre el citado plano son sensiblemente menores a las de los edificios vecinos al otro lado de la calle Vía de los Poblados (complejo Helios⁸) que, con una altura edificada más, suponen

⁸ Expedientes E16-0702 y E16-0703 de AESA

una penetración de hasta 22m en el cono limitador de la servidumbre, sólo para la edificación, y que se pueden distinguir a la derecha de la figura 12.

Apantallamientos

Los citados edificios del complejo Helios y, en particular el edificio A, constituyen un apantallamiento artificial, al menos de una de las edificaciones previstas (la situada al sureste), comprendida en todo su volumen dentro de un radio de 150 m en el sentido opuesto el que se encuentra el aeródromo, según contempla el apartado 1 epígrafe b del Artículo 9 del Decreto 584/1972, constitutivo de causa de autorización excepcional prevista en el artículo 33 del citado decreto.

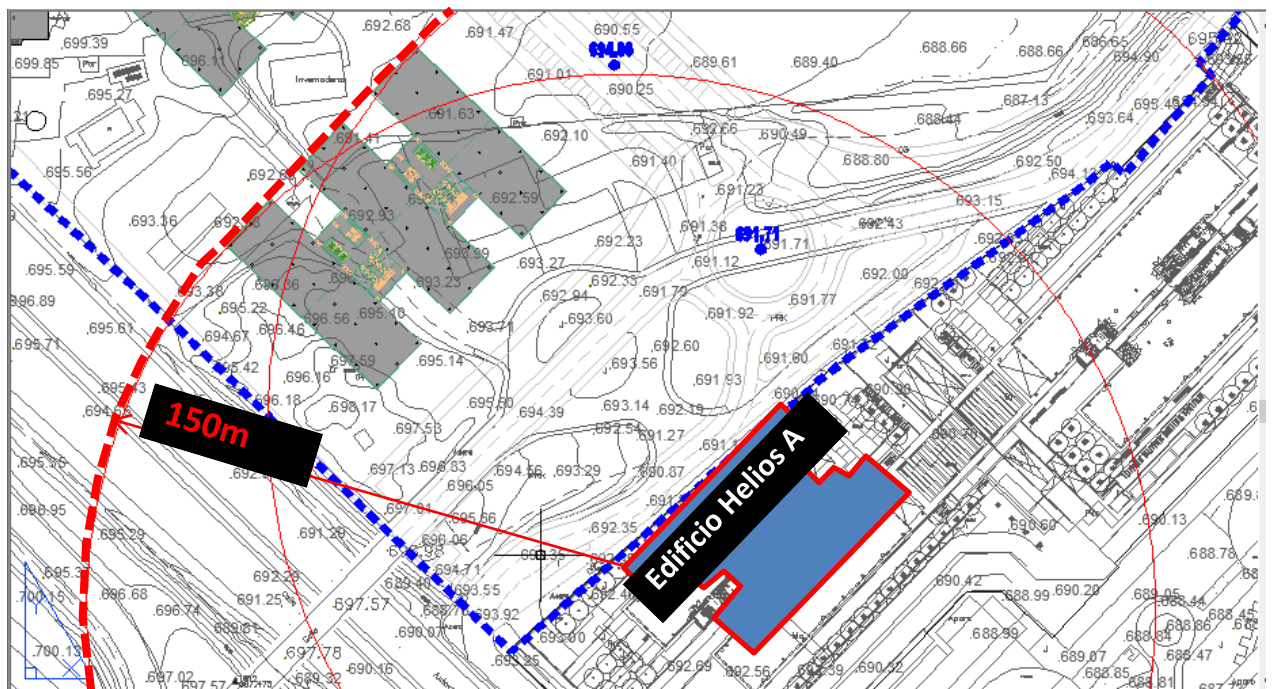


Figura 13. Apantallamiento generado por el edificio Helios A en planta, según artículo 9 del D584/1972.

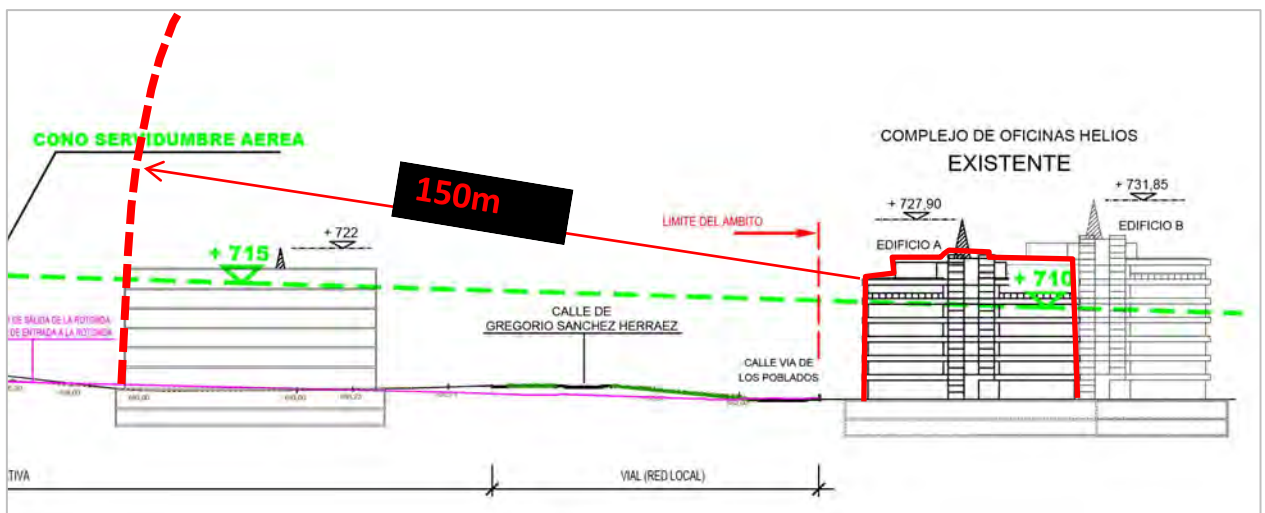


Figura 14. Apantallamiento generado por el edificio Helios A en alzado, según artículo 9 del D584/1972.

COMPATIBILIDAD CON LAS SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES

En cuanto a las tres superficies horizontales:

- Aproximación intermedia según radioayuda VOR 33R, a una altitud de 825m
- Aproximación intermedia según radioayuda VOR 18R a una altitud de 821m
- Aproximación intermedia según radioayuda VOR 18L a una altitud de 828m

El análisis del punto anterior confirma que tanto la futura edificación como las grúas para su construcción quedarán situadas a **más de 85m por debajo de las anteriores**.

En cuanto a la superficie inclinada correspondiente a la aproximación frustrada VOR 33L, es necesario realizar un sencillo cálculo geométrico a partir del plano de servidumbres, para averiguar la elevación de este plano sobre el ámbito, cálculo que se reproduce en la figura 11.

El resultado arroja una elevación mínima de dicho plano en la perpendicular del ámbito respecto de la directriz o bisectriz del plano inclinado, de **738m, 15m** por encima de la cota máxima de la edificación de mayor altura prevista en el ámbito (11m sobre el pararrayos), por lo que esta superficie claramente no supone un impedimento para el desarrollo edificatorio.

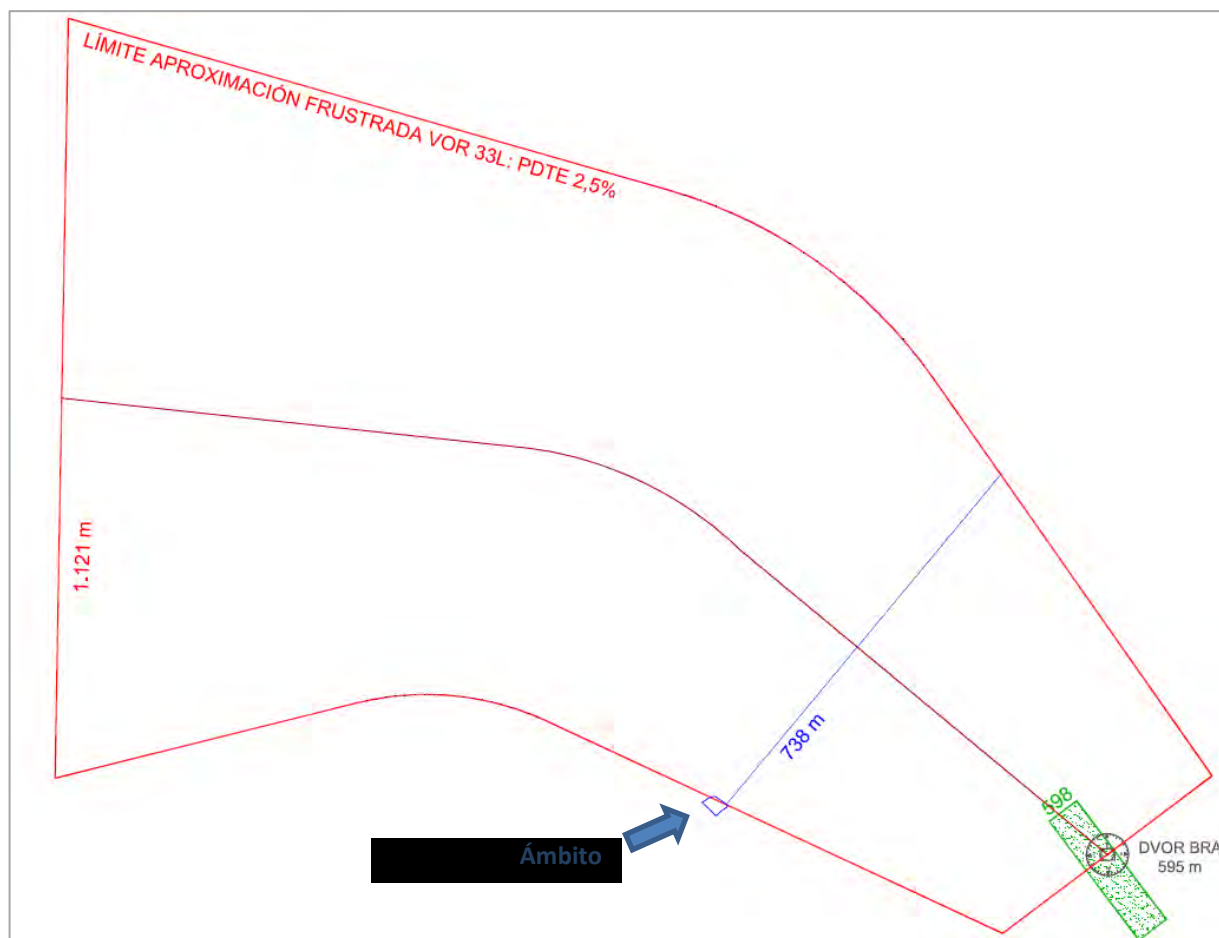


Figura 15. Detalle de la posición relativa del ámbito y cálculo de la elevación de la superficie limitadora de la servidumbre física de la aproximación frustrada VOR a la pista 33L

Además, como se ha visto en el capítulo 6.3 (figura 6), la huella de la superficie delimitadora sólo interesa tangencialmente al ámbito, sobre un suelo previsto para uso dotacional para Servicios para el transporte ferroviario y en menor medida destinado a equipamientos ver figura 12.

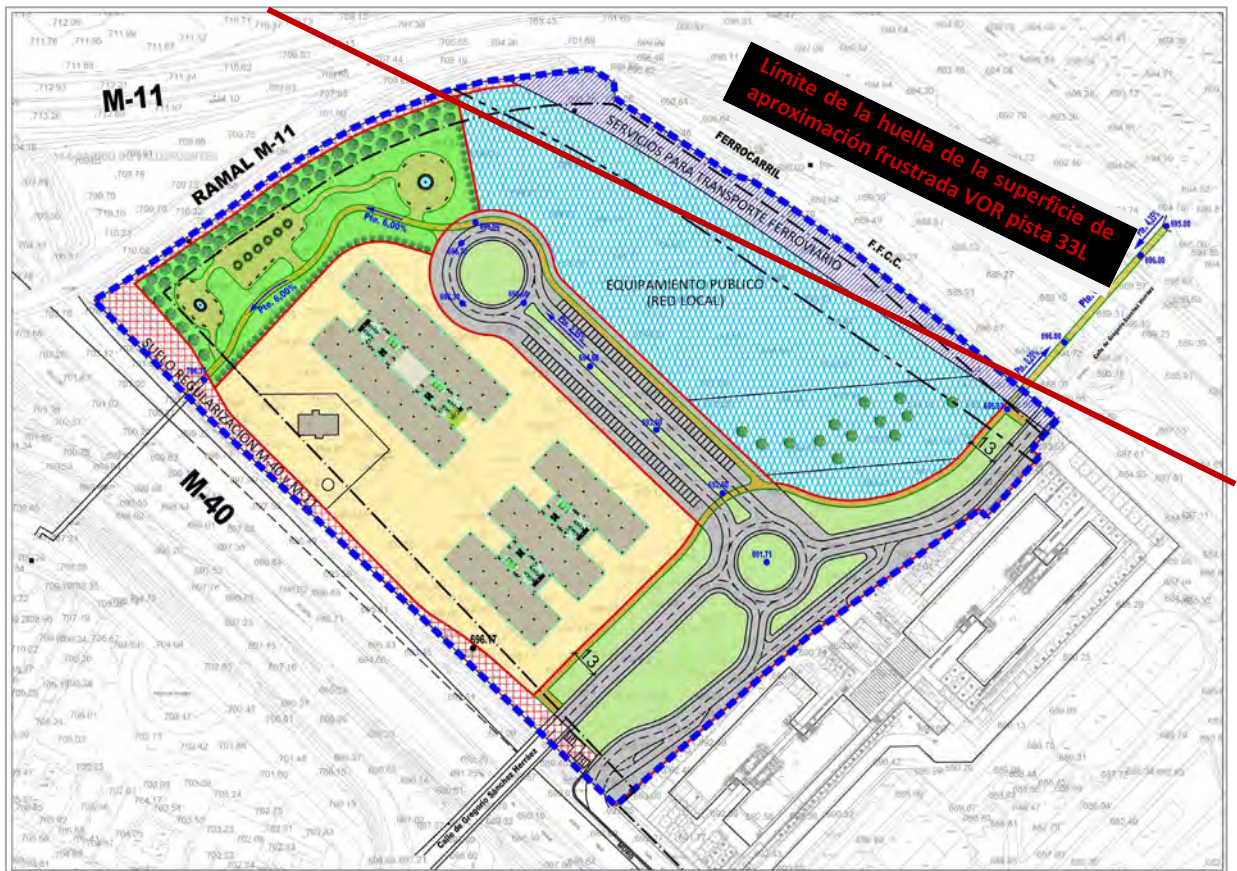


Figura 16. Límite de la huella de la superficie de aproximación frustrada VOR pista 33L

Las edificaciones terciarias previstas no quedarán situadas bajo esta huella, sino que serían las futuras edificaciones de la parcela de equipamientos, de altura mucho menor y sólo en caso de que la posición de éstas, a definir por el Ayuntamiento de Madrid, ocupase específicamente dicha zona.

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Los resultados obtenidos, a pesar de la mínima afección (3 metros ambos edificios y 7 metros los pararrayos), convierten la edificación terciaria prevista en un teórico obstáculo a efectos aeronáuticos y por tanto deberá ser analizado por la Dirección General de Aviación Civil, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) al amparo de lo establecido en el artículo 33 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el RD 297/2013, de 26 de abril.

En los acuerdos que emita la dirección General de Aviación Civil, previa consulta con AESA, se establecerán de forma obligatoria los condicionados oportunos para garantizar la seguridad de la

navegación aérea, antes de la Aprobación Definitiva del Plan Parcial de Reforma Interior, tal y como ya recoge la memoria de dicho PPRI en cumplimiento de lo establecido en el Decreto 584/1972.

Por ser la futura edificación una actuación sujeta a control administrativo (licencia), el procedimiento de solicitud de acuerdo previo favorable corresponde en principio a las *“Entidades y Administraciones competentes en materia de urbanismo”* es decir, al Ayuntamiento de Madrid, a instancia del promotor.

SEÑALAMIENTO E ILUMINACIÓN DE OBSTÁCULOS

En cuanto al señalamiento e iluminación de los obstáculos, se deberá cumplir con las especificaciones que determine AESA en las autorizaciones que esta emita y siempre conforme los criterios indicados en el Reglamento (UE) nº139/2014 de la Comisión de 12 de febrero de 2014.

Dado que los proyectos de la edificación que se desarrollen a partir de la aprobación del PPRI nunca superarán los 100m de altura, éstos no deberán incorporar las especificaciones del balizamiento mediante luces en cubierta y aristas de la edificación como parte de las instalaciones de iluminación y/o emergencia, de modo acorde con la *Guía de señalamiento e iluminación de Obstáculos*, de AESA⁹, salvo que el informe citado en el epígrafe anterior especifique lo contrario.

8. CONCLUSIONES

La alternativa de ordenación seleccionada tras un análisis multicriterio que incluye una valoración medioambiental, estructura el ámbito en cuatro piezas siendo las edificables las denominadas 1 y 2 en la ubicación original establecida en la ficha del ámbito del PGOUM. Como consecuencia de las condiciones de edificación y de la topografía, la configuración de las futuras edificaciones queda, hasta cierto punto, condicionada.

A partir de estos condicionantes, el ámbito de estudio, el APR 16.02 “Los Almendros M-40” del PGOU de Madrid, se encuentra bajo la huella de diversas servidumbres aeronáuticas físicas y operativas.

De todas ellas, una vez analizadas debidamente en este estudio, sólo resultan sustantivas dos:

⁹ Las indicaciones de la citada guía provienen de la normativa nacional citada en el capítulo 3 así como de los manuales OACI y el Reglamento (UE) nº139/2014 de la Comisión de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008.

1. La superficie inclinada con una pendiente del 2,5% correspondiente al tramo de ascenso de la maniobra de aproximación frustrada basada en la radioayuda VOR 33L, que se manifiesta sobre parte del ámbito y a una altura mínima sobre el ámbito de 738msnm.
2. La superficie física de forma troncocónica invertida con una pendiente del 5%, que se manifiesta en altitudes entre 702,5msnm al este y los 725msnm al oeste del ámbito.

Respecto a la primera, la afección resulta muy tangencial, casi nula, dado que la parcela de equipamiento tiene que respetar la línea límite de la edificación con respecto a la vía ferroviaria.

Respecto a la segunda, la edificación terciaria prevista, condicionada por la ordenación pormenorizada del ámbito y las determinaciones estructurantes del planeamiento general (PGOUM-97), penetrará ligeramente en dicha superficie, tal y como se ha descrito en el capítulo 7.

Esta penetración supone una superación del límite establecido por dicha servidumbre aeronáutica autorizable por la autoridad nacional de supervisión civil, autorización motivada en tres consideraciones:

1. Las limitaciones urbanísticas y topográficas existentes, descritas en el capítulo 7
2. El escaso margen de superación de la superficie inclinada de servidumbre
3. La existencia, inmediatamente al este del ámbito (en dirección al aeródromo), de otras edificaciones que superan la misma superficie por mayor margen, considerables como **obstáculos artificiales** que apantallan a las construcciones previstas en los términos del apartado 1.b del artículo 9 del Decreto 584/1972

Resultando preceptivo solicitar acuerdo de la autoridad aeronáutica civil con funciones delegadas en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) a sustantivar en informe previo a la Aprobación Definitiva del PPRI, tal y como ya recoge la memoria del citado plan en cumplimiento de lo establecido en el Decreto 584/1972, este estudio considera los motivos anteriormente expuestos como **suficientes** basados en la excepción contemplada en el artículo 33, por no resultar las edificaciones previstas constitutivas de riesgo para la seguridad o regularidad de la operación de aeronaves debido al apantallamiento existente.

18 de septiembre 2024

TMA, S.L.,

ANEXO I. EQUIPO REDACTOR

Este trabajo ha sido redactado por el siguiente equipo:

Director de los trabajos

- **Guillermo García de Polavieja.** Arquitecto, Urbanista (UPM). Especialista en Ciudad y Medio Ambiente (UPM) y especialista en planificación aeroportuaria. DNI. 2.891.308-R.

Equipo técnico

- **Rodrigo Avilés López.** Arquitecto (UPM). Especialista en vivienda y diseño urbano bajo criterios ambientales de sostenibilidad (COAM) y especialista en eficiencia energética (COAM).
- **Begoña A. Nse Mangué.** Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (UPM). Especialidad de Transportes, Territorio y Urbanismo.

ANEXO II. DOCUMENTACIÓN

Planos del Plan Director Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas recogidos por el Ayuntamiento de Madrid.

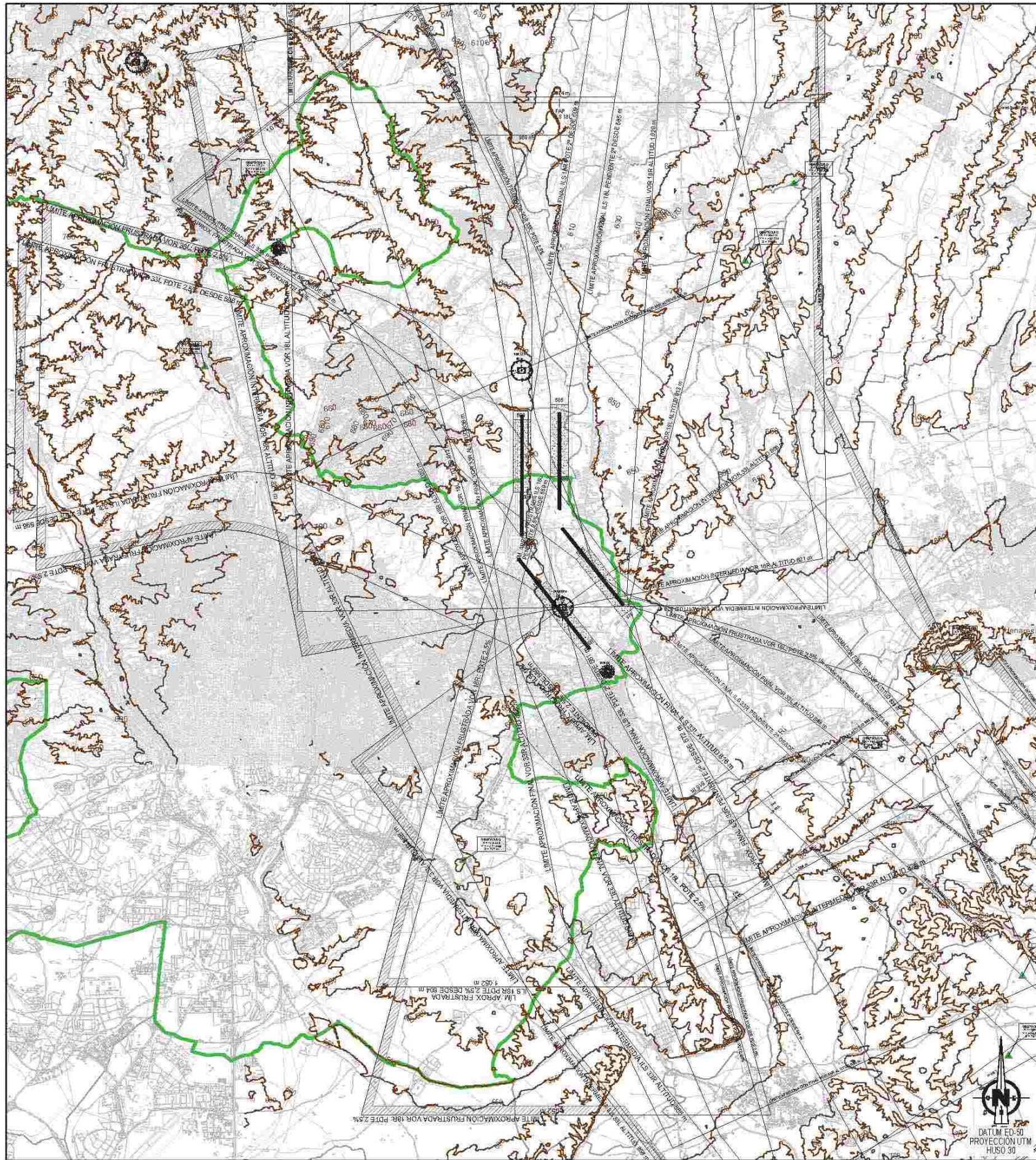
1. Plano 2.1.2 de servidumbres de operación de aeronaves (ver figura y Anexo 1)
2. Plano 2.1.1 de servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas (ver figura)

Planos del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

3. Plano de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas. Diciembre de 2006. Hoja 16
4. Plano de servidumbres de operación. Plano 1 Hoja 1

Planos del Plan Parcial de Reforma Interior

5. Plano P-I-9 Servidumbres aéreas – planta cota máxima indicativa.
6. Plano P-I-10 Servidumbres aéreas – secciones generales A y B.



VISTA GENERAL

E:1:400 000

VER DETALLE

LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES
- ENVOLVENTE SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES
- ENVOLVENTE SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
- CURVA DE NIVEL Y COTA DEL TERRENO
- ÁMBITO DE ESTUDIO. TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID
- LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES

REAL DECRETO 1080/2009

ESCALA	FECHA	EXP.	PLANO
1:15.000	DICIEMBRE 2021	210489	2.1.2

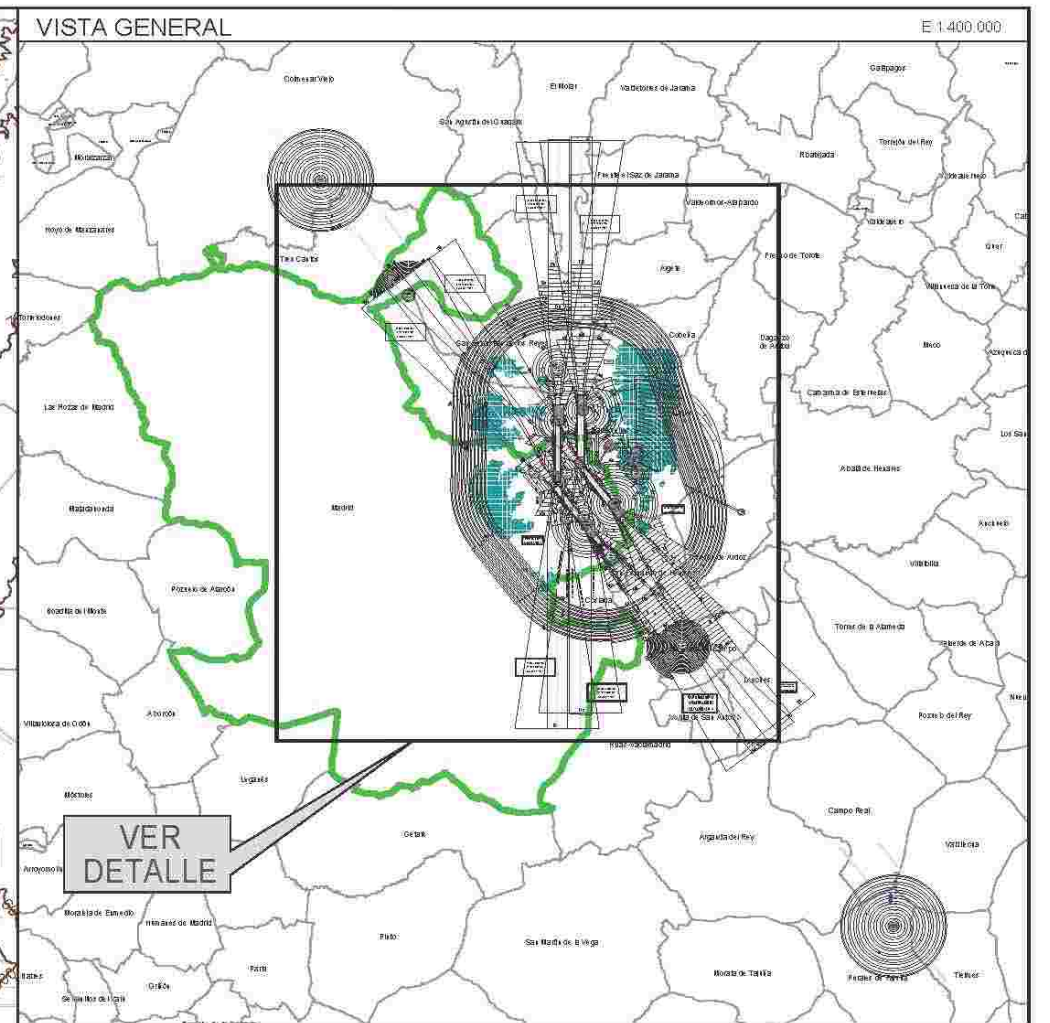
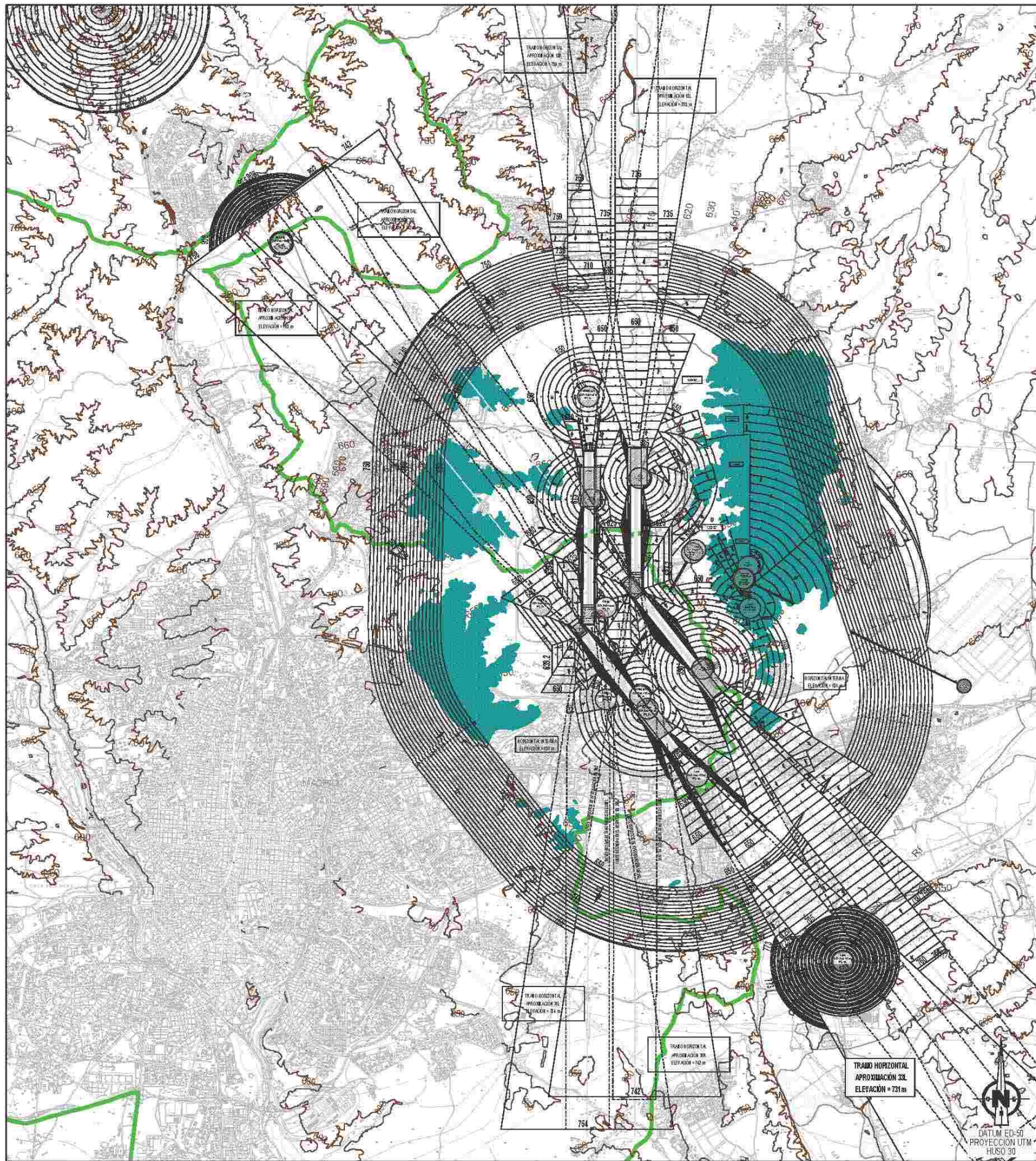
Información de Firmantes del Documento



INFORMATICA DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID
URL de Verificación: <https://sede.madrid.es/csv>

CSV: 4AVIBLH2LQ9J6AK2





LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
- 675 COTA DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
- ZONA DE SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
- VULNERACIÓN POR EL TERRENO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
- CURVAS DE NIVEL Y COTAS DEL TERRENO
- ÁMBITO DE ESTUDIO. TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID
- LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS
REAL DECRETO 1080/2009

ESCALA	FECHA	EXP.	PLANO
1:12.000	DICIEMBRE 2021	210489	2.1.1

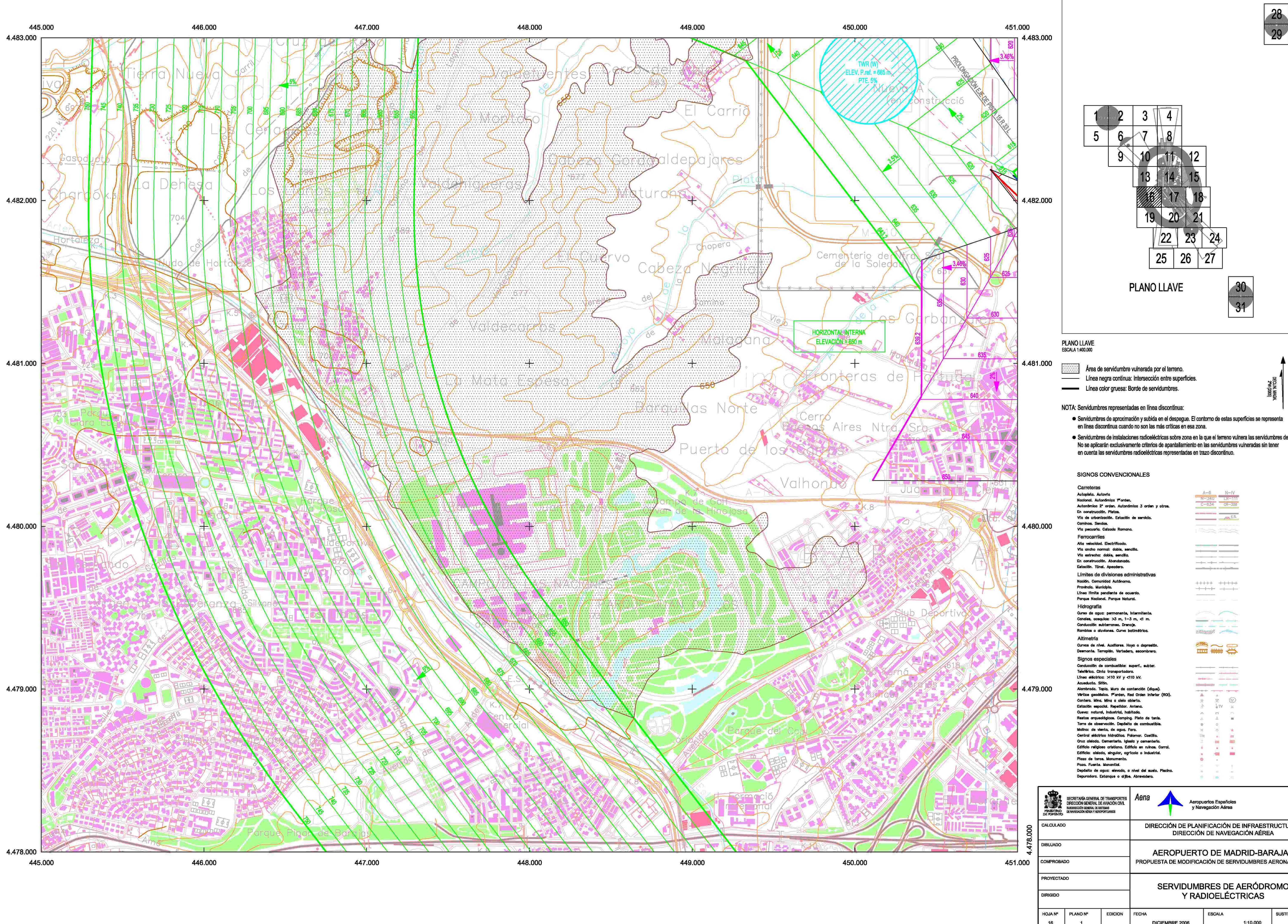
Información de Firmantes del Documento

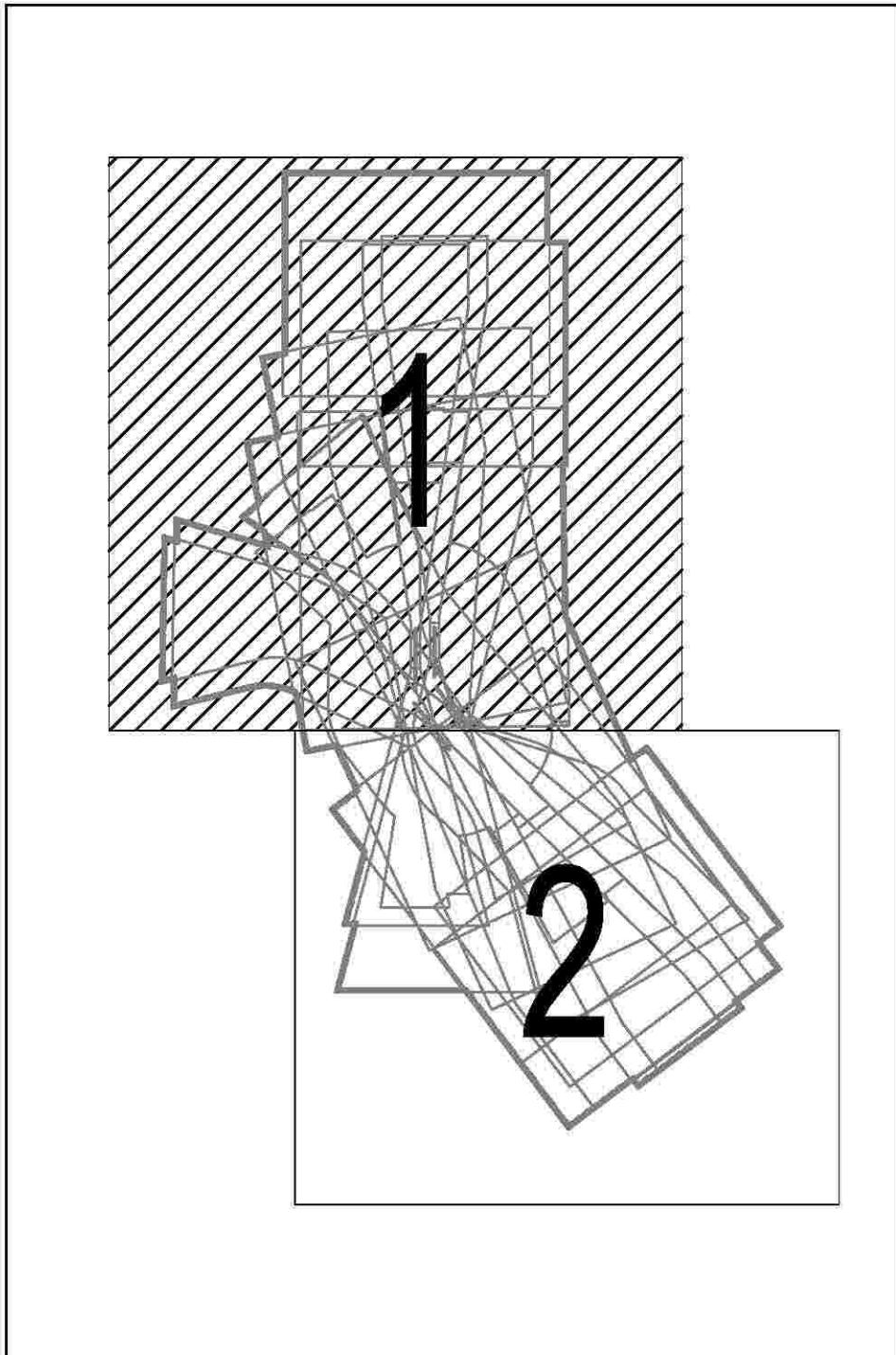
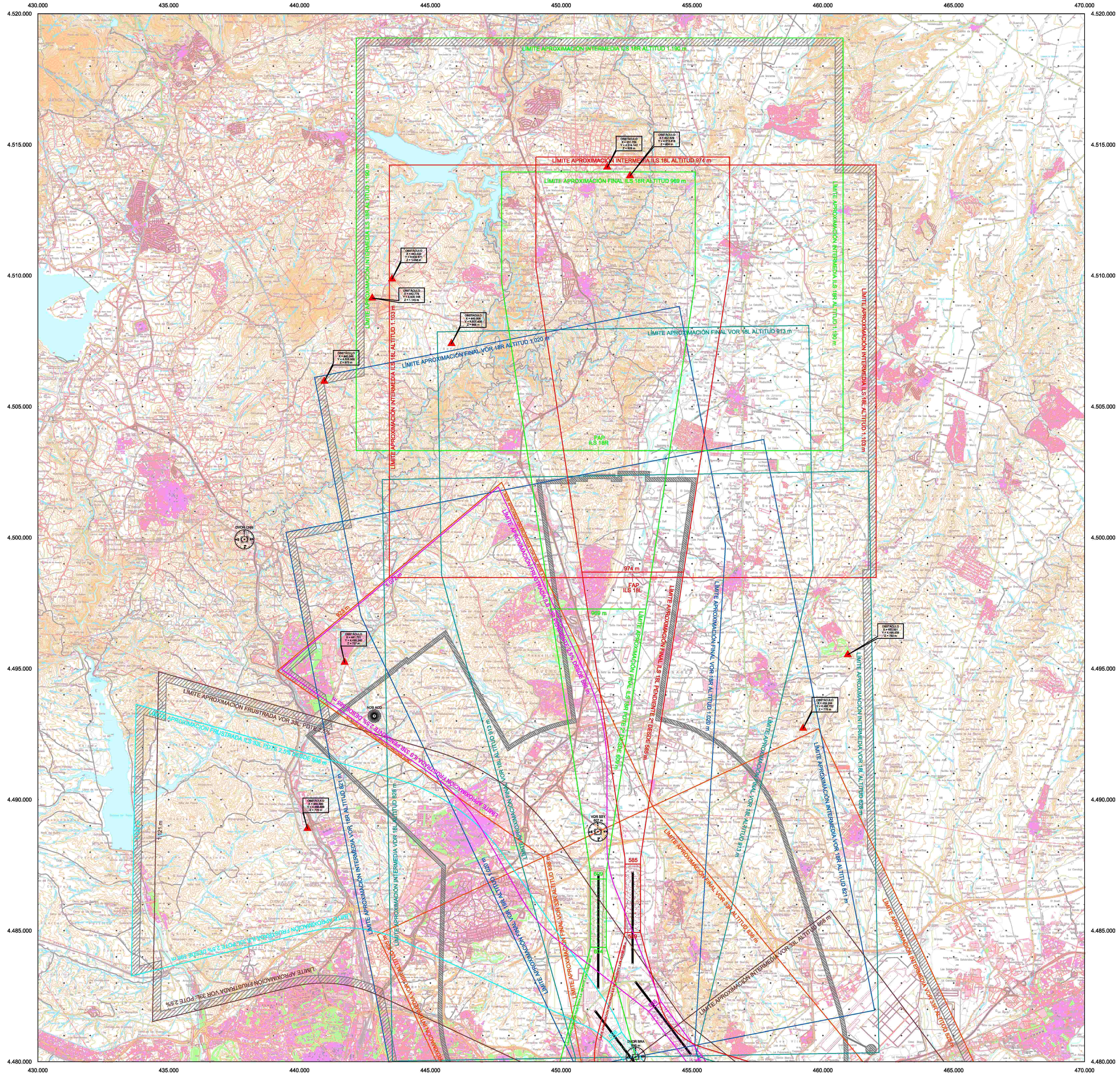


INFORMATICA DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID
URL de Verificación: <https://sede.madrid.es/csv>

CSV: 4AVIBLH2LQ9J6AK2



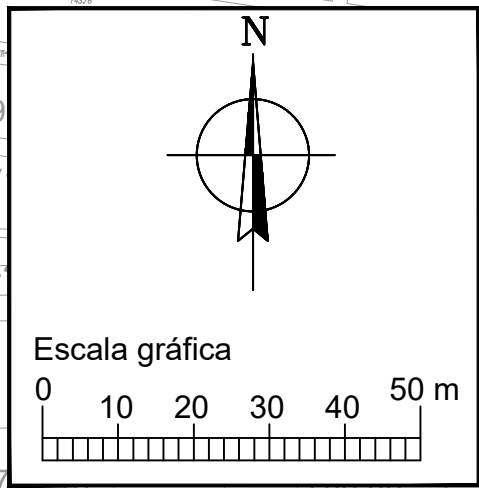





PLANO LLAVE
ESCALA 1:500.000

ENVOLVENTE SERVIDUMBRES DE OPERACION DE AERONAVES
ENVOLVENTE SERVIDUMBRES FISICAS
PARTE INICIAL DE APROXIMACION FRUSTRADA

- SIGNOS CONVENCIONALES**
- Carreras: Autopista, Autovía, Nacional, Autonómica 1º orden, Autonómica 2º orden, Autonómica 3º orden y otras, En construcción, Pistas, Vía de urbanización, Estación de servicio, Caminos, Sendas, Vía pecuaria, Calzada Romana, Ferrocarriles, Alta velocidad, Electrificado, Vía ancho normal: doble, sencilla, Vía estrecha: doble, sencilla, En construcción, Abandonado, Estación, Túnel, Apedrado, Límites de divisiones administrativas: Nación, Comunidad Autónoma, Provincia, Municipio, Línea férrea pendiente de acuerdo, Parque Nacional, Parque Natural, Hidrografía: Curso de agua: permanente, intermitente, Canales, acequias: >3 m, 1-3 m, <1 m, Conductión subterránea, Drenaje, Remolinos o diluviones, Curva batimétrica, Alimbaria, Curvas de nivel: Auxiliares, Hoya o depresión, Desmonte, Terrapién, Vertedero, escombros, Signos especiales: Construcción de combustible: superfl., subter., Teléfono, Chito transportador, Línea eléctrica: >10 kV y <10 kV, Acueducto, Sifón, Alcantarilla, Tapa, Muro de contención (dique), Vertido geotécnico: 1º orden, Red Orden inferior (RO), Cantero, Mina, o a cielo abierto, Estación espacial, Repartidor, Antena, Cuervo: natural, industrial, habitado, Restos arqueológicos: Camp, Pílo de tanis, Torre de observación, Depósito de combustible, Molino: de viento, de agua, Faro, Cancha eléctrica hidráulica, Polímero, Castillo, Cruz cilíndrica, Cementerio: Iglesia y cementerio, Edificio religioso cristiano, Edificio en ruinas, Corral, Edificio aislado, singular, agrícola o industrial, Pozo, Fuente, Monumento, Depósito de agua: elevado, a nivel del suelo, Plancha, Depuradora, Estanque o aljibe, Abrevadero.




 Limite Area de Planeamiento Remitido
 Curva de Nivel del Cono de la Servidumbre Aérea

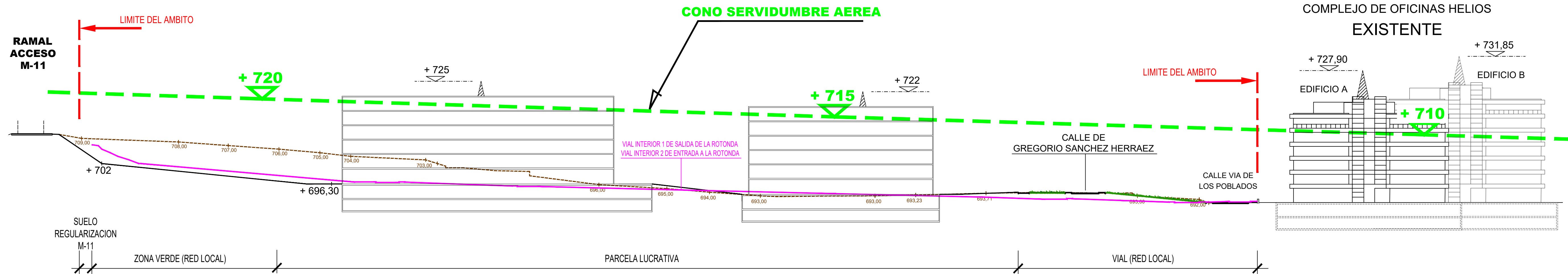
PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL AREA DE PLANEAMIENTO
REMITIDO (APR) 16.02 "LOS ALMENDROS M.40" DEL PLAN GENERAL DE
ORDENACIÓN URBANA DE MADRID.

PLANOS DE PROPUESTA INDICATIVOS

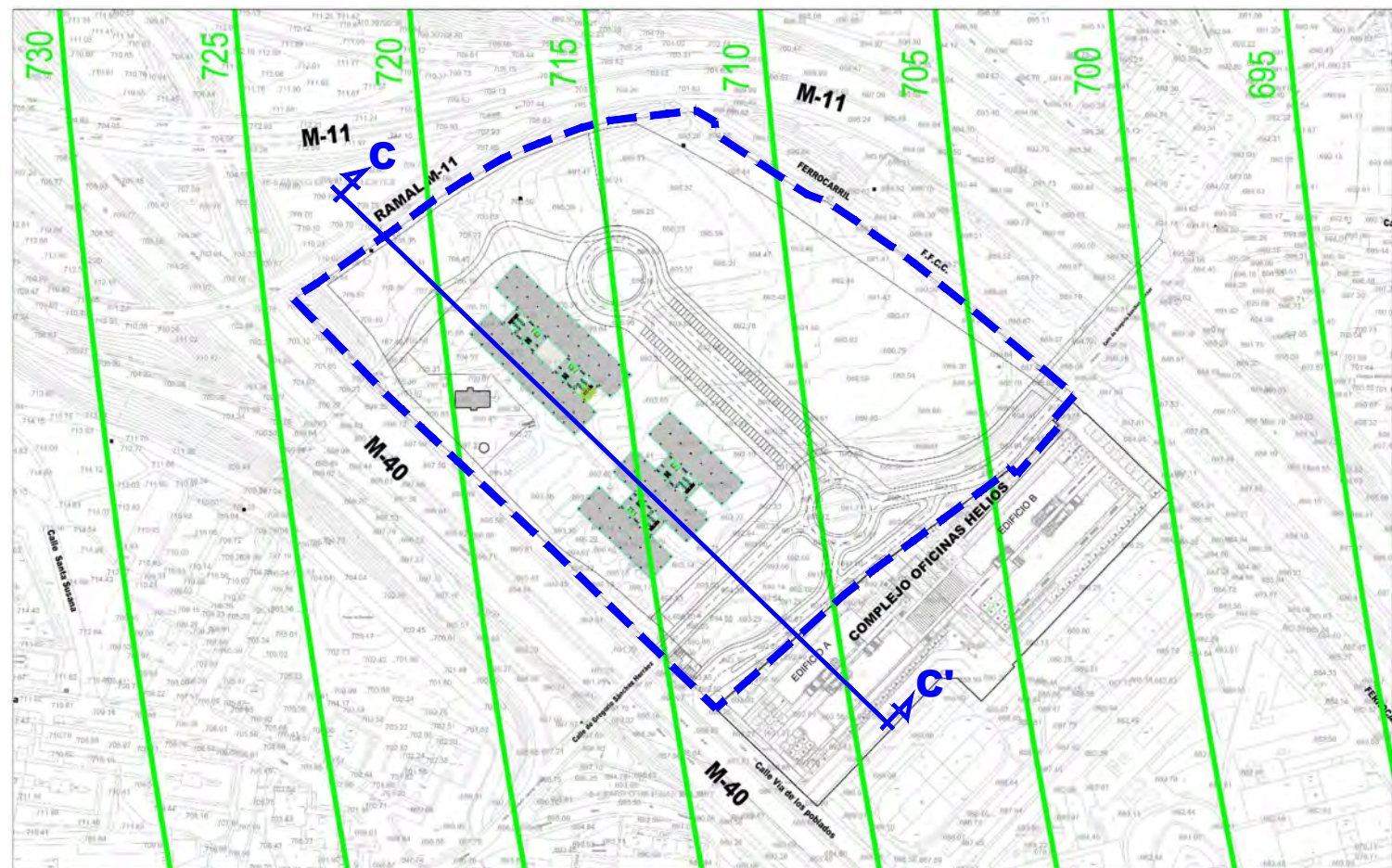
SERVIDUMBRES AÉREAS

PLANTA COTA MÁXIMA INDICATIVA DE LOS EDIFICIOS

P.I.9



SECCION GENERAL C-C'
PROPUESTA NO VINCULANTE
ESCALA 1:600



PLANTA PROPUESTA INDICATIVA

ANEXO III. ACUERDOS DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA) EN MATERIA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS RESPECTO AL COMPLEJO DE OFICINAS HELIOS.

III.1.- Expediente nº E16-0702 Edificio "A".

III.2.- Expediente nº E16-0703 Edificio "B".

III.1.- Expediente nº E16-0702 Edificio "A".



Fecha: 21/09/2016

MANGAREVA DEVELOPMENT, S.L.
CL ALMAGRO NUM 31, Pla: 3, Pta: D
28010 - MADRID

Nº del Registro
2016/0114273

Nº de Expediente
220/2016/01709

Tipo de expediente

Petitionen, solicitudes e instancias (Ag. Activ.)

Interesado

MANGAREVA DEVELOPMENT, S.L.

Emplazamiento

CL VIA DE LOS POBLADOS NUM 1 A

Adjunto se remite Acuerdo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en materia de Servidumbres Aeronáuticas en relación a su solicitud de fecha 05/02/2016 en la calle Vía de los Poblados, nº 1 por la que se le concede autorización con las condiciones que se indican en el mismo.

JEFE DE DEPARTAMENTO JURÍDICO



Fdo.: Marcos González Rodríguez-Escalona

FECHA: 28 julio 2016

**Acuerdo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en materia de Servidumbres Aeronáuticas.
Expediente E16-0703**

HECHOS

PRIMERO.- Con fecha de entrada 8 de abril de 2016, se ha recibido en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea escrito de solicitud del Ayuntamiento de Madrid, Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, en favor de MANGAREVA DEVELOPMENT, S.L., representada por Oliver Crambade Bonnafox, para evaluación en materia de servidumbres aeronáuticas de la construcción de un **edificio** y la instalación de **dos grúas**, en el término municipal de Madrid (Madrid), en las siguientes ubicaciones:

Id.	Uso	Dirección	Municipio	Cota (msnm)	Altura (m)	Elevación (msnm)
Edificio	Edificación	Calle Via de Los Poblados , nº:1 E	Madrid	691,40	36,50*	727,90
Grúa 1	Grúa	Calle Via de Los Poblados , nº:1 E	Madrid	691,40	44,40**	735,80
Grúa 2	Grúa	Calle Vía de los Poblados , nº:1 E	Madrid	691,40	44,40**	735,80

Id.	Sis. Ref.	Longitud	Latitud	Cota (msnm)	Altura (m)	Elevación (msnm)
Edificio	ETRS89	3° 38' 11,56" W	40° 28' 36,68" N	691,40	36,50*	727,90
Grúa 1	ETRS89	3° 38' 12,82" W	40° 28' 35,91" N	691,40	44,40**	735,80
Grúa 2	ETRS89	3° 38' 9,91" W	40° 28' 37,75" N	691,40	44,40**	735,80

*Altura máxima del edificio, incluidos todos sus elementos, según los planos aportados en la solicitud.

**Altura máxima de la grúa, incluidos todos sus elementos, según los planos aportados en la solicitud.

SEGUNDO.- Una vez analizada la documentación recibida, se ha comprobado que la construcción proyectada y las grúas se encuentran en terrenos que están afectados por las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, según *Real Decreto 1080/2009, de 29 de junio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Madrid/Barajas, establecidas por la Orden FOM/429/2007, de 13 de febrero* (BOE núm 164, de 8 de julio de 2009), en particular, la construcción proyectada y la grúa sobrepasan la altitud máxima permitida por la superficie cónica y por la superficie de aproximación frustada a la RWY 33L basada en la instalación radioeléctrica VOR BRA, siendo la servidumbre aeronáutica más restrictiva en dicha zona la superficie cónica.

Cód. de Barras Identificador electrónico:

TERCERO.- Desde el punto de vista de la servidumbres de aeródromo y de operación, en concreto de la superficie cónica y de la superficie de aproximación frustada a la RWY 33L basada en la instalación radioeléctrica VOR BRA, el estudio realizado por los servicios técnicos de esta Agencia acredita que la construcción proyectada y las dos grúas torre no comprometerán la seguridad ni regularidad de las operaciones en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Según el art. 30 del *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas*, modificado por el *RD 297/2013, de 26 de abril*, es necesario acuerdo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para la autorización de construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas o que puedan constituir obstáculo.

SEGUNDO.- Según el art. 33 del *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas*, modificado por el *RD 297/2013, de 26 de abril*, AESA podrá autorizar con carácter excepcional la construcción de edificaciones, instalaciones o plantaciones en aquellos casos en que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio del órgano competente, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves. Al respecto, **el contenido del estudio realizado por los servicios técnicos de AESA permite acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos en el art. 33 del citado decreto para la construcción proyectada y para la grúa objeto de este estudio.**

Por tanto, AESA:

ACUERDA

AUTORIZAR la construcción del edificio y la instalación de las dos grúas.

CONDICIONADO A

- Los valores de altura y elevación indicados en las tablas anteriores para el edificio y para las dos grúas torre, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos (carteles, iluminación, etc.) o cualquier añadido sobre los mismos, así como los medios electromecánicos que puedan ser necesarios durante la instalación de las dos grúas torre.
- Dada la situación y altura de la construcción proyectada y de las dos grúas torre, si es necesaria la utilización de otros medios electromecánicos que superen la altura y elevación autorizadas, deberá solicitarse la correspondiente autorización de forma previa y preceptiva a su instalación, haciendo referencia a este acuerdo de autorización y al número de expediente de servidumbres aeronáuticas indicado.

Cód. de Barras Identificador electrónico:

El incumplimiento de los puntos anteriores del condicionado que comprometa la seguridad y/o afecte a la regularidad de las operaciones del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas supondrá la revocación y la pérdida de validez y legitimidad de la presente autorización y devengará la correspondiente responsabilidad contenida en la *Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*, pudiéndose incoar, en su caso, el oportuno expediente sancionador.

AESA podrá inspeccionar las servidumbres aeronáuticas y el cumplimiento de los acuerdos de autorización en materia de servidumbres aeronáuticas de acuerdo a lo establecido en el art. 22 de la *Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea* y en el art. 33.4 del *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas*, modificado por el *RD 297/2013, de 26 de abril*.

Contra el presente acuerdo, podrá interponerse recurso de alzada ante la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en los términos señalados en el art. 107.1 de la *Ley 30/1992, de 26 de noviembre*. El plazo para interponerlo es de un mes desde el día siguiente a la recepción de este acuerdo.

Anexo: Plano de emplazamiento.

El Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea
Firmado electrónicamente por: David Nieto Sepúlveda

Cód. de Barras Identificador electrónico:



Altura solicitada: Varias.	Afectado por: Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Fecha: 03/05/2016
Cota del terreno: Varias.	Expediente N°: E16-0703	Escala: 1:10000

III.2.- Expediente nº E16-0703 Edificio “B”.



Fecha: 21/09/2016

MANGAREVA DEVELOPMENT, S.L.
CL ALMAGRO NUM 31, Pla: 3, Pta: D
28010 - MADRID

Nº del Registro
2016/0114281

Nº de Expediente
220/2016/01707

Tipo de expediente
Peticiones, solicitudes e instancias (Ag. Activ.)

Interesado

MANGAREVA DEVELOPMENT, S.L.

Emplazamiento

CL VIA DE LOS POBLADOS NUM 1 A, Esc: F

Adjunto se remite Acuerdo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en materia de Servidumbres Aeronáuticas en relación a su solicitud de fecha 05/02/2016 en la calle Vía de los Poblados, nº 1 por la que se le concede autorización con las condiciones que se indican en el mismo.

JEFE DE DEPARTAMENTO JURÍDICO



Fdo.: Marcos González Rodríguez-Escalona

FECHA: 22 julio 2016

**Acuerdo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en materia de Servidumbres Aeronáuticas.
Expediente E16-0702**

HECHOS

PRIMERO.- Con fecha de entrada 8 de abril de 2016, se ha recibido en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea escrito de solicitud del Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid, en favor de MANGAREVA DEVELOPMENT, S.L., representada por Oliver Crambade Bonnafoux, para evaluación en materia de servidumbres aeronáuticas de la construcción de un **edificio** y la instalación de **dos grúas**, en el término municipal de Madrid (Madrid), en las siguientes ubicaciones:

Id.	Uso	Dirección	Municipio	Cota (msnm)	Altura (m)	Elevación (msnm)
Edificio	Edificación	Calle Vía de los Poblados, nº 1 F	Madrid	691,40	40,45*	731,85
Grúa 1	Grúa	Calle Vía de los Poblados, nº 1 F	Madrid	691,40	48,35**	739,75
Grúa 2	Grúa	Calle Vía de los Poblados, nº 1 F	Madrid	691,40	48,35**	739,75

Id.	Sis. Ref.	Longitud	Latitud	Cota (msnm)	Altura (m)	Elevación (msnm)
Edificio	ETRS89	3° 38' 7,57" W	40° 28' 38,66" N	691,40	40,45*	731,85
Grúa 1	ETRS89	3° 38' 5,96" W	40° 28' 40,10" N	691,40	48,35**	739,75
Grúa 2	ETRS89	3° 38' 10,25" W	40° 28' 38,66" N	691,40	48,35**	739,75

*Altura máxima del edificio, incluidos todos sus elementos, según los planos aportados en la solicitud.

**Altura máxima de las grúas, incluidos todos sus elementos, según los planos aportados en la solicitud.

SEGUNDO.- Una vez analizada la documentación recibida, se ha comprobado que la construcción proyectada y las grúas se encuentran en terrenos que están afectados por las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, según *Real Decreto 1080/2009, de 29 de junio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Madrid-Barajas, establecidas por la Orden FOM/429/2007, de 13 de febrero* (BOE núm 164, de 8 de julio de 2009), en particular, la construcción proyectada y las grúas sobrepasan la altitud máxima permitida por la superficie cónica y por la superficie de aproximación frustada a la RWY 33L basada en la instalación radioeléctrica VOR BRA, siendo la servidumbre aeronáutica más restrictiva en dicha zona la superficie cónica.

TERCERO.- No obstante, el estudio realizado por los servicios técnicos de esta Agencia acredita que ni la construcción proyectada ni las grúas torre comprometerán la seguridad ni regularidad de las operaciones en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Puede consultarse la autenticidad de este documento en:

Cód. de Barras Identificador electrónico:

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Según el art. 30 del *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas*, modificado por el *RD 297/2013, de 26 de abril*, es necesario acuerdo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para la autorización de construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas o que puedan constituir obstáculo.

SEGUNDO.- Según el art. 33 del *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas*, modificado por el *RD 297/2013, de 26 de abril*, AESA podrá autorizar con carácter excepcional la construcción de edificaciones, instalaciones o plantaciones en aquellos casos en que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio del órgano competente, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves. Al respecto, **el contenido de los estudios realizados por los servicios técnicos de AESA permite acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos en el art. 33 del citado decreto para la construcción proyectada y para las grúas objeto de este estudio.**

Por tanto, AESA:

ACUERDA

AUTORIZAR la construcción del **edificio** y la instalación de **las dos grúas**.

CONDICIONADO A

- **Los valores de altura y elevación indicados en las tablas anteriores para el edificio y para las grúas**, incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos (carteles, iluminación, etc.) o cualquier añadido sobre los mismos, así como los medios electromecánicos que puedan ser necesarios durante la instalación de las grúas torre.
- Dada la situación y altura de la construcción proyectada y de las grúas torre, si es necesaria la utilización de otros medios electromecánicos que superen la altura y elevación autorizadas, deberá solicitarse la correspondiente autorización de forma previa y preceptiva a su instalación, haciendo referencia a este acuerdo de autorización y al número de expediente de servidumbres aeronáuticas indicado.

El incumplimiento de los puntos anteriores del condicionado que comprometa la seguridad y/o afecte a la regularidad de las operaciones del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas supondrá la revocación y la pérdida de validez y legitimidad de la presente autorización y devengará la correspondiente responsabilidad contenida en la *Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*, pudiéndose incoar, en su caso, el oportuno expediente sancionador.

AESA podrá inspeccionar las servidumbres aeronáuticas y el cumplimiento de los acuerdos de autorización en materia de servidumbres aeronáuticas de acuerdo a lo establecido en el art. 22 de la *Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea* y en el art. 33.4 del *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas*, modificado por el *RD 297/2013, de 26 de abril*.

Cód. de Barras Identificador electrónico:

Contra el presente acuerdo, podrá interponerse recurso de alzada ante la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en los términos señalados en el art. 107.1 de la *Ley 30/1992, de 26 de noviembre*. El plazo para interponerlo es de un mes desde el día siguiente a la recepción de este acuerdo.

Anexo: Plano de emplazamiento.

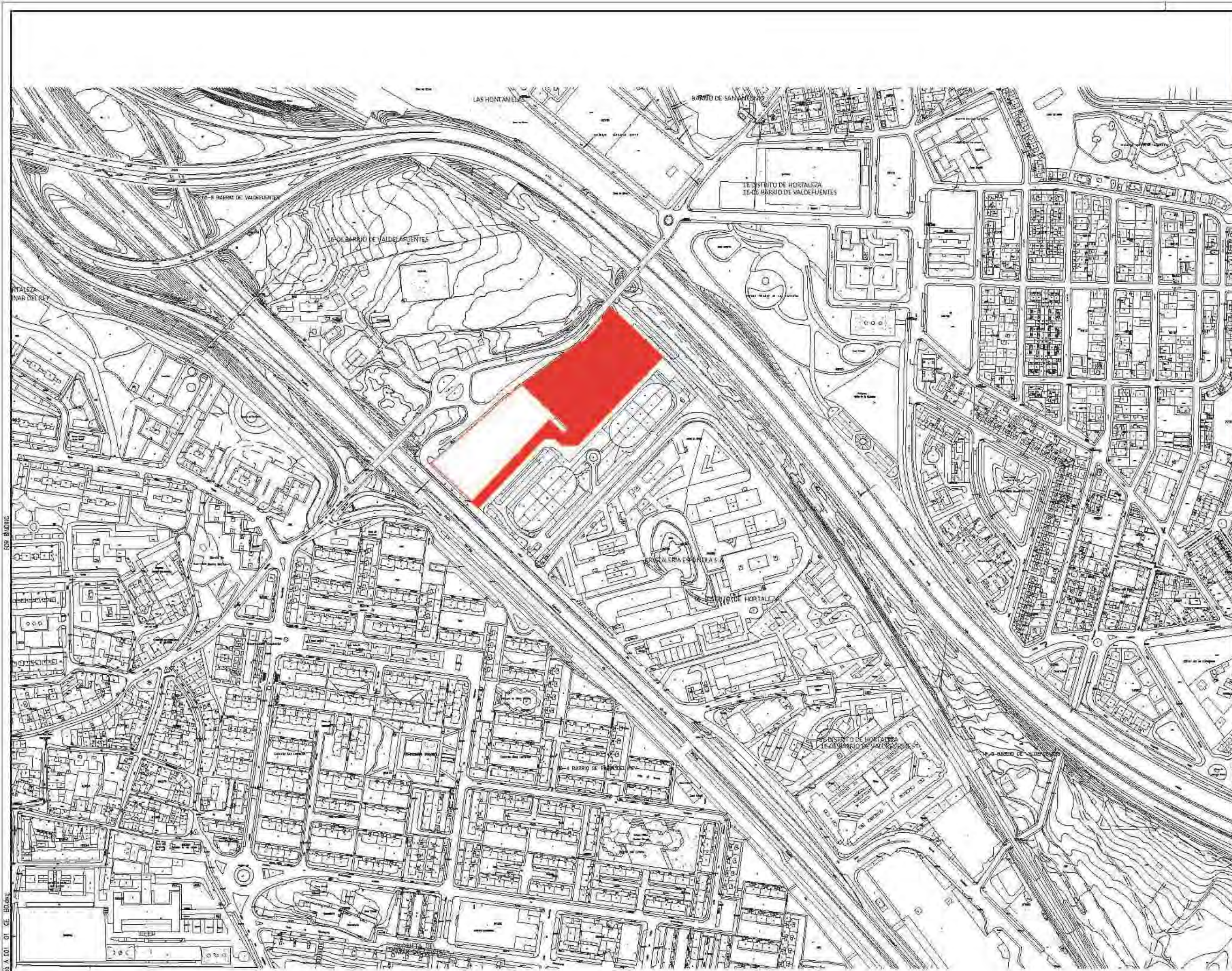
El Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea

Firmado electrónicamente por: David Nieto Sepúlveda

Cód. de Barras Identificador electrónico:



Altura solicitada: Varias.	Afectado por: Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Fecha: 03/05/2016
Cota del terreno: Varias.	Expediente N°: E16-0702	Escala: 1:10000



REV	EDICIÓN AER	FECHA	FECHA	FECHA	FECHA	FECHA
00	EDICIÓN AER	04-02-16	FE	AP	JI	MI
REV	DESCRIPCIÓN	FECHA	FECHA	FECHA	FECHA	FECHA

PROPIEDAD:

MANGAREVA DEVELOPMENT, S.L.

ARQUITECTO:

FENWICK IRIBARREN ARCHITECTS
Division Regional Africa, Middle East, Asia, Europe, Oceania, South America, USA & Canada

INGENIERO DE INSTRUCCIONES
ARUP
engineering

EDIFICIO DE OFICINAS, APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO Y URBANIZACIÓN EXTERIOR EN CALLE GREGORIO SÁNCHEZ HERRAÉZ, 14 MADRID 28033

TÍTULO: **PLANO PARCELARIO PLANO DE SITUACIÓN**

NÚMERO DE PLANO	HOJA	SERIE	REV.	ESCALA	TAMAÑO ORIGINAL OMS	PÁGINA
C056 A 001	01	GE	B0	A1-1:2000 73-1:4000	B	1