

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

15405 *Reial decret 1267/2018, d'11 d'octubre, pel qual es modifica el Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.*

Aquest Reial decret, que es dicta en desplegament de l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, a l'empara de l'habilitació que atorga al Govern la disposició final setena de la Llei esmentada, té per objecte principal adequar la planificació aeroportuària als importants canvis normatius introduïts en els últims anys en matèria d'avaluació ambiental estratègica de plans, i d'organització administrativa en el sector del transport aeri.

La disposició final setena de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, exigeix que les normes sectorials reguladores de la tramitació i de l'adopció o aprovació de plans i programes continguin les disposicions necessàries per garantir que els compresos en l'àmbit d'aplicació de la Llei esmentada se sotmetin a una avaluació ambiental estratègica abans de la seva adopció o aprovació.

Així mateix, exigeix que les normes sectorials reguladores de la tramitació i de l'adopció o aprovació dels instruments de planificació estableixin els terminis que aquesta Llei atribueix a les diverses fases del procediment a l'òrgan substantiu i als promotors dels plans.

Aquests mandats originen i justifiquen per si sols la modificació que s'emprèn pel que fa als plans directors dels aeroports d'interès general, sense que la pugui fer extensible l'Estat als plans especials aeroportuaris, de naturalesa urbanística, la regulació dels quals correspon, per tant, a les administracions territorials amb competències en matèria d'urbanisme i ordenació del territori.

També és ineludible emprendre les modificacions necessàries per adaptar la regulació i l'aprovació dels plans directors dels aeroports d'interès general a la realitat aeroportuària espanyola actual, molt allunyada de l'existent quan es va aprovar el Reial decret que ara es modifica. Aquesta realitat es caracteritza per la coexistència dels aeroports d'interès general gestionats per Aena S.M.E., S.A., amb altres aeroports d'interès general de titularitat no estatal l'existència dels quals no es va poder preveure fins després de l'aprovació de la Llei 53/2002, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, que va estendre la propietat i va obrir la gestió dels aeroports d'interès general a entitats i persones privades i públiques diferents de l'Estat i de les corporacions locals; per la separació clara entre gestors aeroportuaris i proveïdors de serveis de navegació aèria que va emprendre la Llei 9/2010, de 14 d'abril, per la qual es regula la prestació de serveis de trànsit aeri, s'estableixen les obligacions dels proveïdors civils dels serveis esmentats i es fixen determinades condicions laborals per als controladors de trànsit aeri, i pel nou model de gestió aeroportuària nascut del Reial decret llei 13/2010, de 3 de desembre, d'actuacions en l'àmbit fiscal, laboral i liberalitzadores per fomentar la inversió i la creació d'ocupació, i consagrat posteriorment per la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència.

La configuració actual d'Enaire com a entitat pública empresarial especialitzada exclusivament en matèria de navegació aèria exigeix que les funcions administratives que l'Aena original exercia en matèria de planificació d'aeroports d'interès general s'atribueixin a la Direcció General d'Aviació Civil de manera coherent amb el seu paper d'òrgan responsable d'establir la política i l'estratègia aeroportuària de l'Estat, sense oblidar que en aquella entitat resideixen altres competències, les que preveu l'article 18 de la Llei 18/2014,

de 15 d'octubre, que incideixen sens dubte en la configuració de l'explotació individual de cada aeroport, com són les relatives a la navegació aèria i a l'espai aeri. La relació entre la planificació aeroportuària i la gestió de la navegació aèria s'ha posat de manifest en la modificació que la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, ha fet de l'apartat 1 de l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, on es consagra expressament que el Pla director ha de garantir les necessitats del trànsit i transport aeri, així com les de gestió de l'espai aeri i els serveis de navegació aèria, a més del compliment dels fins d'interès general establerts per als aeroports d'interès general. Una planificació aeroportuària adequada requereix, per tant, la participació d'Enaire, en particular i destacadament, respecte a la proposta de maniobres que fan les aeronaus, ja que condiciona determinantment actuacions posteriors com són els projectes aeroportuaris, els plans d'aïllament acústic que es puguin imposar a conseqüència de l'avaluació d'impacte ambiental oportuna, així com les servituds aeronàutiques acústiques.

En els aeroports espanyols s'han establert dos règims normatius diferents per als aeroports d'interès general, tenint en compte si formen part de la xarxa d'Aena S.M.E., S.A., o si es refereixen a altres aeroports de titularitat diferent de la de l'Estat. Per a la xarxa d'aeroports d'interès general d'Aena S.M.E., S.A., es preveu la intervenció dels comitès de coordinació aeroportuària, com a instrument de coordinació entre l'Estat i les comunitats autònomes, i s'articula la necessitat d'obtenir informe d'aquests òrgans interadministratius durant la tramitació dels plans directors corresponents, com exigeix el Reial decret llei 20/2012, de 13 de juliol, de mesures per garantir l'estabilitat pressupostària i de foment de la competitivitat, que modifica l'article 13 del Reial decret llei 13/2010, de 3 de desembre. Addicionalment, la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, ha establert un document de regulació aeroportuària, DORA, per a la xarxa d'aeroports d'interès general d'Aena S.M.E., S.A. Aquest document té caràcter de regulació econòmica i s'hi detallen, entre altres aspectes, les inversions que Aena S.M.E., S.A., ha d'emprendre per aeroport en el curt termini de cinc anys. Les inversions esmentades han de ser coherents amb el Pla director de l'aeroport vigent, que estableix la planificació aeroportuària a llarg termini i se sotmet a avaluació ambiental estratègica. La naturalesa de tots dos documents, DORA i el Pla director, és diferent, i el seu objectiu, contingut i horitzó, diferents, per la qual cosa no és procedent aquí regular-ne la interacció.

Tal com s'ha anticipat anteriorment, és necessari incloure en la documentació dels plans directors una descripció de les operacions aèries que permetin dotar de coherència el desenvolupament sostenible de l'aeroport, ja que és evident l'estreta connexió existent entre aquestes i el soroll aeroportuari.

Com a novetat, s'introdueix la necessitat que els plans directors continguin, juntament amb l'estudi de les magnituds econòmiques, un estudi cost-benefici, en línia amb les tendències normatives d'altres països que es van assentat en el nostre ordenament a través, entre d'altres, de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, a fi d'aconseguir més eficiència també en les inversions públiques, des d'una perspectiva de marcat caràcter economicosocial que justifiqui l'alternativa proposada amb un abast delimitat a la mateixa fase de planificació, no només en termes de rendibilitat econòmica sinó en la seva condició d'infraestructures que ofereixen serveis que satisfan necessitats públiques. Així mateix, és necessari tenir en compte la política europea d'ajudes públiques en matèria d'aeroports.

Mentre que la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, defineix la figura del promotor del Pla i li atribueix diferents responsabilitats relacionades amb la tramitació de l'avaluació ambiental estratègica dels plans directors, la normativa aeronàutica únicament preveu la figura del gestor, des d'un doble vessant, com a responsable de l'elaboració dels plans especials i com a beneficiari del règim especial d'exempció de control municipal de les obres que es facin en el sistema general aeroportuari d'una banda, tal com figura en els apartats 2 i 3 de l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, en la redacció feta per la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, i com a subjectes obligats al compliment de les obligacions imposades per raons de seguretat de l'altra, com estableix la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

La nova redacció proposada tracta de compatibilitzar aquesta doble terminologia, i així s'encarrega al promotor del Pla, en la seva condició de subjecte interessat en la construcció, l'execució i l'explotació de l'aeroport, l'elaboració del Pla director, i al gestor designat per aquest, les actuacions que preveuen els articles 9 i 10 del Reial decret que es modifica, que es refereixen a fases posteriors més pròximes a les activitats pròpies de la gestió i l'explotació aeroportuària. Això és compatible amb el fet que coincideixi en el promotor del Pla la qualitat de gestor.

En nom de l'eficàcia administrativa i de les necessitats de gestió aeroportuària, es modifica l'article dedicat a la revisió dels plans directors, i s'elimina l'obligatorietat d'actualització en un termini determinat perquè es considera que s'han de revisar o modificar únicament quan les necessitats aeroportuàries així ho exigeixin. Partint d'això, és necessari emprendre la modificació del sistema de revisió d'aquests a fi d'atendre les diverses peculiaritats que poden merèixer intensitats diferents en funció de la naturalesa de la modificació que s'abordi.

Com ja s'ha avançat, s'ha procedit a modificar igualment els articles 9 i 10 a fi que s'adeqüin a la nova redacció que de l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, en fa la Llei 18/2014, de 15 d'octubre.

La disposició addicional segona del Reial decret que es modifica mereix una revisió per reforçar la prevalença de la competència de l'Estat en matèria de planificació d'aeroports d'interès general sobre les competències de planificació territorial i urbanística de les administracions territorials que es manifesta a través de l'exigència que els projectes d'instruments de planificació urbanística i d'ordenació territorial que resultin afectats per les determinacions que preveuen els plans directors dels aeroports d'interès general s'informin amb caràcter previ a la seva aprovació inicial per la Direcció General d'Aviació Civil. No es tracta de modificar l'esquema que tan bons resultats ha obtingut des de l'aprovació del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, ja fa vint anys, i que respon a la doctrina consolidada emanada del Tribunal Constitucional que considera aquests informes instruments idonis de coordinació interadministrativa per preservar les competències estatals d'altres competències que concorren en el mateix àmbit físic i que troben empara en títols jurídics diferents, sinó d'incidir, aclarir i ordenar, amb més èmfasi si cal, que els projectes de plans territorials i urbanístics afectats pels plans directors dels aeroports d'interès general no poden incloure determinacions que comportin una interferència o una pertorbació en l'exercici de les competències de planificació i explotació aeroportuària. D'aquesta manera és necessari insistir que les determinacions dels plans directors amb incidència en l'entorn dels aeroports d'interès general, destacadament la previsió de servituds d'instal·lacions planificades a la zona de servei, incloses les acústiques, no comporten una limitació ni a la propietat ni a l'urbanisme existent, però sí que són vinculants a través dels informes que ha d'evacuar l'Administració General de l'Estat, per al planificador del territori i de l'urbanisme quan exerceix la seva potestat amb projecció a futur per tal que el desenvolupament urbanístic no impedeixi el creixement futur de l'aeroport.

Com a conseqüència, els projectes d'instruments de planificació territorial i urbanística no es poden aprovar sense un informe positiu en el que afecti les competències de l'Estat en matèria de planificació aeroportuària, ja que, en cas contrari, aquesta seria buida de contingut.

S'afegeixen com a objecte de control de l'informe de la Direcció General d'Aviació Civil, a més dels projectes de planificació urbanística i d'ordenació territorial, les actuacions que es podrien anomenar d'execució directa, perquè no s'emparen en instruments previs de planificació, però que sens dubte poden incidir greument en les competències de l'Estat de planificació i explotació aeroportuària, com poden ser les destinades a implantar parcs eòlics, o antenes i torres de comunicacions. Aquestes actuacions d'execució directa se sotmeten, per tant, a un control diferent de l'autoritat aeronàutica, en funció d'on es pretenguin dur a terme. En cas que l'actuació esmentada sigui en l'àmbit de servituds aeronàutiques establertes de conformitat amb el que disposa la Llei de navegació aèria, li és aplicable el règim que preveuen els articles 30 i següents del Decret 584/1972, de 24

de febrer, de servituds aeronàutiques, mentre que, si són en àmbits afectats per les propostes de servituds aeronàutiques que inclouen els plans directors, els és aplicable el que disposa la disposició addicional segona del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, que ara es modifica, és a dir, el règim jurídic propi de la planificació aeroportuària. D'aquesta manera, s'aconsegueix que aquestes actuacions, que poden posar en qüestió l'exploració aeroportuària, se sotmetin sempre a escrutini de l'autoritat aeronàutica competent.

Aquesta norma s'adequa als principis de bona regulació que estableix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i compleix els principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència, i eficiència.

En la tramitació d'aquest Reial decret s'ha tingut en compte el parer de les comunitats autònomes, i s'ha donat audiència a les organitzacions representatives del sector.

Aquest Reial decret, que es dicta a l'empara de les competències exclusives que atribueix a l'Estat l'article 149.1.20 de la Constitució en matèria d'aeroports d'interès general, trànsit i transport aeri, té el seu fonament legal a l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, en relació amb la disposició final setena de la mateixa norma legal.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, amb l'aprovació prèvia de la ministra de Política Territorial i Funció Pública, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 11 d'octubre de 2018,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.*

El Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, es modifica de la manera següent:

U. Es modifica l'article 2.1.a), que passa a quedar redactat en els termes següents:

«a) Les superfícies necessàries per a l'execució de les activitats de trànsit i transport aeris; estada, reparació i subministrament a les aeronaus; recepció o despatx de viatgers i mercaderies; serveis a passatgers i a les empreses de transport aeri; accés i estacionament de vehicles; serveis de navegació aèria, i, en general, totes les que siguin necessàries per a la millor gestió de l'aeroport.»

Dos. Es modifica l'article 4, que passa a quedar redactat de la manera següent:

«El Pla director de l'aeroport ha de contenir els documents següents:

a) Memòria, que ha d'incloure un estudi dels antecedents i de la situació actual de l'aeroport; les seves necessitats futures derivades de l'anàlisi dels trànsits de passatgers i de mercaderies i de l'evolució previsible de la demanda; la delimitació de la zona de servei, amb la motivació de l'àmbit proposat i les modificacions que, si s'escau, s'introdueixin sobre la superfície vigent; les activitats previstes per a cadascuna de les àrees de la zona de servei de l'aeroport, amb la justificació de la seva necessitat o conveniència, i la relació amb el planejament urbanístic, així com la integració dels objectius ambientals proposats com a resultat de l'avaluació ambiental estratègica; així mateix, ha d'incloure les infraestructures terrestres d'accés a l'aeroport existents o que es derivin de l'execució de plans o projectes aprovats, així com l'estudi de les que s'entenguin necessàries per a la connexió de

l'aeroport amb els sistemes generals de transport terrestre i xarxes de subministraments, tenint en compte el volum del trànsit aeroportuari actual i del previsible, i ha de reflectir igualment l'àmbit territorial afectat per les servituds aeronàutiques establertes, i per les propostes de servituds aeronàutiques, incloses les acústiques, resultants de les instal·lacions planificades a la zona de servei del Pla director.

b) Plànol general de situació de l'aeroport, de la seva zona de servei actual i de la zona de servei proposada, i plànols de cadascuna de les àrees en què s'estructura la zona de servei aeroportuària, amb les activitats previstes; així com plans de l'espai territorial afectat per les servituds aeronàutiques establertes, i per les propostes de servituds aeronàutiques, incloses les acústiques, resultants de les instal·lacions planificades a la zona de servei del Pla director.

c) Estudi de la incidència de l'aeroport i de les infraestructures aeroportuàries en l'àmbit territorial i l'entorn natural circumdant.

d) Estudi de les magnituds econòmiques del Pla director, pel que fa a la planificació i l'estudi cost-benefici econòmic i social de la proposta.

e) Descripció de les operacions aèries previstes en termes que permetin estimar la seva incidència sobre el territori i el medi ambient.

f) Resum de l'ordenació que estableix el Pla director, en el seu desplegament previsible, en què s'assenyalin els subsistemes, les zones en què es divideix el seu àmbit i les condicions fixades per a aquestes.

g) Quan correspongui, la declaració ambiental estratègica, l'informe ambiental estratègic o, si s'escau, l'acord que preveu l'article 12 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

h) Quan sigui procedent, la resolució del secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge a què fa referència l'article 7.5.»

Tres. Es modifica el títol de l'article 5 i el seu contingut, que passa a quedar redactat de la manera següent:

«Article 5. *Competències per a l'elaboració i aprovació dels plans directors.*

1. L'elaboració dels plans directors dels aeroports d'interès general l'ha de fer el promotor del Pla, d'acord amb les directrius establertes, si s'escau, pel secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge del Ministeri de Foment.

S'entén per promotor del Pla qualsevol persona física o jurídica, pública o privada, que pretén elaborar un Pla director d'un aeroport d'interès general.

2. Correspon al ministre de Foment, a proposta del secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge, aprovar els plans directors dels aeroports d'interès general.

3. Correspon a la Direcció General d'Aviació Civil la instrucció, l'impuls i la tramitació del procediment d'aprovació dels plans directors dels aeroports de la xarxa gestionats per Aena S.M.E., S.A., i de la seva avaluació ambiental estratègica, així com dels altres aeroports d'interès general.»

Quatre. S'introdueix un article 5 bis, titulat «Inici de la tramitació dels plans directors», amb el contingut següent:

«1. El promotor del Pla director ha de remetre a la Direcció General d'Aviació Civil una sol·licitud d'aprovació del Pla esmentat acompanyada del seu esborrany, i d'una petició d'inici d'avaluació ambiental estratègica ordinària o simplificada, segons que correspongui, al costat d'un document inicial estratègic en els termes que preveuen els articles 18.1 i 29.1 respectivament de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. L'esborrany de Pla director s'ha de presentar juntament amb l'informe de conformitat de l'entitat pública empresarial Enaire en relació amb les matèries de la seva competència, en particular sobre la planificació i el disseny de l'estructura, l'organització i la utilització de l'espai aeri, així com

respecte a la proposta de maniobres que condicionen la utilització, l'explotació i el creixement de l'aeroport.

2. La Direcció General d'Aviació Civil ha de comprovar que la documentació remesa pel promotor del Pla s'ajusta al que preveu aquest Reial decret, a les directrius que, si s'escau, hagi establert el secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge, i als articles 18.1 i 29.1 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

En el supòsit que la documentació no s'ajusti a les previsions esmentades, la Direcció General d'Aviació Civil ha de requerir al promotor del Pla que completi o esmeni la documentació aportada en el termini de deu dies hàbils, amb la indicació que, si no ho fa així, se'l té per desistit de la seva petició, prèvia resolució dictada en els termes que preveu la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. El promotor del Pla pot sol·licitar una extensió del termini d'esmena per un màxim de 5 dies hàbils quan l'aportació dels documents requerits presenti dificultats especials.»

Cinc. S'introdueix un article 5 ter, titulat «Avaluació ambiental estratègica ordinària o simplificada i tramitació dels plans directors», amb el contingut següent:

«1. La Direcció General d'Aviació Civil ha de traslladar a l'òrgan ambiental la sol·licitud d'iniciació juntament amb la documentació rebuda de conformitat amb el que preveuen els articles 18.3 i 29.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

2. Iniciada l'avaluació ambiental estratègica simplificada, si l'informe ambiental estratègic determina que el Pla no té efectes significatius en el medi ambient, prossegueix la tramitació sectorial que preveuen els apartats següents d'aquest article, a exclusió dels tràmits propis de l'avaluació ambiental estratègica ordinària que s'hi esmenten.

3. En els supòsits d'avaluació ambiental estratègica ordinària, que preveuen, respectivament, els articles 19.2 i 31.2.a) de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, el document d'abast de l'estudi ambiental estratègic elaborat per l'òrgan ambiental s'ha de posar a disposició del públic a través de les seues electròniques de l'òrgan ambiental esmentat i del Ministeri de Foment, així com a la pàgina web del promotor del Pla director.

En el termini màxim de nou mesos comptats a partir de la recepció del document d'abast, el promotor del Pla director ha d'elaborar la versió inicial d'aquest i l'estudi ambiental estratègic, tenint en compte el document d'abast elaborat per l'òrgan ambiental i les indicacions de la Direcció General d'Aviació Civil, i ha de remetre els dos documents, juntament amb un resum no tècnic de l'estudi ambiental estratègic, a la Direcció General d'Aviació Civil.

4. Als efectes de la realització dels tràmits d'informació pública i consultes que preveuen els paràgrafs següents, i en particular, si s'escau, dels tràmits d'informació pública i consultes que preveuen els articles 21 i 22 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, correspon al Ministeri de Foment acordar un període d'informació pública i consultes, que s'ha d'estendre a les administracions públiques afectades i les persones consultades prèviament, així com a les associacions representatives d'usuaris del sector, entenent per tals les associacions d'àmbit nacional i internacional que estiguin integrades per companyies aèries que representin un volum significatiu de trànsit a Espanya, així com les quinze companyies principals per volum de passatgers si no estan representades per aquelles.

En els aeroports en què el transport de càrrega o els usuaris d'aeronaus d'aviació general o esportiva, treballs aeris i d'aeronaus històriques tinguin una presència significativa, es consideren associacions representatives d'usuaris les associacions d'àmbit nacional i internacional que estiguin integrades pels operadors esmentats que representin un volum significatiu de trànsit anual en l'aeroport o els aeroports de què es tracti.

Entre les administracions públiques afectades s'han d'incloure, en tot cas, les que tinguin competències en matèria d'ordenació del territori i d'urbanisme, així com

de protecció del medi ambient, afectades per la delimitació de la zona de servei de l'aeroport.

Tot això, sense perjudici que, quan correspongui, es facin les consultes transfrontereres pertinents en els termes que preveuen els articles 49 i següents de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

El tràmit d'informació pública i consultes ha de tenir una durada mínima de 45 dies hàbils i s'inicia amb la publicació prèvia de l'anunci corresponent en el «Butlletí Oficial de l'Estat» i a la pàgina web del promotor del Pla director i, si s'escau, la seu electrònica del Ministeri de Foment.

Als efectes del tràmit d'informació pública i consultes, la proposta de Pla director i la seva memòria s'han de publicar a la pàgina web del promotor del Pla i a la seu electrònica del Ministeri de Foment.

5. Així mateix, de manera simultània a la informació pública, la Direcció General d'Aviació Civil ha de sol·licitar l'informe del Ministeri de l'Interior quant a les matèries de la seva competència, i si la delimitació de la zona de servei proposada inclou béns patrimonials o de domini públic de titularitat de l'Administració General de l'Estat, l'informe preceptiu i vinculant, segons que correspongui, del Ministeri d'Hisenda o del Ministeri o organisme públic que tingui afectats o adscrits els béns de domini públic. L'informe del Ministeri de l'Interior s'entén favorable si, transcorreguts quaranta-cinc dies hàbils des de la recepció de la documentació, no ha estat emès expressament.

A més, respecte als aeroports integrats en la xarxa d'Aena S.M.E., S.A., s'ha de sol·licitar informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència per tal que emeti informe en relació amb l'àmbit de les seves competències.

6. Finalitzat el tràmit d'informació pública i consultes i informes dels departaments ministerials competents per raó de la matèria, la Direcció General d'Aviació Civil ha de traslladar, si s'escau, al promotor del Pla director les al·legacions i els informes rebuts, per a la seva valoració.

7. El promotor del Pla director ha de remetre a la Direcció General d'Aviació Civil, en el termini de tres mesos, una proposta final de Pla director que incorpori el contingut de l'estudi ambiental estratègic, la valoració corresponent del resultat de la informació pública i les consultes o els informes i un document resum en el qual es descrigui la integració en la proposta final del Pla director dels aspectes ambientals, de l'estudi ambiental estratègic i de la seva adequació al document d'abast, del resultat dels informes i les consultes duts a terme i de com aquests s'han pres en consideració.

8. Rebuda la documentació a què es refereixen els apartats anteriors, la Direcció General d'Aviació Civil ha de remetre a l'òrgan ambiental l'expedient d'avaluació ambiental estratègica ordinària complet en els termes que preveu l'article 24.1 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, als efectes que formuli la corresponent declaració ambiental estratègica que preveu l'article 25 de la Llei esmentada.

9. Abans de la seva aprovació, la proposta dels plans directores dels aeroports integrats en la xarxa d'Aena S.M.E., S.A., s'ha de remetre al Comitè de Coordinació Aeroportuària corresponent, en virtut del que estableix el Reial decret llei 13/2010, de 3 de desembre, que ha d'emetre el seu informe en el termini de trenta dies hàbils, transcorreguts els quals s'entén emès en sentit favorable. Correspon a la Direcció General d'Aviació Civil la remissió d'aquestes propostes al Comitè esmentat, així com la valoració de l'informe que aquest emeti.»

Sis. S'introdueix un article 5 quater, titulat «Aprovació i publicació dels plans directores», amb el contingut següent:

«1. Publicada la declaració ambiental estratègica, o l'informe ambiental estratègic en el «Butlletí Oficial de l'Estat», d'acord amb el que preveuen, respectivament, els articles 25 i 31 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, la Direcció

General d'Aviació Civil ha de requerir al promotor del Pla que en el termini màxim de deu dies es pronunciï sobre la conveniència d'iniciar el tràmit de resolució de discrepàncies que preveu l'article 12 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, i, en cas que ho consideri necessari o convenient, ha de remetre a l'òrgan ambiental l'escrit de discrepàncies de l'article 12 esmentat als efectes que aquest preveu.

2. En el supòsit que no sigui necessari el tràmit de resolució de discrepàncies que preveu l'article 12 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, la Direcció General d'Aviació Civil ha de requerir al promotor del Pla director que integri el contingut de la declaració ambiental estratègica en el Pla director i el remeti a la Direcció General esmentada en el termini de trenta dies.

3. Rebuda la documentació a què fa referència l'article anterior, la Direcció General d'Aviació Civil ha de remetre a la Secretaria d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge la proposta de resolució.

4. L'aprovació pel ministre de Foment dels plans directors ha de ser objecte de publicació en el "Butlletí Oficial de l'Estat" en els termes que preveuen l'article 26 i, si s'escau, l'article 32, de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.»

Set. Es modifiquen el títol de l'article 7 i el seu contingut, que passen a quedar redactats de la manera següent:

«Article 7. *Revisió, modificació i actualització dels plans directors.*

1. Els plans directors s'han de revisar sempre que les necessitats exigeixin introduir modificacions de caràcter substancial en el seu contingut d'acord amb el procediment que estableix aquest Reial decret per a la seva aprovació.

2. Als efectes que preveu l'apartat 1, es consideren modificacions substancials les que, sense perjudici del que disposa l'apartat 4 d'aquest article:

a) suposin la creació o la modificació d'elements estructurants del camp de vols de l'aeroport o altres elements que n'alterin el funcionament previst, o

b) comportin una variació fonamental de l'estratègia de desenvolupament de l'aeroport.

3. Les modificacions no substancials dels plans directors tenen la consideració de modificacions menors, sempre que compleixin les condicions que estableix l'article 5.2.f) de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, i, en aquest cas, es tramiten pel procediment d'avaluació ambiental estratègica simplificada, de conformitat amb l'article 6.2 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre. A aquests efectes, el promotor del Pla director ha de remetre a la Direcció General d'Aviació Civil l'esborrany de modificació d'aquest acompanyat de l'informe de l'entitat pública empresarial Enaire i de la sol·licitud d'inici de l'avaluació ambiental estratègica simplificada i un document ambiental estratègic amb el contingut que preveu l'article 29 de l'esmentada Llei 21/2013, de 9 de desembre.

Aquestes modificacions s'han d'aprovar mitjançant una ordre del ministre de Foment, prèvia realització dels tràmits que preveuen els articles 30 i 31 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, i s'han de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat" en els termes que preveu l'article 32 de la Llei esmentada.

4. L'exclusió de terrenys de la zona de servei perquè no tenen interès per al desenvolupament futur de l'activitat aeroportuària, així com la inclusió de nous terrenys en la zona de servei del Pla director vigent, en els casos que no tinguin cabuda en els apartats 2 i 3 d'aquest article, perquè es tracta de modificacions d'escassa entitat sense afecció mediambiental, en els termes que preveu la Llei 21/2013, de 9 de desembre, s'ha d'aprovar mitjançant una ordre ministerial després de la realització dels tràmits que preveu l'apartat 4 de l'article 5 ter, pel que fa a la informació pública, a la consulta a les administracions territorials afectades i, quan sigui procedent, als informes dels departaments ministerials afectats.

5. L'actualització de les previsions de trànsit que no trobin cabuda en els altres apartats d'aquest article, així com l'alteració del seu calendari o horitzons temporals, no té la consideració de modificació del Pla director, i s'ha d'aprovar per una resolució del secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge, quan tingui un efecte neutre o favorable per a l'entorn i els afectats. La resolució esmentada ha de formar part de la documentació del Pla director.

6. La iniciació del procediment de revisió, modificació i actualització dels plans directors es pot fer a instància del promotor o del Ministeri de Foment.»

Vuit. Es modifica l'article 9, que passa a quedar redactat de la manera següent:

«1. El Pla especial d'ordenació de l'espai aeroportuari o l'instrument equivalent l'ha de formular el gestor d'acord amb les previsions que conté el Pla director de l'aeroport corresponent, i l'ha de tramitar i aprovar l'Administració urbanística competent de conformitat amb el que estableix la legislació urbanística aplicable.

El gestor de l'aeroport l'ha de designar, si s'escau, el promotor de conformitat amb el que estableixi la normativa aeronàutica vigent, i poden concórrer en el mateix subjecte les dues condicions.

2. Als efectes que assenyala l'apartat anterior, l'Administració competent per a l'aprovació del Pla especial, una vegada efectuats els actes de tràmit i instrucció exigits per la legislació urbanística que hi sigui aplicable, ha de donar trasllat al gestor aeroportuari de l'acord d'aprovació provisional del Pla especial en el termini de quinze dies des de l'adopció de l'acord esmentat, perquè aquest es pronunciï sobre els aspectes de la seva competència en el terme d'un mes a comptar de la seva recepció. El gestor aeroportuari, abans d'emetre el seu informe, ha de sol·licitar el de les direccions generals competents del Ministeri de Foment.

En cas que el trasllat no es faci o en el supòsit que el gestor aeroportuari es pronunciï negativament sobre el contingut del Pla especial o l'instrument equivalent aprovat provisionalment, no es procedeix a la seva aprovació definitiva per l'autoritat urbanística competent, la qual ha d'obrir un període de consultes entre l'Administració urbanística que va aprovar provisionalment el Pla i el gestor esmentat, a fi d'arribar a un acord exprés sobre el contingut d'aquest. Una vegada assolit l'acord esmentat, s'ha de comunicar a l'autoritat competent per atorgar l'aprovació definitiva.

En el supòsit que persisteixi el desacord durant un període de sis mesos comptats a partir del pronunciament negatiu del gestor aeroportuari, correspon al Consell de Ministres informar amb caràcter vinculant respecte dels aspectes que afectin la competència exclusiva de l'Estat sobre els aeroports d'interès general.

3. L'avaluació ambiental dels plans especials ha de tenir en compte el que disposen les disposicions addicionals cinquena i sisena de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

4. L'aprovació definitiva dels plans especials d'ordenació de l'espai aeroportuari o els instruments equivalents s'ha de notificar al gestor aeroportuari en la forma i els terminis que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. El gestor esmentat ha de donar trasllat de l'aprovació definitiva i del contingut del Pla especial o l'instrument equivalent a la Secretaria d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge.»

Nou. Es modifica l'article 10, que passa a tenir la redacció següent:

«1. Les obres que faci el gestor dins del sistema general aeroportuari s'han d'adaptar al Pla especial d'ordenació de l'espai aeroportuari o l'instrument equivalent. Per a la constatació d'aquest requisit, s'han de sotmetre a informe de l'Administració urbanística competent, que s'entén emès en sentit favorable si no s'ha evacuat de manera expressa en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació. En cas que no s'hagi aprovat el Pla especial o l'instrument equivalent, les obres que faci el gestor en l'àmbit aeroportuari han de ser conformes al Pla director de l'aeroport.

Les obres de nova construcció, reparació i conservació que faci en l'àmbit de l'aeroport i la seva zona de servei el gestor no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1.b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, perquè constitueixen obres públiques d'interès general.

2. Les obres fetes en l'àmbit de l'aeroport i la seva zona de servei en virtut d'una autorització o un arrendament no eximeixen els seus promotors de l'obtenció dels permisos, les llicències i altres autoritzacions que siguin exigibles per les disposicions vigents. El projecte de construcció s'ha d'adaptar al Pla especial d'ordenació de l'espai aeroportuari i s'ha d'acompanyar amb un informe del gestor sobre la compatibilitat amb el Pla especial o, en un altre cas, sobre la necessitat de les obres i la seva conformitat amb el Pla director de l'aeroport.»

Deu. Es modifica l'epígraf 1 de la disposició addicional segona, que passa a tenir la redacció següent:

«Les administracions o els organismes competents per a la tramitació del planejament territorial o urbanístic han de remetre al Ministeri de Foment, abans de la seva aprovació inicial o el tràmit equivalent, els projectes de plans o instruments d'ordenació urbanística o territorial, o de qualsevol altra índole que ordenin físicament el territori, així com les seves revisions o modificacions, sempre que incloguin dins del seu àmbit la zona de servei aeroportuària o els espais subjectes a les servituds aeronàutiques establertes legalment, o a les propostes de servituds aeronàutiques, incloses les acústiques, previstes respecte a les actuacions planificades a la zona de servei dels plans directors.

La Direcció General d'Aviació Civil ha d'emetre un informe preceptiu i vinculant respecte als projectes de plans o instruments esmentats en l'àmbit de les competències exclusives de l'Estat en matèria d'aeroports d'interès general i planificació aeroportuària, en particular sobre la qualificació de la zona de servei aeroportuària com a sistema general i les condicions d'altures i usos que es pretenguin assignar als espais afectats per les servituds aeronàutiques establertes legalment o per les propostes de servituds aeronàutiques, incloses les acústiques, previstes respecte a les actuacions planificades a la zona de servei dels plans directors.

Les actuacions urbanístiques i territorials d'execució directa consistents en la construcció i instal·lació d'aerogeneradors, torres elèctriques i de telecomunicacions, i de construccions i instal·lacions de característiques similars que no s'emparin en instruments de planificació aprovats prèviament, s'han de sotmetre al règim d'informe previ que preveu aquesta disposició quan es pretenguin instal·lar en àmbits afectats per servituds aeronàutiques establertes legalment o per les propostes de servituds aeronàutiques corresponents a instal·lacions planificades a la zona de servei del Pla director. Això, sense perjudici, si s'escau, del que disposen els articles 30 i següents del Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques, quan els àmbits afectats corresponguin a servituds aeronàutiques establertes.

L'informe previ, tant en relació amb les afeccions sobre les servituds aeronàutiques establertes legalment com sobre les propostes de servituds aeronàutiques, incloses les acústiques, corresponents a les instal·lacions planificades a la zona de servei del Pla director, s'ha d'adequar al que preveu l'article 29 del Decret 584/1972, de 24 de febrer.»

Onze. S'afegeix una disposició addicional quarta, amb la redacció següent:

«En els procediments d'elaboració dels plans directors, amb el tràmit previ d'informació pública, s'ha de sol·licitar un informe vinculant del Ministeri de Defensa si el contingut del projecte pot incidir sobre terrenys, edificacions i instal·lacions,

incloses les seves zones de protecció, afectes a la defensa nacional, que s'ha d'evacuar en el termini de dos mesos.»

Dotze. S'afegeix una disposició final primera, amb la redacció següent:

«Disposició final primera. *Habilitació per al desenvolupament i l'execució.*

S'autoritza el ministre de Foment per dictar, en l'àmbit de les seves pròpies competències, les normes d'execució i desplegament d'aquest Reial decret.»

Tretze. La disposició final única d'entrada en vigor queda renumerada com a «disposició final segona».

Disposició transitòria única. *Plans en tramitació.*

Els plans directors la tramitació dels quals s'hagi iniciat amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret els ha d'instruir, impulsar i tramitar la Direcció General d'Aviació Civil de conformitat amb el que preveu aquest.

No obstant això, quan la tramitació dels plans directors esmentats s'hagi iniciat amb anterioritat a l'entrada en vigor de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, no els són aplicables els preceptes relatius a l'avaluació ambiental estratègica que conté aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de les competències exclusives que atribueix a l'Estat l'article 149.1.20 de la Constitució en matèria d'aeroports d'interès general, trànsit i transport aeri.

Disposició final segona. *No-increment de despesa.*

Les mesures i actuacions derivades d'aquest Reial decret s'han d'atendre amb les dotacions pressupostàries ordinàries i no poden generar increment de dotacions ni de retribucions ni d'altres despeses de personal al servei del sector públic.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 11 d'octubre de 2018.

FELIPE R.

El ministre de Foment,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO