COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

CULLEREDO
CONCELLO

(R.E.L. 01150315)

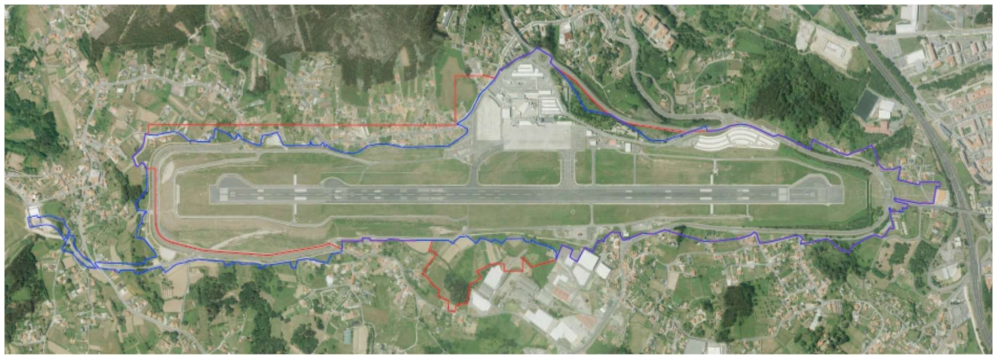
Código do documento	Código do expediente
UGT12I005J	UGT/2018/30

Código de Verificación Electrónica (COVE)
5Z0D 2A2Q 681K 452W 0P9L

KDA

ALEGACIONES A LA PROPUESTA DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE A CORUÑA

C.I.F. P-1503100-H



Rúa do Concello, 12 - 15189 - Culleredo - A CORUÑA - Tel: 981677777 - Fax: 981677646 -
http://www.culleredo.es

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Tabla de Contenido

Tabla de Contenido 2
Introducción 3
Lista de documentación requerida (y no remitida) 4
Alegaciones sobre el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de A Coruña 4
Consideraciones 5
Primera: Sobre el análisis de tráfico 5
Segunda: Sobre la evolución previsible de la demanda 6
Tercera: Sobre la necesidad de disponer de una calle de rodaje paralela parcial y salida rápida asociada a pista 21 8
Cuarta: Sobre la necesidad de ampliar 5.000 metros cuadrados el terminal de pasajeros 11
Quinta: Sobre la necesidad de dotar al aeropuerto con una plataforma para 11 aeronaves de aviación general 13
Sexta: Sobre la remodelación de la rampa 1 de la plataforma comercial 16
Séptima: Sobre la afección a predios circundantes por ampliación de actividades de aeronavegación e instalaciones aeroportuarias 18
Conclusiones finales 23

C.I.F. P-1503100-H

Rúa do Concello, 12 - 15189 - Culleredo - A CORUÑA - Tel: 981677777 - Fax: 981677646 -
http://www.culleredo.es

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Introducción

El presente documento de alegaciones se redacta y eleva en virtud de lo dispuesto en el art. 5.3 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

"Los Planes Directores serán informados por las Administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo. Estos informes se entenderán favorables si, transcurrido un mes desde la recepción de la documentación, no han sido emitidos expresamente"

La propuesta de revisión del Plan Director para su evaluación se ha obtenido de la página web oficial del Ministerio de Fomento y se compone de 9 documentos y 27 planos en formato PDF. Los documentos extraídos de la página del Ministerio de Fomentos son los siguientes:

A) Memoria:
- Resumen ejecutivo
- Antecedentes
- Situación actual
- Demanda
- Necesidades
- Desarrollo previsible
- Máximo desarrollo

B) Planos

C) Estudio de la incidencia
D) Estimación económica

E) Informe de sostenibilidad ambiental

La metodología de evaluación se ha basado en una revisión de las propuestas técnicas del Plan Director con un análisis de las técnicas de estimación de las necesidades y las propuestas de desarrollo de las infraestructuras e instalaciones.

Los documentos disponibles enumerados arriba son solo una parte del Plan Director completo y exponen los resultados de todo el proyecto. No se ha podido realizar la evaluación de los cálculos porque los informes detallados de dichos cálculos de las necesidades y de la estimación de la demanda del tráfico aéreo forman parte de un grupo de anexos que no se han hecho públicos y, aunque se han solicitado a la Dirección General de Aviación Civil con fecha 24/07/2018, aún no han sido remitidos.

En cualquier caso, el informe se ha centrado en la propuesta del desarrollo previsible, sin tener en cuenta errores de contenido de los propios documentos, como, por ejemplo, la ilustración 1.4 presentada en la página 1.8 del documento 1 Antecedentes y Marco Jurídico, en el que se exhibe una fotografía frontal de la fachada del terminal de pasajeros del aeropuerto de Sevilla, en lugar de la "vista aérea del aeropuerto de A Coruña" con que reza su título.

C.I.F. P-1503100-H

Rúa do Concello, 12 - 15189 - Culleredo - A CORUÑA - Tel: 981677777 - Fax: 981677646 -
http://www.culleredo.es

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Lista de documentación requerida (y no remitida)

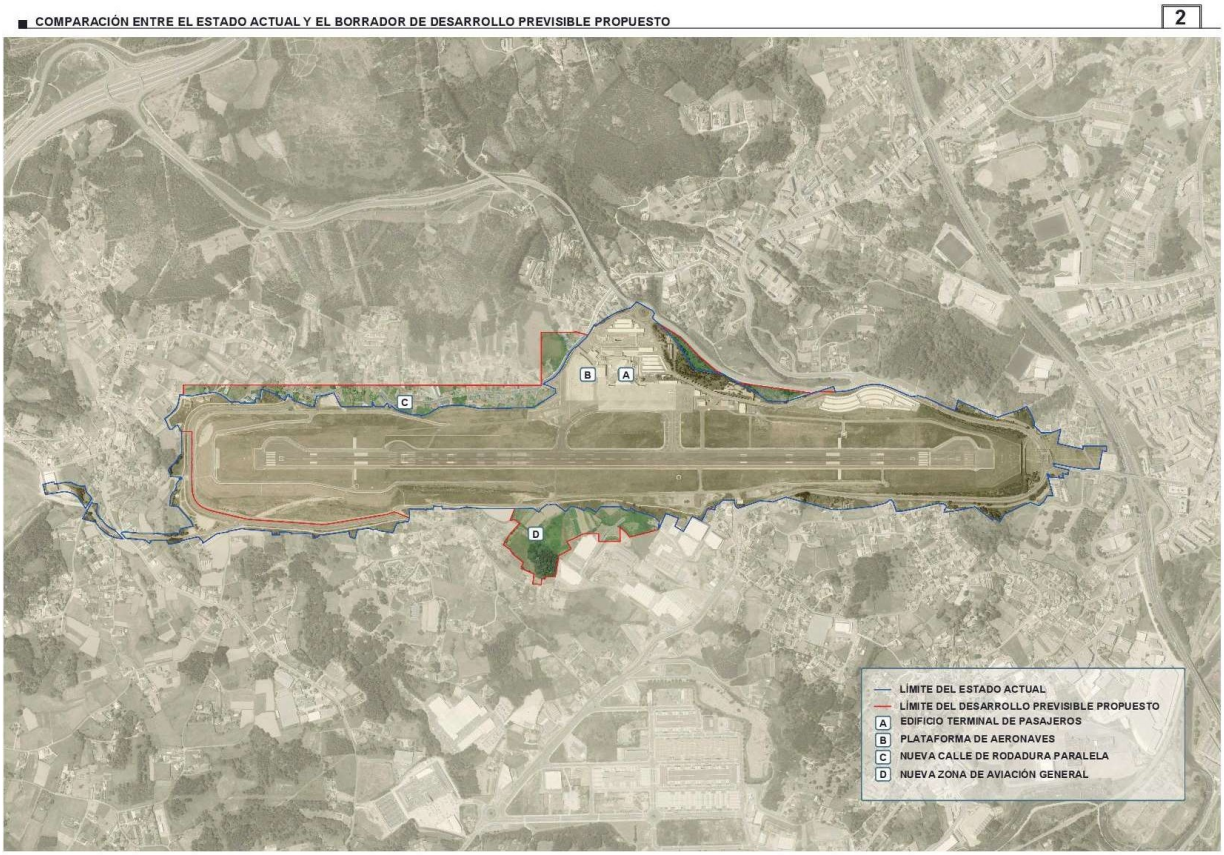
Sería preciso revisar la siguiente documentación, en caso de que finalmente fuese facilitada por la DGAC:

- Documentos anejos a la Memoria del Plan Director:
  - Cálculo de necesidades futuras
  - Estimación de la demanda de tráfico aéreo
  - PICAP o Estudio de capacidad de pista
  - Análisis INM
- Mapas de ruido

Alegaciones sobre el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de A Coruña

Las alegaciones sobre la propuesta de Revisión del Plan Director de A Coruña se centran en las siguientes actuaciones propuestas en el borrador de Desarrollo Previsible:

- Semi-calle de rodaje de acceso a cabecera 03 y salida rápida asociada a pista 21.
- Nueva plataforma para aviación general y ejecutiva y para helicópteros.
- Remodelación de la plataforma comercial.



- Ampliación del edificio terminal.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Consideraciones

Primera: Sobre el análisis de tráfico

Observación

El documento 2 Descripción de la Situación Actual del Aeropuerto y su Entorno presenta los datos de tráfico aéreo hasta diciembre del 2015. El Plan Director se entregó para su aprobación en diciembre de 2017.

Además, se utiliza una serie histórica de 10 años, desde 2005, cuando podría utilizarse una serie mayor.

Comentario

Se asume que la elaboración del Plan Director se realizó en la segunda mitad del 2017, por lo que una estimación del tráfico aéreo hasta el final del año no resultaría complicada; además de presentar el registro de 2016 y recabar una serie histórica mayor a la utilizada.

Propuesta

La propuesta de revisión del Plan Director actual **no se justifica al resultar insuficientes los datos de tráfico aéreo utilizados.**

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Segunda: Sobre la evolución previsible de la demanda

Observación

El documento presenta el estudio de la demanda de los distintos tipos de tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías a corto, medio y largo plazo en el Aeropuerto de A Coruña.

El estudio de la demanda está incompleto. Se supone que el estudio completo con las hipótesis y cálculos de la ecuación macroeconómica se amplían en un anexo del que el Concello de Culleredo no ha podido tener conocimiento.

En este documento de la Memoria se describe de forma genérica y breve la metodología de Aena para la estimación del tráfico aéreo futuro sin que figure una descripción de la aplicación al caso particular del aeropuerto de A Coruña. Se enumeran las variables utilizadas para la estimación del tráfico de pasajeros nacionales y las variables para el tráfico de pasajeros internacionales sin ofrecer específicamente los datos empleados y, sobre todo, generalizados y válidos para todos los aeropuertos españoles.

La metodología, según se describe, tiene en cuenta un análisis top-down basado en la aplicación de unas variables socio-económicas explicativas del tráfico aéreo seleccionadas por su relevancia y relevancia en el modelo macroeconométrico-multiecuacional de Aena y, posteriormente, ajustada la curva de tendencia mediante un análisis bottom-up en función de la solicitud de slots, estrategias de desarrollo de las aerolíneas, y competencia con otros modos de transporte.

La falta del documento del análisis que describe la metodología provoca que se tenga que asumir el procedimiento de generación de las curvas de tendencia de crecimiento del tráfico aéreo. Por este motivo, se supone que primero se obtuvo la curva a partir de la aplicación de las variables seleccionadas para el modelo nacional y el modelo internacional, y luego se ajustó de algún modo a la tendencia que mostraba la curva a corto plazo en función de parámetros más detallados de las aerolíneas.

También, se asume que la curva de tendencia se inicia en 2015, que es el último año disponible en el análisis del tráfico aéreo de la situación actual.

Comentario

Los métodos más utilizados en los estudios de estimación de variación del tráfico aéreo han sido tradicionalmente los modelos de regresión múltiple ligando la variable dependiente del tráfico aéreo, ya sea volumen de pasajeros, movimientos de aeronaves, o actividad de carga aérea, con variables independientes que mostraban una clara influencia en la evolución de la demanda, tales como variables económicas, población, y otros factores cuantificables y siempre que estuvieran disponibles.
Una metodología más apropiada tendría, primero en cuenta los datos disponibles hasta diciembre de 2017.

En segundo lugar, el ajuste de la curva se realiza en el corto plazo con los datos de nuevos slots y estrategias de las aerolíneas, por lo que se puede hacer una estimación bastante adecuada del tráfico aéreo en un plazo de dos o tres años en adelante. Por ejemplo, hasta 2019.

A partir de los datos analizados entre 2005 y 2019 se puede hacer un cálculo de la correlación multivariable teniendo en cuenta los datos de previsiones de las variables seleccionadas.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Si este procedimiento no se hizo así, **existe el riesgo de producir desviaciones significativas en la tendencia de la curva a largo plazo.** Las consecuencias pueden ser importantes para el cálculo de las necesidades en la traslación de las previsiones de pasajeros aéreos a movimientos de aeronaves y a las horas pico.

En cualquier caso, la labor más confusa del ejercicio de estimación de la demanda se enfoca en las variables seleccionadas. Resulta chocante a primera vista que la correlación de la ecuación multivariable en función del Valor Añadido bruto del sector servicios (VAB), las pernoctaciones hoteleras de españoles y el PIB de España, por un lado, y el PIB de la Unión Europea, las pernoctaciones hoteleras de extranjeros en España, y el PIB de la Unión Europea y PIB Mundial sin China, por otro lado, sean significativas con el tráfico de pasajeros en A Coruña. Todas son variables generales de aplicación en el ámbito nacional y ninguna particular del caso de A Coruña o Galicia.

Además, **el número de observaciones (10 años) se considera insuficiente** para obtener una curva con variables explicativas que responda de forma adecuada al tráfico histórico de un aeropuerto. En el caso de Aena, se dispone de registros de tráfico de pasajeros anteriores a 2005.

Existen métodos más sofisticados y ampliamente contrastados en la generación de modelos de previsión en economía y en transporte para evaluar el impacto de los diferentes modos de transporte en la generación y captación de tráfico, como por ejemplo el impacto del AVE en el tráfico aéreo de A Coruña. Se utilizan en las previsiones de tráfico aéreo, sobre todo en aquellos mercados donde se dispone de suficientes registros de diferentes variables, e introduciendo modelos de escenarios de aprendizaje y modelos de elección discreta mediante técnicas matemáticas basadas en la familia de modelos logit, en modelos gravitacionales, y en regresiones múltiples.

Con respecto a la posible incidencia de la llegada del AVE a Galicia y, concretamente, a A Coruña, en la evolución de la demanda de tráfico aéreo sobre el aeródromo de Alvedro, cabe referirse, si quiera de manera somera, a la notable caída en el tráfico aéreo interior (nacional) en los casos de Madrid-Sevilla o Madrid-Barcelona, conexiones aéreas que han disminuido en un 60% aproximadamente tras la puesta en marcha de sendas líneas de alta velocidad.

Es decir, que el tren de alta velocidad resulta un competidor directo a las líneas regulares interiores. Y, considerando el alto porcentaje que representa el tráfico nacional sobre el total de operaciones que soporta el aeropuerto de Alvedro (en concreto, más del 50% del tráfico comercial de Alvedro es con Barajas), e**s más que probable que, al contrario de las tesis manejadas en el documento de revisión del Plan Director, el tráfico aéreo de Alvedro disminuya en los próximos años.**

Propuesta

La estimación de tráfico aéreo incluida en la propuesta que ahora se evalúa no contempla la incidencia de otros modos de transporte, como el tren de alta velocidad que, indefectiblemente, entrarán en breve en competencia con el transporte aéreo. Por tanto, **no se justifica el aumento de demanda de transporte aéreo que conlleve la necesidad de ampliar las instalaciones del aeródromo de Alvedro**.

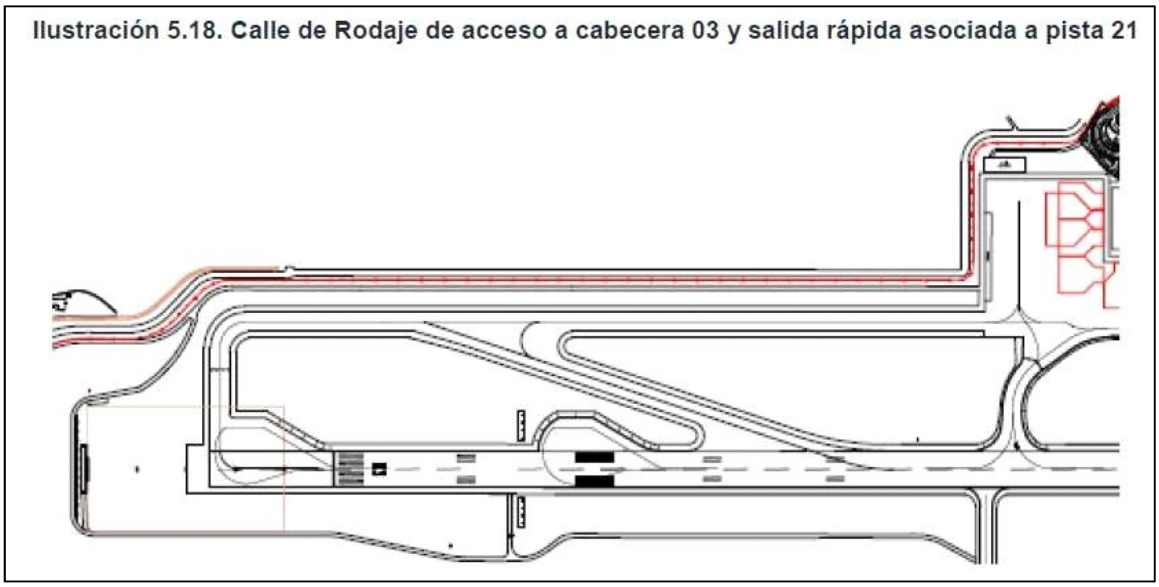
COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Tercera: Sobre la necesidad de disponer de una calle de rodaje paralela parcial y salida rápida asociada a pista 21.

Observación

De acuerdo con las propuestas de actuaciones del Plan Director, se ha buscado una solución para permitir que la capacidad se incremente favoreciendo una operación desequilibrada de las salidas por la pista 03 respecto a las llegadas por la pista 21. Este modo de operación presenta mayores penalizaciones -y/o requerimientos- en el despegue de las aeronaves desde la cabecera 21, cabecera de uso preferente operando de este modo. Por esta razón se plantea ejecutar una semi-calle de rodaje paralela a pista que permita conectar la plataforma de estacionamiento de aeronaves con la cabecera 03 que, manteniendo la operativa actual de pistas enfrentadas, permita incrementar la capacidad actual del Campo de vuelos.

Ilustración 5.18. Calle de Rodaje de acceso a cabecera 03 y salida rápida asociada a pista 21



Comentario

La propuesta de una calle de rodaje paralela de acceso a la pista 03 y de liberación de la pista 21 carece de justificación alguna en el borrador de Plan Director. Las razones expuestas para justificar la actuación son insuficientes, puesto que se alude a una solución para la seguridad de las operaciones de las aeronaves y al aumento de capacidad por cuanto que la calle de rodaje paralela a pista permite reducir el tiempo de ocupación de pista y evita que las aeronaves tengan que realizar maniobras de vuelta hacia atrás (backtrack).

La actuación sería justificable por aumento de capacidad aumentando el nivel de seguridad operacional. Sin embargo, no es necesario el aumento de capacidad de pista según el documento de análisis de necesidades hasta el máximo horizonte 3, ni es insegura la operación en la actualidad.

La capacidad de la pista actual está calculada en 10 operaciones/hora. Se asume que por el hecho de considerar operaciones enfrentadas; es decir, llegadas por la pista 21 y salidas por la pista 03. Con la calle de rodaje parcial se podría incrementar la capacidad de la pista en configuración de operaciones enfrentadas a unas 15 operaciones/hora. En configuración de pista única (llegadas y salidas, bien por la pista 21, bien por la pista 03) se estima que la capacidad de pista, sin calle de rodaje paralela, podría alcanzar 20 operaciones/hora.

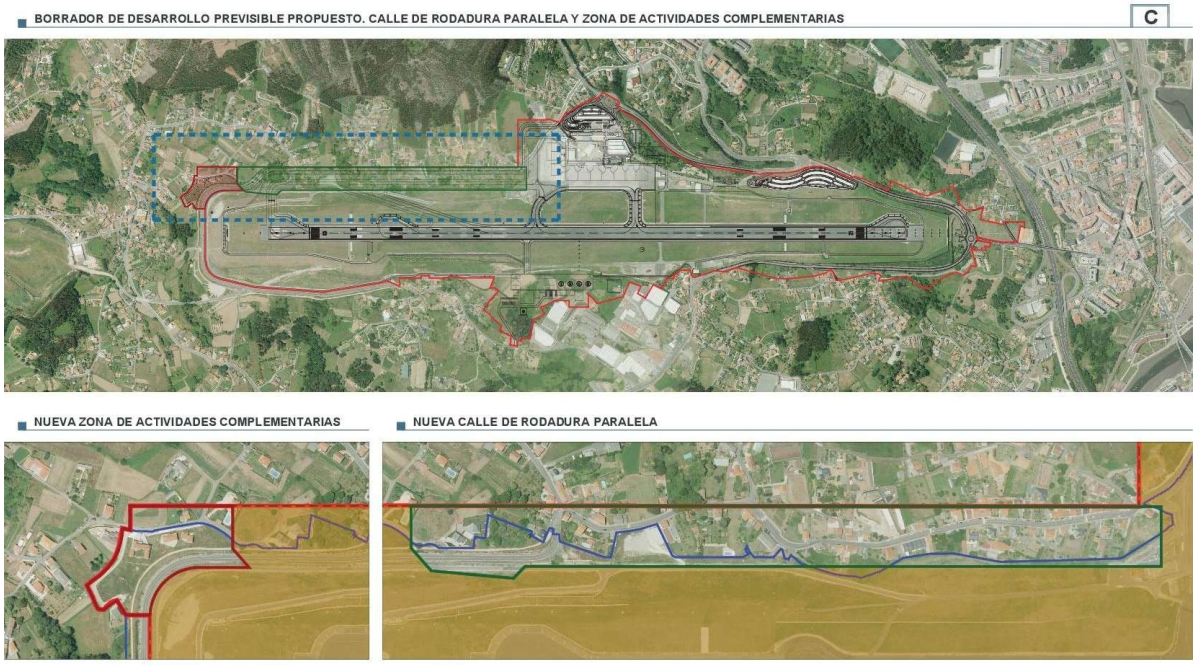
COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Incluso asumiendo las tesis presentes en el documento de revisión del Plan Director no se entiende justificada la necesidad de construir esta pista de rodaje. Menos aun si, como se ha argumentado arriba, lo más probable es que, cuando entre en funcionamiento la línea de alta velocidad ferroviaria Madrid-Galicia, el tráfico aéreo se reduzca, en el caso de Alvedro, en un 30% aproximadamente.

Esta actuación, la construcción de una pista de rodadura, provoca la adquisición de terrenos en el entorno municipal, lo que supone un **fuerte impacto en el territorio y en los habitantes** de las zonas afectadas.

El ejercicio del Plan Director es la de proveer soluciones de acuerdo con los parámetros presentados en la estimación de la demanda. Las previsiones de demanda de movimiento de aeronaves en hora pico no supera las 10 operaciones/hora ni al final del periodo de estudio en 2035. Por lo tanto, no hay necesidad de incrementar la capacidad de pista. **Del mismo modo se pronuncia la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea en escrito de fecha 30/07/2018 y recibida el 3 de agosto de 2018 en el Concello de Culleredo, que textualmente dice: "Según se recoge en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017- 2021, la capacidad actual (sostenida) del campo de vuelos se estima en 10 AH que es <u>suficiente</u> para atender la demanda prevista en el horizonte de diseño H3 que se contempla en el borrador del Plan Director".**

De hecho, **el capítulo 4 "Necesidades Futuras", en sus apartados 2.1 "Espacio Aéreo" y 2.2 "Campo de Vuelos" no señala ninguna necesidad de ampliar la capacidad del Campo de Vuelos, asumiendo que el existente es capaz de servir la demanda hasta el Horizonte 3**.



Por otra parte, **la incidencia sobre el territorio y, en concreto, sobre el núcleo de Hermida, es muy notable.**

De llegar a ejecutarse según la propuesta de revisión del Plan Director, implicaría la destrucción de gran parte del núcleo urbano de Hermida (incluyendo más de 80 viviendas); afectaría a diversos elementos protegidos del patrimonio cultural (Quinta de Fontemaior, Lavadoiro, 3 Hórreos y varios pazos) y ocasionaría el desvío de la Avenida de Hermida y las rúas Vixia y Polvorín.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Propuesta

Eliminar la actuación de una calle de rodaje paralela a la pista de vuelo presente en la propuesta de Revisión del Plan Director dado que no queda justificada su construcción por cuestiones de necesidad de aumentar la capacidad operativa del aeropuerto

Tal cual se traza en la propuesta de revisión del Plan Director, con una línea recta que no respondería a la afección territorial real -pues hay que añadir los movimientos de tierras pertinentes para la explanación, el desvío del viario, etc-, quedan afectadas no menos de 80 viviendas y muchas otras edificaciones auxiliares e instalaciones no residenciales, lo que **supone la práctica eliminación del núcleo rural de Hermida**.

Tal destrucción masiva de Hermida no se compadece con los eventuales beneficios a obtener con la injustificada construcción de la pista de rodadura. Por lo que, en el muy hipotético e injustificado caso de llevarse a efecto, debería sopesarse mucho la ubicación de su trazado, de manera que la afección sobre fincas privadas del entorno fuera la mínima.

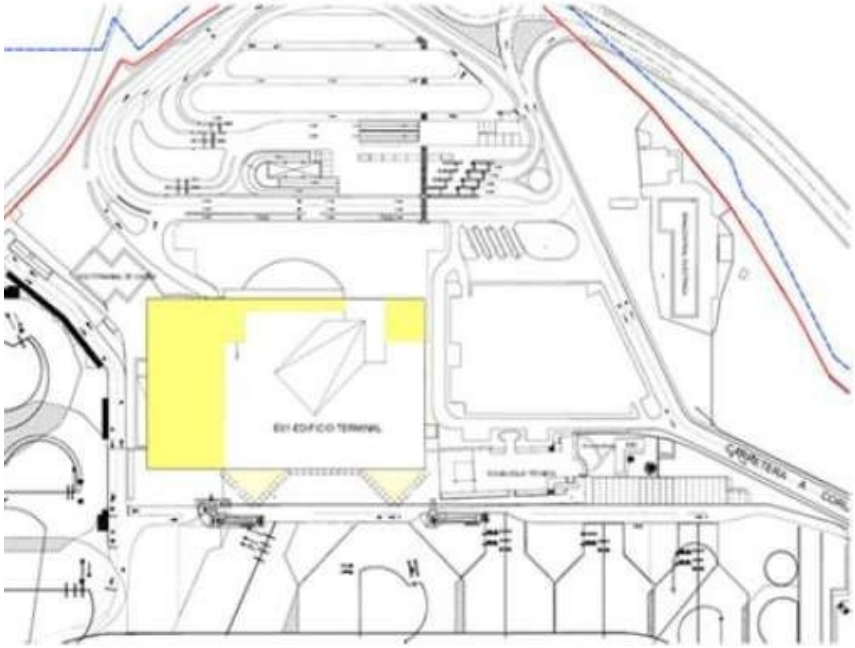
COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Cuarta: Sobre la necesidad de ampliar 5.000 metros cuadrados el terminal de pasajeros

Observación

En el Plan Director se propone ejecutar una ampliación del edificio terminal de unos 5.000m^2. La ampliación se realizaría por el lado sur del actual edificio, desplazando esta fachada 35m y ocupando la superficie actualmente ocupada por el hangar de Helimer, que debería ser reubicado. Además, se retranquea la fachada lado aire del edificio actual, aunque en este caso en unos 13m, dotando a la plataforma de mayor profundidad y permitiendo la disposición de una vía de servicio. También se realiza una pequeña ampliación en la zona norte, ocupando la parcela situada en el extremo noroeste del edificio, pero sin desplazar la fachada principal y sin afectar a la Torre de Control, el Bloque Técnico y el aparcamiento de empleados

Ilustración 5.22.- Ampliación del Edificio Terminal



Comentario

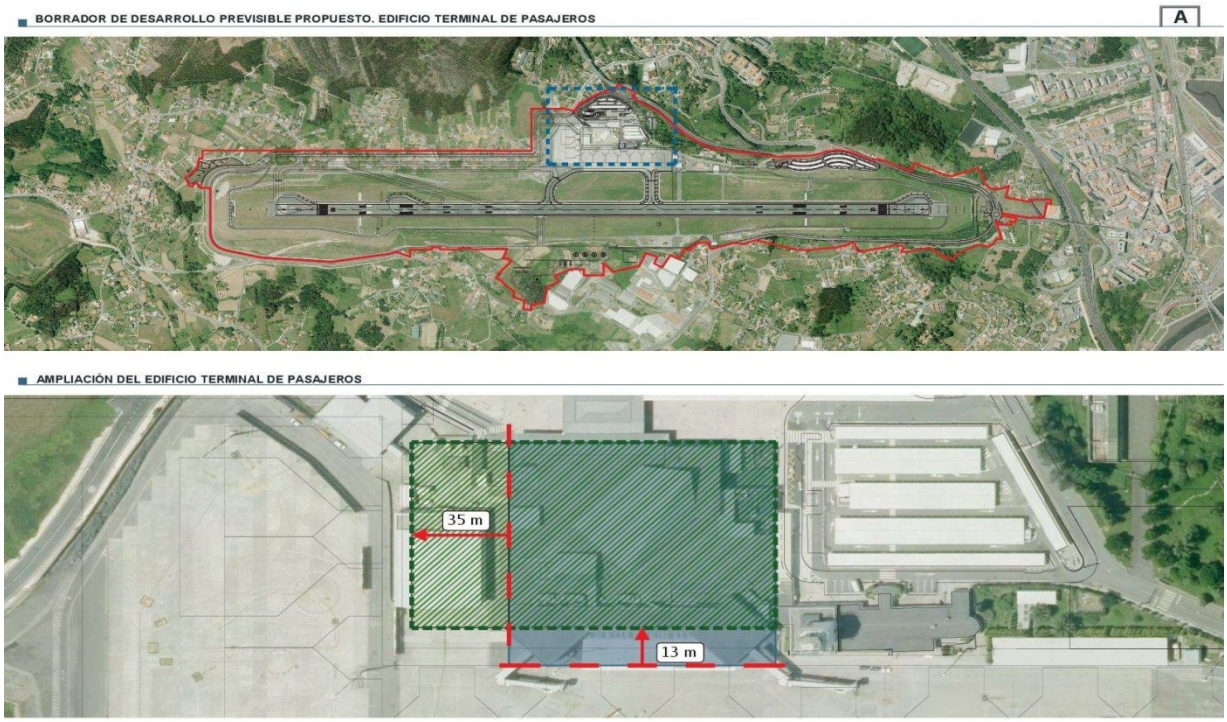
De acuerdo con los cálculos de necesidades del documento 4 de la Memoria, **el edificio terminal de pasajeros no presenta problemas relevantes de capacidad en ninguna área de procesamiento de pasajeros.** El cálculo de necesidades estima un déficit de 277 metros cuadrados (210 metros cuadrados en la zona de espera y embarque, y 67 metros cuadrados en la zona de recogida de equipajes), que podrían llegar a ser de unos 300 metros cuadrados (por un tercer punto de control de seguridad).

Se reitera, una vez más, la tesis principal de este documento, cual es que la evolución de la demanda de tráfico aéreo disminuirá en los próximos años, lo que no justifica la ampliación de instalaciones aeroportuarias por cuestiones de aumento de capacidad.

En ningún caso se justifica una ampliación de 5.000 metros cuadrados, ni la serie de desplazamientos y retranqueos de las fachadas.

El edificio existente podría asumir las necesidades propuestas mediante una reconfiguración de su interior.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.



Propuesta

No se justifica en el documento la necesidad de aumentar la superficie del Edificio Terminal de Pasajeros en 5.000m^2, según se infiere de las necesidades detectadas hasta el Horizonte 3 en el volumen 4 "Necesidades Futuras" de la propuesta de revisión del Plan Director.

Se propone reconfigurar el Edificio Terminal de Pasajeros para atender las necesidades detectadas de 300m^2 según el propio documento y no plantear ampliaciones de 5.000m^2 sin justificar.

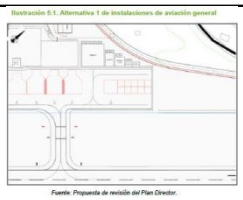
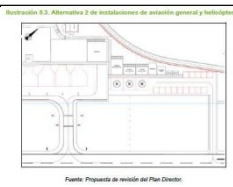
COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Quinta: Sobre la necesidad de dotar al aeropuerto con una plataforma para 11 aeronaves de aviación general

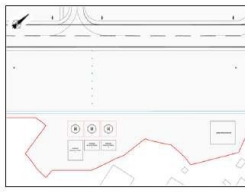
Observación

Según la justificación de necesidades existe en el aeropuerto demanda de instalaciones de aviación general, a la que es necesario dar respuesta mediante la construcción de nuevos hangares para este tipo de tráfico. Por ello, el Plan Director dota al aeropuerto de una nueva plataforma para la aviación general con al menos 11 puestos de estacionamiento, así como de todo un conjunto de instalaciones específicas para este tráfico, como una serie de hangares para diferentes tipos de aeronaves y superficies suficientes ya sea en el propio edificio terminal o en un edificio terminal propio.

La propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de A Coruña incluye cuatro alternativas para la plataforma de aviación general:

Alternativa	Descripción	Ilustración	Terrenos afectados
1:	Las instalaciones se distribuyen en dos zonas. La aviación general se sitúa al norte adyacente a la plataforma comercial, constituido de 14 puestos.		5.500 m^2
	Los helicópteros se sitúan al lado este de la pista frente a la calle de rodaje S.		17.500 m^2
2:	Tanto la aviación general como los helicópteros se sitúan al norte de la actual plataforma comercial. Se amplía la plataforma comercial. En esta área de aviación general y helicópteros es posible construir hangares de dimensiones adecuadas. Se construye una calle de rodaje a pista exclusiva para la aviación ejecutiva.		13.000 m^2
3:	La aviación general y los helicópteros se sitúan al lado este de la pista frente a la calle de rodaje S. Se conecta con la pista mediante una calle de rodaje, por lo que la plataforma de aviación general y helicópteros debe construirse a unos dos metros y medio por encima del terreno.		41.000 m^2

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

4:	Se distribuye en dos zonas. La plataforma de aviación general se sitúa adyacente al sur de la plataforma comercial y permite hasta 14 puestos de estacionamiento. Los hangares se ubican paralelos a la pista. Para esta alternativa será necesario desviar la avenida de Hermida en un tramo de unos 300 metros de su trazado actual y la rúa Polvorín en unos 100 metros y la rúa Vixía en unos 40 metros.	 Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.	31.000 m^2
	Los helicópteros se sitúan al lado este de la pista frente a la calle de rodaje S.	Ilustración 5.6. Alternativa 4 de instalaciones de helicóptero  Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.	17.500 m^2

La valoración de las alternativas concluyó que la alternativa 3 era la más ventajosa por segregar completamente la aviación general y de helicópteros de la aviación comercial con el fin de no penalizar la capacidad de ésta.

Además, considera que la alternativa 3, junto con la alternativa 1, requiere terrenos no urbanizados y permite la expansión de la plataforma comercial al separar completamente las instalaciones OCT. Sin embargo, esta alternativa seleccionada es la que requiere mayor movimiento de tierras (alrededor de 215.000m^3), la adquisición de unos 56.000m^2 de terreno y una nueva calle de rodaje. La conclusión del Plan Director es que la alternativa 3 permite una buena operatividad de la plataforma y un mejor desarrollo del aeropuerto en su conjunto, sin condicionarlo más allá del horizonte del Desarrollo Previsible.

Tabla 5.2. Comparación de alternativas de la plataforma de aviación general

ALTERNATIVAS	VENTAJAS	INCONVENIENTES
Alternativa 1	- Terreno sin protección ambiental. - Permite el futuro desarrollo del aeropuerto. - Menos movimiento de tierras. - No implica construcción de nuevas calles de rodaje. - Menos costosa.	- Posibles interferencias debidas a que el acceso a la zona de aviación general se realiza por las mismas calles de rodaje que la aviación comercial. - Necesidad de terreno en dos zonas diferentes: 23.000 m².
Alternativa 2	- Acceso a la zona de aviación general independiente al de la aviación comercial. - Terreno sin protección ambiental. - Menos expropiaciones. - Menor movimiento de tierras.	- Posibles interferencias entre los diferentes tipos de tráfico. - Necesidad de terreno: 13.000 m² - Complica el futuro desarrollo del aeropuerto. - Requiere construcción de calle de rodaje y muro.
Alternativa 3	- Segrega completamente la aviación comercial de la general y helicópteros. Mayor compatibilidad con la operatividad de la plataforma y la circulación de las aeronaves. - Terreno sin protección ambiental. - Permite el futuro desarrollo del aeropuerto.	- Elevada necesidad de terreno: 41.000 m². - Mayor movimiento de tierras. - Mayor adquisición de terrenos.
Alternativa 4	- Terreno sin protección ambiental. - Menos costosa.	- Posibles interferencias debidas a que el acceso a la zona de aviación general se realiza por las mismas calles de rodaje que la aviación comercial. - Necesidad de terreno en dos zonas diferentes: 48.500 m². - Menor aceptación social. Parte de los terrenos necesarios son urbanos y con edificaciones. - Tres calles municipales afectadas. - Mayores expropiaciones.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

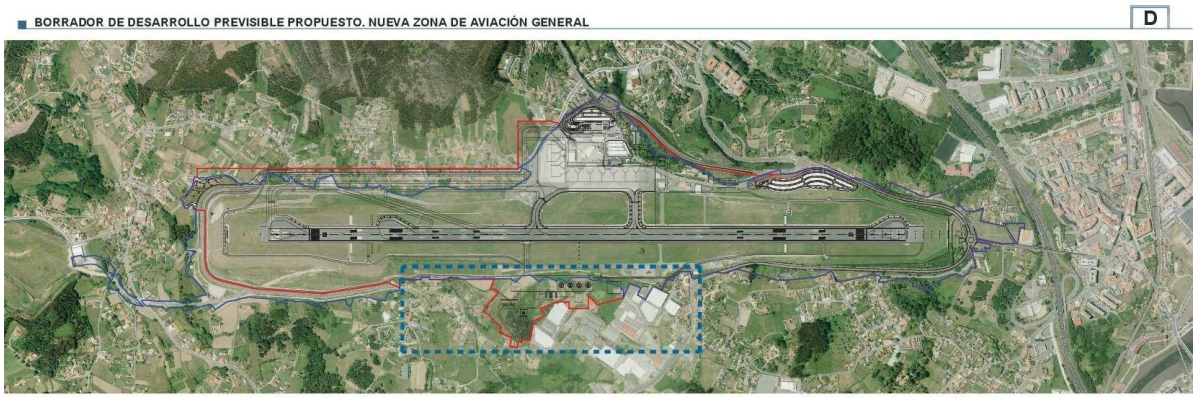
Comentario

En primer lugar, no se entiende la valoración de los criterios de evaluación que justifican la solución adoptada en la nueva ubicación propuesta para una nueva plataforma de aviación general e instalaciones asociadas. Sobre todo, en relación a la afección sobre el municipio y los vecinos de las zonas afectadas.

En segundo lugar, la estimación de estas necesidades adolece de un completo análisis.

La estimación de la demanda no presenta cifras relevantes como para mantener un edificio de procesamiento de pasajeros OCT independiente del edificio de procesamiento de pasajeros comerciales, y menos para 41 metros cuadrados de edificio que se necesitan según el capítulo 4, Tabla 4.16.

No se duda que haya una demanda de este tipo de aviación, pero el Plan Director no presenta un estudio del número de aeronaves que están basadas en el aeropuerto ni cuántas de ellas permanecen estacionadas al mismo tiempo ni por cuanto tiempo. **No se justifica por qué son necesarios 11 puestos de estacionamiento.**



Propuesta

Se necesita la justificación de la actuación, en base a datos como el número de aeronaves basadas en el aeropuerto, el porcentaje de operaciones itinerantes, el porcentaje de operaciones en el mes más ocupado, cuántas de las operaciones itinerantes y cuánto tiempo utilizan las zonas de estacionamiento.

Sin la justificación no se entiende la necesidad de ocupar esta superficie real para estacionar aeronaves de aviación general, con la afección urbanística sobre el término municipal de Culleredo correspondiente.

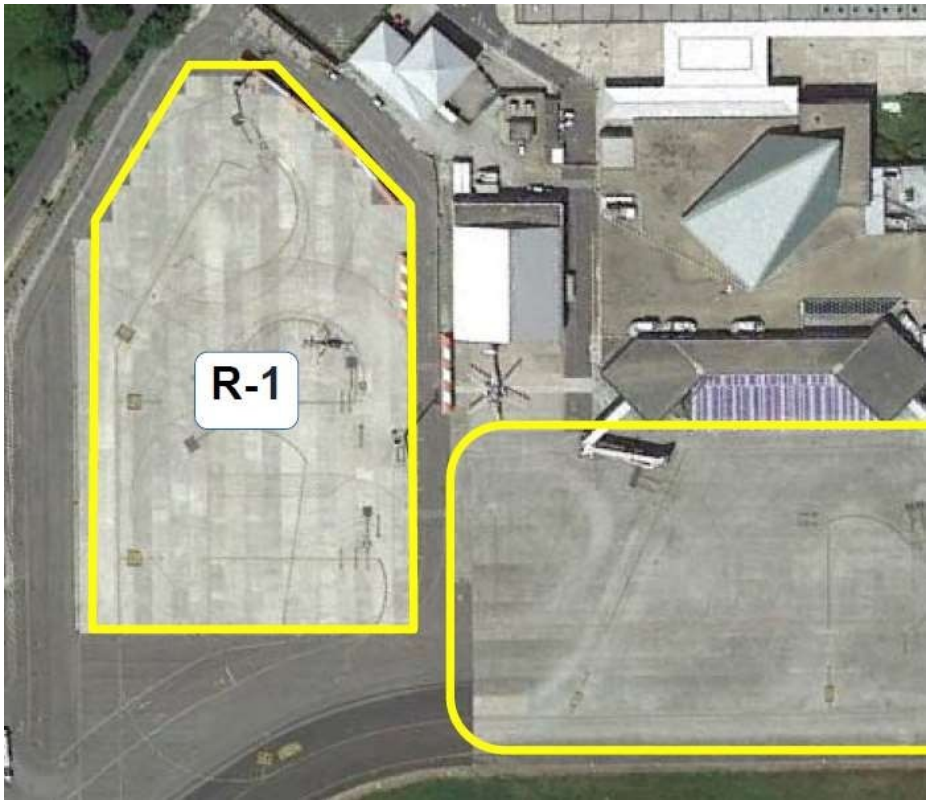
Dado que no se justifica la actuación, no procede su ejecución.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Sexta: Sobre la remodelación de la rampa 1 de la plataforma comercial

Observación

Se propone en el Plan Director la remodelación de la rampa 1 que se desplazará hacia el norte.



Para la ejecución de esta remodelación de la rampa 1 será necesario:

1) desviar la avenida de Hermida en un tramo de unos 300m de su trazado actual,
2) se afectará a la Rua Polvorin en unos 100m,
3) se afectará a la Rua Vixia en unos 40m y
4) el actual terminal de carga deberá desplazarse hacia el suroeste.

Además, se definirá un puesto de estacionamiento tipo III para aeronaves tipo Boeing B-757 y B-767.

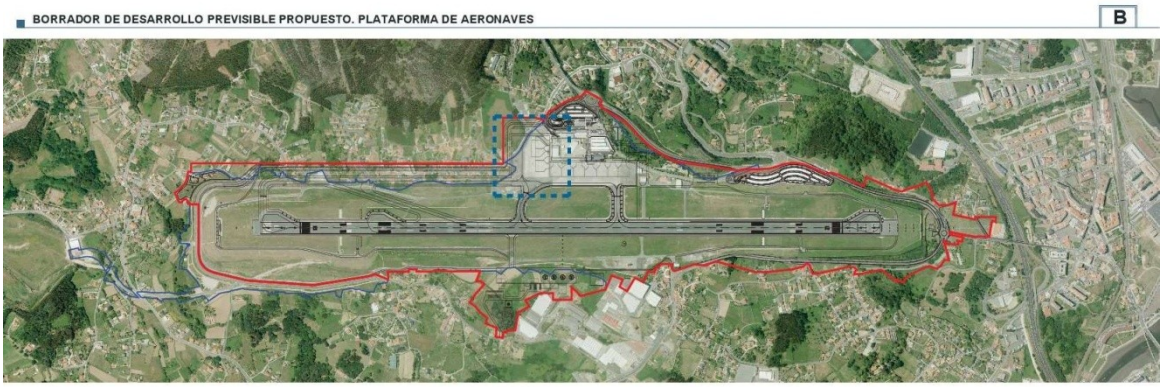
Comentario

Las afecciones sobre el término municipal de Culleredo y sus habitantes resulta realmente relevante, sobre todo, en su impacto territorial, su red viaria que sufriría un desvío notable y, sobre todo, los derechos afectados derivados de la incidencia sobre propiedades inmobiliarias

El Plan Director presenta una propuesta no justificada por la estimación de la demanda futura, como es el caso de definir puestos de estacionamiento tipo III, que serían para aeronaves que no se mencionan en la Memoria (B757 ó B767).

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

La ampliación de plataforma viene condicionada por la ampliación del terminal de pasajeros de forma desmesurada sin justificar, y la creación de una zona de aviación general al otro lado de la pista, sin justificar por necesidades.



Propuesta

No se justifica la actuación.

Puesto que las actuaciones que provocan la ampliación de plataforma no están justificadas, esta actuación también queda sin justificación.

La ampliación del Edificio tiene importantes repercusiones sobre el entorno urbano habitado, con la variación de plataforma y reubicación de los estacionamientos de helicópteros y aviación general.

En todo caso, si finalmente, más allá del horizonte de desarrollo del Plan Director, hubiera de ampliarse el Edificio Terminal de Pasajeros, **no se ha encontrado un análisis de alternativas** en que se amplíe el edificio terminal (en caso de tener que hacerse) hacia el norte, de modo que las mismas actuaciones previstas en la rampa 1 (si se hacen) se desplacen en la misma medida hacia el norte y se lleven a cabo sin necesidad de afectar a los vecinos como propone la alternativa del borrador del Plan Director.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Séptima: Sobre la afección a predios circundantes por ampliación de actividades de aeronavegación e instalaciones aeroportuarias

Observación

La Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto incluye una Estimación Económica de las diferentes actuaciones previstas.

En concreto, con respecto a la adquisición de terrenos para ser incorporados al recinto aeroportuario, se expone en la tabla IV.18 que la Inversión estimada sería de 49.385.000€

En ninguna de los documentos incluidos en la propuesta de revisión del Plan Director se ofrece información que justifique esa cantidad.

Tan solo en el punto 2.2 “Resumen de la problemática actual” del documento “Desarrollo Previsible”, en el estudio de alternativas de las actuaciones propuestas, se remite a “evaluaciones posteriores” que permitan determinar la viabilidad de las actuaciones.

Comentario

En el documento “Estimación Económica” se desgranan las diferentes actuaciones propuestas a las que se les asigna una estimación de inversión sin exponer la fuente o los cálculos que la motivan

La Estimación económica contenida en la revisión del Plan Director no se justifica ni siquiera en valores de referencia o costes unitarios.

Las alternativas de crecimiento estudiadas para las instalaciones aeroportuarias en el Informe de Sostenibilidad ambiental no presentan, según se dice en el mismo documento, diferencias económicas notables en cuanto a costes de ejecución, salvo en lo que se refiere a movimiento de tierras.

No obstante, se reconoce que no se incluyen, en la valoración crítica de cada alternativa, los costes derivados de la adquisición de suelo e indemnización por las edificaciones, instalaciones y cultivos, así como derechos de distinta naturaleza que puedan verse afectados por la ampliación del recinto aeroportuario (Zona de Servicio).

Sin embargo, estos costes son notorios, tanto desde el punto de vista estrictamente económico como desde el punto de vista de aceptación social del proyecto. Y las diferencias del importe de las expropiaciones varían también muy notablemente en función de la alternativa de que se trate.

Así, frente a los 28.000m^2 aproximadamente de terrenos eventualmente afectados por la ampliación de instalaciones del aeródromo (implicando un volumen de 38.000m^3 de movimiento de tierras) de la alternativa 2, las alternativas 3 y 4 rondarían los 60.000m^2 de suelo afectado (en caso de ejecutarse) con un volumen de movimiento de tierras mucho mayor. Sin embargo, las prestaciones de estas alternativas serían también mayores que las que ofrece la alternativa 2.

Como ya se ha propuesto en el punto 3 de este Documento de alegaciones, la incidencia sobre el núcleo de Hermida conllevaría su práctica destrucción, afectando unas 10Has de suelo urbano, incluyendo, entre otras edificaciones, más de 80 viviendas.

Por otra parte, los terrenos afectados por la ampliación del aeródromo serían incorporados al Sistema General Aeroportuario, debiendo ser recogida tal calificación por el planeamiento urbanístico. Se trata de un mandato legal que se impone a cualquier decisión municipal.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Art. 52 Ley 18/2014 de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, que modifica el art. 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales administrativas y del orden social:

"2. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

Dicho sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se formulará por el gestor, de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director y se tramitará y aprobará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable."

No obstante, los titulares de bienes y derechos afectados por la ampliación de instalaciones aeroportuarias deberán ser resarcidos mediante expropiación según se determina en los art. 4, 46 y 51 de la ley 48/1960 de Navegación Aérea:

Artículo 4

"Los dueños de bienes subyacentes soportarán la navegación aérea con derecho a ser resarcidos de los daños y perjuicios que ésta les cause."

Artículo 46

"Serán susceptibles de expropiación, de acuerdo con la legislación vigente, los bienes y derechos necesarios para el establecimiento e instalación de servicios de aeropuertos y aeródromos, así como de ayudas a la navegación aérea."

Artículo 51

"los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos, aeródromos y ayudas de navegación aérea estarán sujetos a las servidumbres establecidas o que se establezcan en las disposiciones especiales referentes al área de maniobra y espacio aéreo de aproximación"

Además, de acuerdo con el anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, en su art. 10.4 queda como sigue:

"Serán indemnizables las prohibiciones o limitaciones que incidan sobre actividades en ejercicio y afecten a derechos ya patrimonializados"

Igualmente,

Artículo 26. Eliminación de obstáculos y limitación o prohibición de actividades existentes por establecimiento o modificación de servidumbres.

"1. Corresponde al Ministerio de Fomento (…) resolver, de oficio o a instancia del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea, sobre la eliminación o modificación de obstáculos, instalaciones, actividades o usos del suelo entre aquellos existentes o autorizados en las zonas de servidumbres aeronáuticas, previo informe del citado gestor o prestador de servicios, cuando no haya solicitado su adopción. Cuando estas medidas afecten a derechos patrimonializados serán de aplicación las disposiciones sobre expropiación forzosa.

A tales efectos el titular o gestor de la infraestructura aeronáutica o prestador de servicios de navegación aérea tendrá la condición de beneficiario, y vendrá obligado a presentar, además de la documentación prevista en la legislación sobre expropiación forzosa, la evaluación económica de dichas medidas con relación a la explotación del aeródromo o instalación.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Artículo 27. Establecimiento, confirmación o modificación de servidumbres.

1. *Las servidumbres aeronáuticas de cada aeródromo o instalación se establecerán, modificarán o confirmarán, caso este último de haber sido establecidas con carácter de urgencia, mediante acto administrativo que revestirá la forma de real decreto aprobado en Consejo de Ministros, que definirá su contenido y alcance, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

2. *Los gestores aeroportuarios y los prestadores de servicios de navegación aérea podrán solicitar al órgano competente para su propuesta el establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas*

(...)

3. *En el caso de que se proponga la eliminación o modificación de obstáculos o actividades que afecten a derechos patrimonializados, se iniciará el correspondiente procedimiento de expropiación, que será tramitado conforme las correspondientes previsiones legales, sin perjuicio de las determinaciones sobre aspectos puntuales que figuran en el presente real decreto con carácter adicional o aclaratorio. Corresponde al gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea aportar el proyecto de expropiación en su condición de beneficiario, incluyendo una relación concreta e individualizada de los bienes o derechos cuya ocupación o disposición se consideren necesarias, en la que se expresará el estado material y jurídico de cada uno de los bienes o derechos, los nombres de los propietarios o de sus representantes, con indicación de su residencia y domicilio, y los de cuantos sean titulares de algún derecho o interés indemnizable, afectados por la expropiación. El o los procedimientos de expropiación derivados del establecimiento, modificación o confirmación de servidumbres aeronáuticas podrán elaborarse y aprobarse conjuntamente con el real decreto u orden ministerial correspondiente o con posterioridad a su aprobación a medida que resulte necesario. "*

Por otra parte, la Administración Estatal competente podrá autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superando los límites impuestos por las servidumbres aéreas se acredite con los estudios aeronáuticos requeridos por la propia Administración que no se compromete la seguridad ni se afecta de modo significativo la regularidad

En definitiva, se imponen, sobre el planeamiento urbanístico, las determinaciones del Plan Director, quedando, por tanto, calificado como Sistema General Aeroportuario el suelo afectado por la ampliación de las instalaciones del aeródromo y aquellos predios afectados también por las actividades de aeronavegación que impidan u obstaculicen el ejercicio de derechos patrimonializados.

Esta consideración como Sistema General implica que su adquisición por parte de la administración estatal sea mediante expropiación. Pero ello no puede ni debe suponer una espada de Damocles indefinida sobre los derechos patrimonializados de sus titulares.

Aunque en este mismo documento ya se ha argumentado la falta de justificación para ejecutar las previsiones contenidas en el Plan Director, alternativamente, para el caso de seguir con el desarrollo de la revisión del Plan Director, se hace preciso remarcar que el o los procedimientos expropiatorios no pueden verse indefinidamente postergados. Recuérdese que en el propio documento de Revisión del Plan Director no se establece una fecha concreta para el Horizonte 3 o Máximo Desarrollo Posible.

Por tanto, debe fijarse una fecha para el inicio de la eventual expropiación de bienes y derechos afectados. O, en su defecto, y de acuerdo con lo estipulado en el art. 86 de la ley 2/2016 de suelo de Galicia,

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

"Cuando transcurran cinco años desde la entrada en vigor del plan sin que se llevase a efecto la expropiación de los terrenos que estén destinados a sistemas generales o locales que no hayan de ser objeto de cesión obligatoria por no resultar posible la justa distribución de beneficios y cargas, la persona titular de los bienes podrá advertir a la Administración de su propósito de iniciar el expediente de justiprecio, que podrá llevarse a cabo por ministerio de la ley si transcurren otros dos años desde el momento de efectuar la advertencia.

Para ello, el propietario podrá presentar la correspondiente hoja de aprecio, y, si transcurrieran tres meses sin que la Administración la acepte, aquél podrá dirigirse al Jurado de Expropiación de Galicia, que fijará el justiprecio".

Todo ello, en relación con el art. 129. Obtención del suelo de los sistemas generales y locales

1. "Los terrenos destinados por el planeamiento a sistemas generales que hayan de implantarse sobre suelo urbano consolidado, de núcleo rural o rústico, y a sistemas locales en suelo urbano consolidado y en suelo de núcleo rural se obtendrán mediante expropiación forzosa, por convenio entre la Administración y el propietario o por permuta forzosa con terrenos del patrimonio público municipal del suelo.", concordante con el art. 315 del Reglamento de desarrollo de la ley 2/2016 del suelo de Galicia.

Entendiendo, en este caso, que el órgano al que ha de dirigirse para reclamar el inicio del procedimiento es el Jurado Provincial de Expropiación. Y que el plazo para poder exigir la efectiva expropiación deberá entenderse en el momento de aprobación del Plan Director, instrumento de planificación que daría causa (si llegaran a aprobarse actuaciones que afecten a predios del entorno del actual aeropuerto) a la expropiación a sus titulares, puesto que su incorporación como Sistema General Aeroportuario es una mera imposición legal que practica la legislación aeronáutica sobre la urbanística. No siendo, pues, el Concello de Culleredo responsable de tal calificación urbanística ni de la redacción del Plan Especial que lo desarrollaría ni, mucho menos, beneficiario de la eventual expropiación.

En cuanto a la justificación de la expropiación, como primer paso en la expropiación es la consideración de utilidad pública. A tal respecto, la ley de Expropiación Forzosa establece:

Artículo noveno.

"Para proceder a la expropiación forzosa será indispensable la previa declaración de utilidad pública o interés social del fin a que haya de afectarse el objeto expropiado

Artículo diez.

La utilidad pública se entiende implícita, en relación con la expropiación de inmuebles, en todos los planes de obras y servicios del Estado, Provincia y Municipio

Artículo quince.

Declarada la utilidad pública o el interés social, la Administración resolverá sobre la necesidad concreta de ocupar los bienes o adquirir los derechos que sean estrictamente indispensables para el fin de la expropiación

Por su parte, el Reglamento de Expropiación Forzosa:

Artículo 10

La declaración de utilidad pública e interés social a que se refiere el artículo noveno de la Ley llevará consigo la autorización para expropiar los bienes o derechos necesarios para la realización de las obras o el establecimiento de los servicios.

Artículo 15

La declaración de utilidad pública o interés social, de un fin, obra o servicio, autoriza a la Administración para resolver sobre la necesidad concreta de ocupar los bienes o adquirir los derechos que resulten estrictamente indispensables para la realización de aquéllos ajustándose al procedimiento que se establece en el presente capítulo.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Finalmente, para el caso de que se trazase la calle de rodaje paralela a la pista de vuelo (03- 21), la afección sobre el núcleo urbano, aunque menor en Liñares que la planteada sobre Hermida, sería considerable y, por tanto, podría estimarse la aplicación de los artículos de la ley de Expropiación Forzosa referidos a expropiaciones que dan lugar a traslados de población

Artículo ochenta y seis.

"Cuando fuere preciso expropiar las tierras que sirvan de base principal de sustento a todas o a la mayor parte de las familias de un Municipio o de una Entidad local menor, el Consejo de Ministros acordará, de oficio o a instancia de las Corporaciones públicas interesadas, el traslado de la población.

(...)

Artículo ochenta y siete.

La expropiación se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la presente Ley, y se entenderá no sólo a las tierras de necesaria ocupación, sino a la totalidad de los bienes inmuebles que estén sitos en el territorio de la Entidad afectada, salvo que los interesados soliciten que la expropiación se limite a aquéllas.

Artículo ochenta y ocho.

Los vecinos de la Entidad local tendrán derecho a una indemnización por los perjuicios que les ocasione el traslado y a ser instalados en una porción de terreno de características similares al territorio de la Entidad afectada.

Artículo ochenta y nueve.

A los efectos del artículo anterior, se estimarán como perjuicios indemnizables los definidos en los conceptos siguientes:

A) *Cambio forzoso de residencia.*
   a) *Gastos de viaje por traslado familiar.*
   b) *Transportes de ajuar y elementos de trabajo.*
   c) *Jornales perdidos durante el tiempo a invertir en los referidos transportes.*

B) *Reducción del patrimonio familiar, referida a las bajas en la producción agropecuaria por mermas de la superficie personalmente aprovechada en los aspectos de propiedad, arrendamiento y derecho de disfrute de terrenos comunales por razón de vecindad.*

C) *Quebrantos por interrupción de actividades profesionales, comerciales y manuales ejercidas personalmente por el interesado en el lugar de su residencia.*

Propuesta

Se propone que Aena facilite cálculos que justifiquen la Estimación Económica del Plan Director, tanto en lo que se refiere a la ejecución de las actuaciones como a los costes derivados de la eventual expropiación de bienes y derechos afectados (si finalmente los hubiese)

Y, para el caso de aprobarse actuaciones que implicaran la afección a predios del entorno, se recoja explícitamente un programa temporal para la efectiva e inmediata expropiación de bienes y derechos afectados, con un máximo de 5 años desde la aprobación de la revisión del Plan Director del aeropuerto.

COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Alcalde-Presidente (JOSE RAMON RIOBOO CASTRO) a las 14:16 del día 17/09/2018. Mediante el código de verificación 5Z0D2A2Q681K452W0P9L puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Conclusiones finales

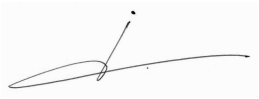
En base a todo lo anterior queda meridianamente claro que no se aportan datos que justifiquen el aumento de demanda del tráfico aéreo, ni siquiera para un horizonte 3 que por otro lado, ni se define temporalmente de una manera concreta. Y por tanto tampoco se justifica en manera alguna, la necesidad de ampliación de las instalaciones aeroportuarias que nos ocupan, por lo que este Ayuntamiento en defensa de los intereses generales de sus ciudadanos y ciudadanas, se opone frontalmente a la revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña y SOLICITA que no se continúe con su tramitación.

Culleredo,

EL ALCALDE

(documento firmado digitalmente)

RIOBOO CASTRO, JOSE RAMON
Alcalde-Presidente
17/09/2018 14:16



MINISTERIO DE FOMENTO

DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL