



AJUNTAMENT
DE VALÈNCIA



Autoridad Portuaria de Valencia

PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR 2 DEL PUERTO DE VALENCIA

Documento C: Memoria justificativa

Estudio aeronáutico



MCVALNERA

SEPTIEMBRE de 2020

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES Y OBJETO	2
2. PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR 2 DEL PUERTO DE VALENCIA	4
3. ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO DE VALENCIA.....	6
4. SERVIDUMBRES ACÚSTICAS	7
5. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	7
5.1. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE VALENCIA VIGENTES.....	7
5.2. PROPUESTAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL PLAN DIRECTOR: SITUACIÓN ACTUAL.....	9
5.3. PROPUESTAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL PLAN DIRECTOR: DESARROLLO PREVISIBLE.....	11
6. CONCLUSIONES	14

1. ANTECEDENTES Y OBJETO

En respuesta a la preceptiva consulta realizada por la Subdirección General de Evaluación Ambiental como procedimiento requerido en la tramitación de la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica (en adelante EATE) del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de Valencia, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, en fecha 6 de noviembre de 2015, emite informe indicando que:

“La totalidad del ámbito objeto del Plan Especial se encuentra afectada tanto por las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas establecidas (R.D. 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia BOE nº129 de 28.05.2008), como por la propuesta de servidumbres aeronáuticas incluida en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia aprobado por Orden FOM/3417/2010 del Ministerio de Fomento de 29 de noviembre de 2010 (BOE nº2 de 03.01.2001), el nuevo planeamiento urbanístico deberá tener en cuenta las limitaciones impuestas por dichas servidumbres.

[...] conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del R.D. 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el R.D. 297/2013, se solicita a la Generalitat Valenciana la remisión a esta Dirección General de la documentación completa del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de Valencia, previamente a la aprobación inicial o trámite equivalente, al objeto de elaborar el informe preceptivo y vinculante.

Así mismo, se recuerda la necesidad de disponer de informe expreso favorable de la Dirección General de Aviación Civil sobre el Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de Valencia para la aprobación definitiva del Planeamiento.”

En este sentido, el anteriormente citado Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, recoge en su artículo 29.1 que:

“La aprobación del establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas comportará para cualesquiera planes o instrumentos de ordenación estatales, autonómicos o locales que se encuentren afectados, la incorporación de las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio. A tales efectos, será obligatoria la adaptación de los planes o instrumentos de ordenación territorial o urbanística en vigor en el plazo que determine la legislación aplicable o, en su defecto, el de seis meses, y no serán de aplicación, mientras tanto, las determinaciones del planeamiento urbanístico que no resulten acordes con las servidumbres aprobadas.”

Por otro lado, y en lo que a las servidumbres del Aeropuerto de Valencia se refiere, el Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, recoge en su artículo 4 y anexo la identificación del término municipal de Valencia como órganos afectados por dichas servidumbres y su desarrollo.

La planificación del Aeropuerto de Valencia se completa a través de la Orden FOM/3417/2010, de 29 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Valencia. En el punto 1.4.2 de dicho Plan se indica, al respecto de las servidumbres aeronáuticas y las afecciones acústicas que:

“Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/192, de 24 de febrero de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.

De conformidad con la Disposición Adicional única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en los planos [...] del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, tanto las establecidas en el Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, [...] se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Las curvas isófonas resultantes de procedimientos de evaluación ambiental de actuaciones aeroportuarias que no supongan modificación sustancial del Plan Director complementarán a las incluidas en el mismo a efectos de la determinación de afecciones acústicas.”

Por tanto, y en el contexto presentado, el objeto del presente estudio es dar cumplimiento a la normativa aeronáutica de aplicación (Plan Director y Servidumbres Aeronáuticas y Acústicas) con la finalidad de obtener el preceptivo informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil para la subsiguiente tramitación de la planificación resultante del Plan Especial de la Zona Sur 2 (en adelante PEZS2) del Puerto de Valencia.

2. PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR 2 DEL PUERTO DE VALENCIA

La definición del ámbito de actuación del Plan Especial se realiza sobre la base de la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Valencia establecida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) aprobada en el año 2014 y que recoge una serie de modificaciones sobre la superficie definida en la Orden Ministerial del Ministerio de Obras Públicas de 25 de abril de 1969.

Con estos límites, el ámbito de actuación del presente PEZS2 se circunscribe a los terrenos del Puerto de Valencia ubicados entre el Muelle de Poniente y la dársena de embarcaciones menores ubicada junto al Real Club Náutico de Valencia.

De este modo, el área objeto de planificación se corresponde con el área del Puerto de Valencia representada en la siguiente figura, situada a unos 12 kilómetros del Aeropuerto de Valencia.

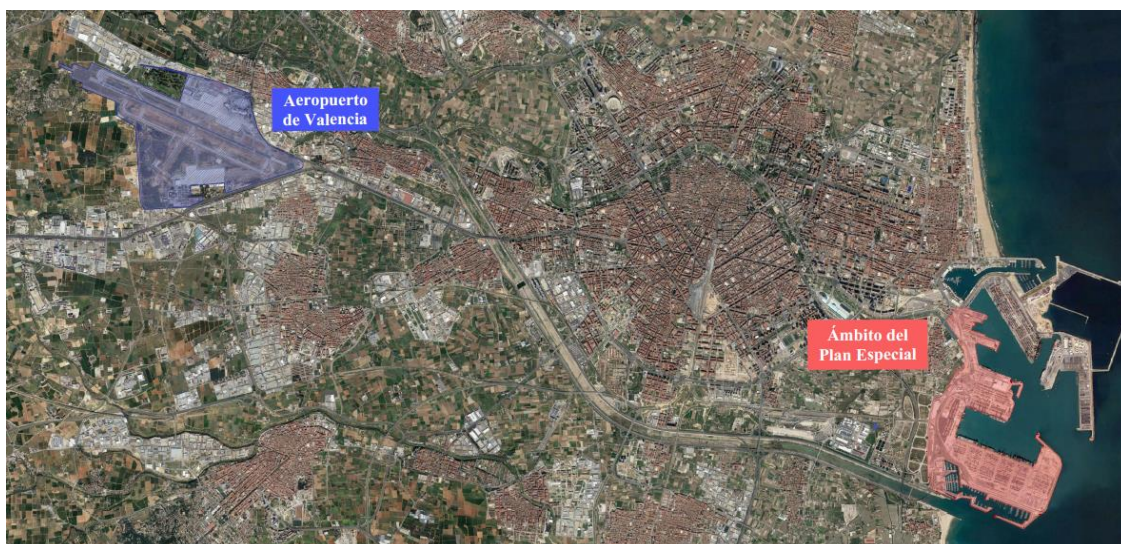


Figura 1: Ubicación del Aeropuerto de Valencia en relación al ámbito del Plan Especial

Tal y como se indica en la Memoria Justificativa del presente Plan Especial, este se redacta en cumplimiento del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPMM) y tras la aprobación de la DEUP al objeto de:

- Delimitar el ámbito de actuación identificado como Zona Sur 2 del Puerto de Valencia y justificar la necesidad de redacción del propio Plan Especial.
- Recoger la planificación y ordenación actuales de la zona de servicio de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia como bases de partida de la planificación futura descrita en el presente Plan Especial.
- Establecer la ordenación urbanística de la zona de servicio del Puerto de Valencia incluida en el ámbito identificado como Zona Sur 2, incluyendo las determinaciones de carácter estructural y de carácter pormenorizado aplicables, en los términos establecidos por el TRLPMM y la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de

Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (en adelante LOTUP), modificada por la Ley 1/2019, de 5 de febrero.

- Establecer un esquema general de asignación de usos pormenorizados a la zona de servicio del Puerto, es decir, constituir una idea de la estructura funcional del Puerto, en la que se plasmen los objetivos de la Autoridad Portuaria.
- Incluir las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte.
- Determinar las actividades, instalaciones o construcciones que se permitirán en el espacio portuario ordenado, que serán aquellas que sean acordes con los fines asignados a las actividades portuarias.
- Definir las limitaciones que hayan de adoptarse en lo que afecta al uso del suelo, incluyendo las determinaciones precisas para la aplicación y desarrollo de la calificación de este ámbito espacial como sistema general a través de Normas urbanísticas.
- A través de las Normas urbanísticas, definir la calificación del suelo y la expresión detallada de sus usos pormenorizados, parámetros de ordenación para cada una de las áreas funcionales y sus normas de edificación.

Por otra parte, el área de servicio objeto del Plan Especial e identificada en la anterior figura, a efectos de su planificación urbanística ha sido dividida en cuatro grandes zonas en función de los usos generales y pormenorizados que se desarrollan en cada una:

- Área nº1: Náutica deportiva y recreativa
- Área nº2: Área comercial
- Área nº3: Transporte y actividades complementarias
- Área nº4: Área administrativa

Las alturas de las edificaciones actuales cumplen con los umbrales establecidos por las servidumbres aeronáuticas. Las alturas máximas de nuevas edificaciones e instalaciones a ejecutar en cada área vendrán determinadas por la normativa particular de cada área, respetando en todo momento las elevaciones máximas que determinen las servidumbres aeronáuticas vigentes del Aeropuerto de Valencia y las propuestas en el Plan Director.

3. ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO DE VALENCIA

De acuerdo con el vigente Plan Director del Aeropuerto de Valencia, aprobado por la Orden FOM/3417/2010, de 29 de noviembre, la zona de servicio del mismo se divide en cinco recintos. El área principal se corresponde con el aeródromo, situado a unos 12 kilómetros de la zona sur del Puerto de Valencia, por lo que no queda incluida ni afectada por la delimitación de la zona de servicio del Puerto. El recinto nº 5 que se corresponde con la instalación NDB/LO PND es el más próximo al ámbito de actuación del Plan Especial quedando, no obstante, fuera del mismo. En el apéndice I del presente documento se adjunta plano con la representación gráfica de la zona de servicio del Aeropuerto.



Figura 2: Ubicación del recinto nº5 de la zona de servicio del Aeropuerto de Valencia con respecto al ámbito del Plan Especial

4. SERVIDUMBRES ACÚSTICAS

En el Plan Director del Aeropuerto de Valencia se incluyen las huellas acústicas del aeródromo, definidas tanto en el momento de redacción como en la situación de mayor demanda prevista en el año horizonte del Plan, para tres intervalos horarios que se corresponden con el día, la tarde y la noche. Los planos correspondientes al análisis realizado en el Plan Director se adjuntan en el apéndice II.

En todo caso, las líneas isófonas L_d 60 DB(A) y L_e 60 DB(A) en horario diurno y de tarde, y las isófonas L_n 50 dB(A) en horario nocturno, no alcanzan el término municipal de Valencia, por lo que tampoco alcanzan la zona de servicio del Puerto de Valencia. Así, las limitaciones a la planificación derivadas de las afecciones acústicas no resultarían de aplicación al caso del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de Valencia.

5. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

La representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas vigentes y de las propuestas en el Plan Director se incluye en el apéndice III.

5.1. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE VALENCIA VIGENTES

Tal y como se extrae de las coordenadas y planos aprobados por el Real Decreto 856/2008, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, la Zona Sur del Puerto de Valencia se encuentra afectada por las siguientes servidumbres:

- **Servidumbre de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas**, por encontrarse bajo la superficie de limitación de alturas de aproximación y de alturas de la instalación NDB/LO PND.
- **Servidumbre de la operación de aeronaves**, por encontrarse bajo la superficie de aproximación intermedia y aproximación final.

Se analizan a continuación de manera independiente ambas servidumbres.

a. Servidumbre de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

La elevación mínima de las servidumbres de instalaciones radioeléctricas en el ámbito del Plan Especial es de 102 m, por lo que, considerando que las cotas del terreno en el área de planificación se encuentran entre los 2 y 4 metros, la altura libre mínima para los desarrollos previstos es de 98-100 metros. Se estima que esta altura es suficiente para las instalaciones portuarias habituales, siendo las alturas de las edificaciones y obstáculos existentes inferiores a dicho límite máximo, a excepción de las grúas portacontenedores, que si bien su altura máxima puede alcanzar los 135,5 metros con pluma picada no se encuentran en el ámbito de dicho valor de restricción de altura.

Analizando el caso particular de las grúas, se ha determinado que la altura más restrictiva en el cantil de los muelles, zona en la que se sitúan las grúas, es de unos 150 m (en la esquina sur del Muelle Costa). Considerando de nuevo cotas del terreno entre los 2 y 4 metros, la altura libre sería de 146-148, por lo que tampoco se prevé que las grúas afecten de modo alguno a la servidumbre radioeléctrica.

Por otra parte, la superficie horizontal de aproximación no supone mayores limitaciones al definirse con una elevación de 202 m, superior a las alturas anteriormente establecidas por las servidumbres de instalaciones radioeléctricas.

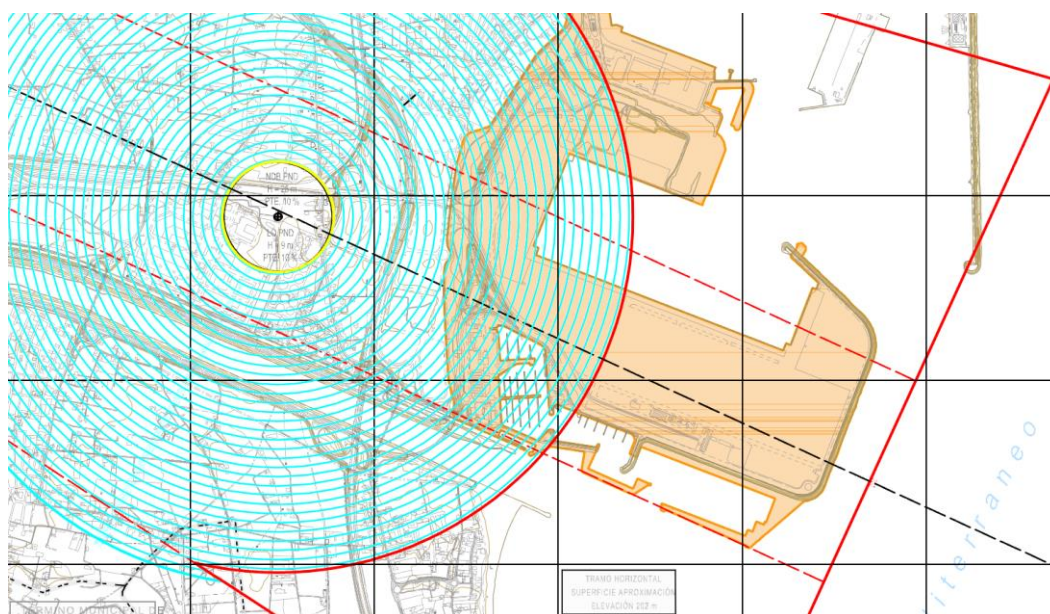


Figura 3: Servidumbres de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas en el entorno del Puerto de Valencia (Real Decreto 856/2008)

b. Servidumbre de la operación de aeronaves

La superficie más restrictiva es la determinada por la superficie de aproximación final ILS 30, con una elevación de 150 m. Considerando que las cotas del terreno en el ámbito del Plan Especial se encuentran entre los 2 y 4 metros, la altura libre mínima para los desarrollos previstos sería de 146-148 metros. Se estima que esta altura es suficiente para las instalaciones portuarias habituales, incluyendo edificaciones y demás obstáculos.

Los obstáculos de mayor altura bajo la superficie de aproximación final serían las grúas portacontenedores, que pueden alcanzar los 135,5 metros con pluma picada. Dicha altura se encuentra, no obstante, por debajo de la altura libre mínima disponible, por lo que tampoco se prevé que las grúas afecten de modo alguno a la servidumbre de operación.

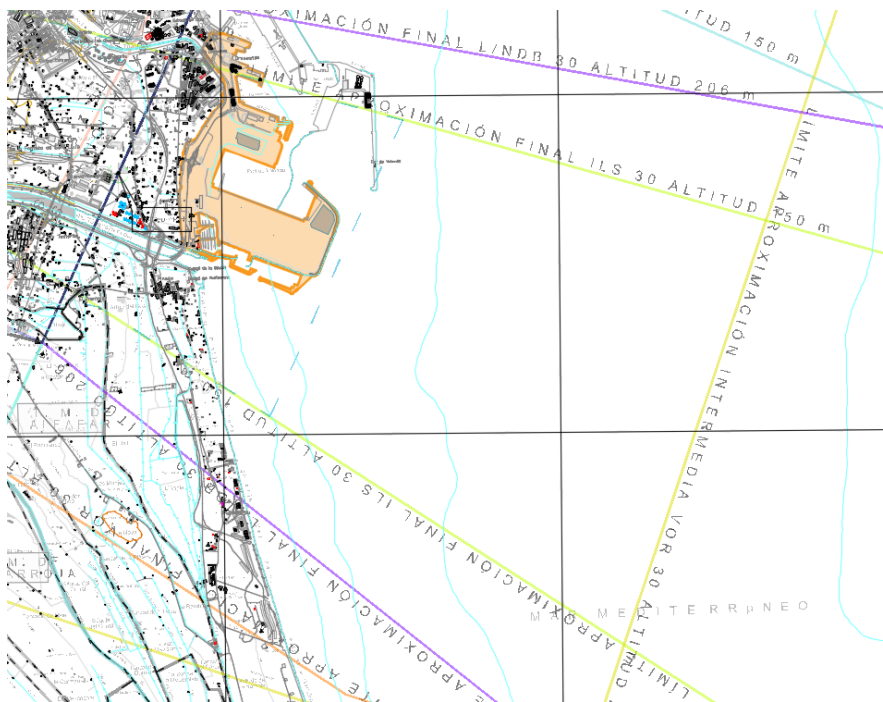


Figura 4: Servidumbres aeronáuticas de operación de aeronaves en el entorno del Puerto de Valencia
(Real Decreto 856/2008)

5.2. PROPUESTAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL PLAN DIRECTOR: SITUACIÓN ACTUAL

De la representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas recogida en el Plan Director, aprobado en el año 2010, la Zona Sur del Puerto de Valencia se encuentra afectada por las siguientes servidumbres:

- **Servidumbre de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas**, por encontrarse bajo la superficie de limitación de alturas de aproximación y de alturas de la instalación NDB/LO PND.
- **Servidumbre de la operación de aeronaves**, por encontrarse bajo la superficie de aproximación intermedia y aproximación final.

Se analizan a continuación de manera independiente ambas servidumbres.

a. Servidumbre de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

De acuerdo con la superficie de limitación de alturas de la instalación NDB/LO PND, en este caso, la elevación mínima de la servidumbre en el área de planificación es de 92 metros, por lo que, considerando que las cotas del terreno en el ámbito se encuentran entre los 2 y 4 metros, la altura libre sería de 88-90 metros, suficiente para los desarrollos portuarios habituales, incluidas las edificaciones y demás obstáculos ya existentes, a excepción, una vez más, de las grúas portacontenedores, que si bien su altura máxima puede alcanzar los 135,5 metros con pluma picada no se encuentran bajo dicho valor de restricción de altura.

Analizando el caso particular de las grúas, en este caso se ha determinado que la altura más restrictiva en el cantil de los muelles, zona en la que se sitúan las grúas, es de unos 140 m (en la esquina sur del Muelle Costa). Considerando de nuevo cotas del terreno entre los 2 y 4 metros, la altura libre sería de 136-138, por lo que tampoco se prevé que las grúas afecten a la servidumbre radioeléctrica considerada en el Plan Director.

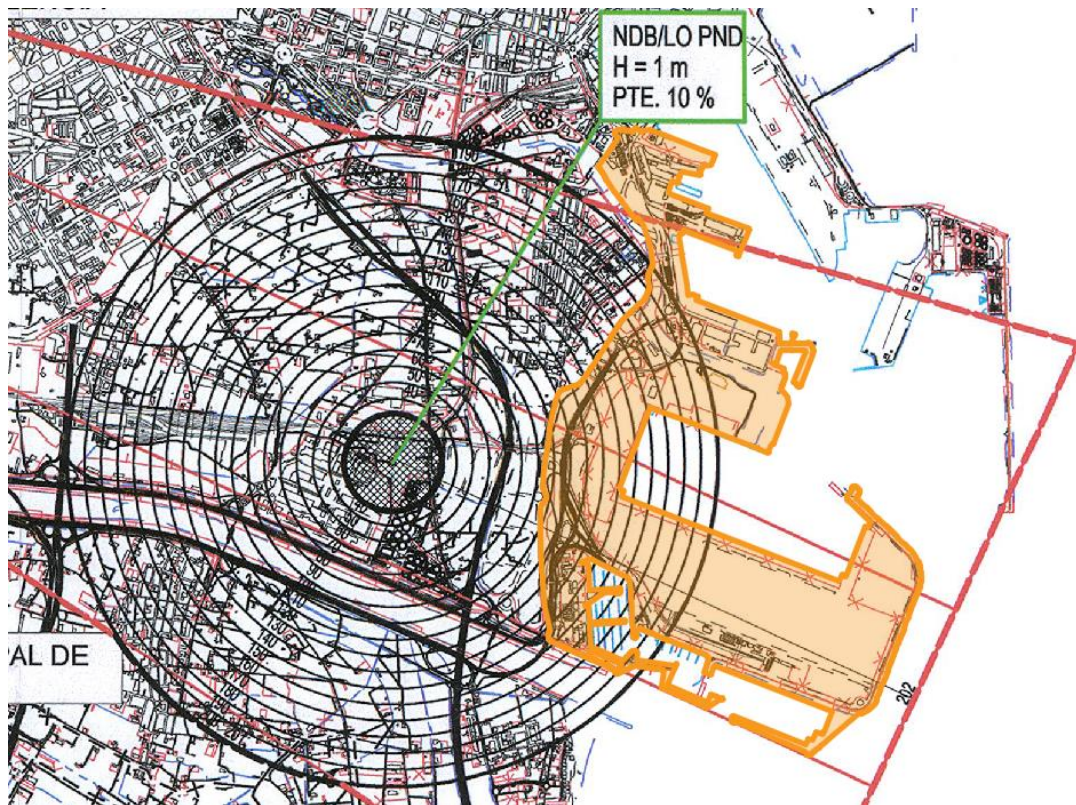


Figura 5: Servidumbres aeronáuticas de instalaciones radioeléctricas en el entorno del Puerto de Valencia (Plan Director 2010, situación actual)

b. Servidumbre de la operación de aeronaves

En este caso, la superficie más restrictiva es la determinada por la superficie de aproximación final ILS 30, con una elevación de 203 m. Considerando que las cotas del terreno en el ámbito del Plan Especial se encuentran entre los 2 y 4 metros, la altura libre mínima para los desarrollos previstos sería de 199-201 metros. Se estima que esta altura es suficiente para las instalaciones portuarias habituales, incluyendo edificaciones y demás obstáculos.

Los obstáculos de mayor altura bajo la superficie de aproximación final serían las grúas portacontenedores, que pueden alcanzar los 135,5 metros con pluma picada. Dicha altura se encuentra, no obstante, por debajo de la altura libre mínima disponible, por lo que tampoco se prevé que las grúas afecten de modo alguno a la servidumbre de operación.

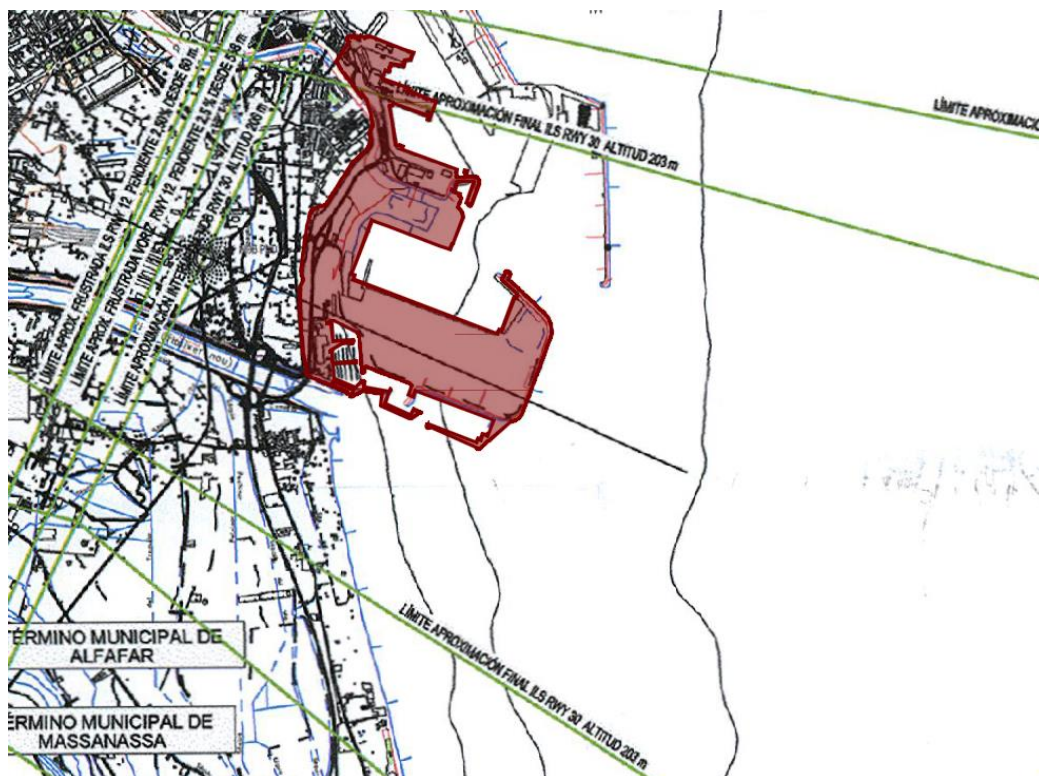


Figura 6: Servidumbres aeronáuticas de operación de aeronaves en el entorno del Puerto de Valencia
 (Plan Director 2010, situación actual)

5.3. PROPUESTAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL PLAN DIRECTOR: DESARROLLO PREVISIBLE

El Plan Director del Aeropuerto de Valencia, aprobado en el año 2010, incluye asimismo el desarrollo previsible de las servidumbres aeronáuticas que sean adecuadas para la demanda e infraestructuras futuras previstas. De su representación gráfica, la Zona Sur del Puerto de Valencia se encuentra afectada por las siguientes servidumbres:

- **Servidumbre de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas**, por encontrarse bajo la superficie de limitación de alturas de aproximación y de alturas de la instalación NDB/LO PND.
- **Servidumbre de la operación de aeronaves**, por encontrarse bajo la superficie de aproximación intermedia y aproximación final.

Se analizan a continuación de manera independiente ambas servidumbres.

a. Servidumbre de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

En este caso, de nuevo, la superficie que impone mayores limitaciones al desarrollo del Plan Especial sería también la de alturas mínimas para la instalación radioeléctrica NDB/LO PND.

Las superficies de servidumbre previstas a futuro no experimentarán variaciones con respecto a la situación actual del Plan Director. Por tanto, también para el desarrollo previsible, la altura límite de obstáculos sería de 88-90 metros, lo que, de nuevo, resultaría suficiente para las instalaciones portuarias habituales, así como el límite correspondiente al cantil de los muelles, que sería suficiente para albergar las grúas.

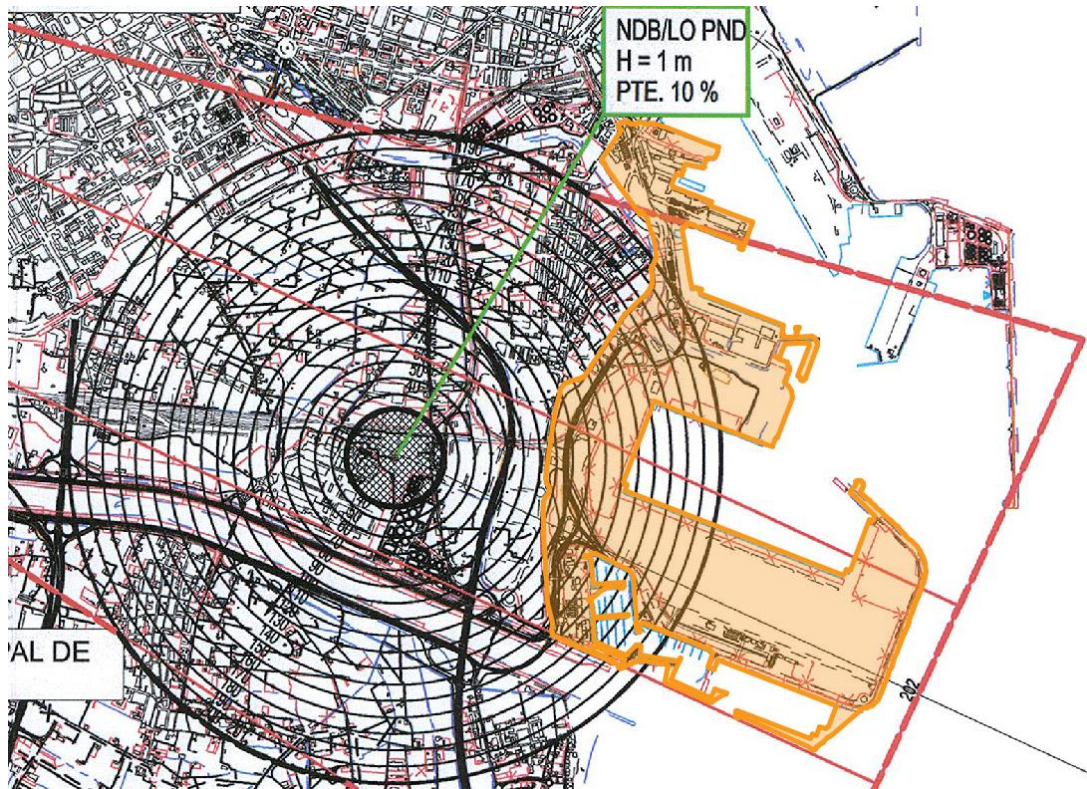


Figura 7: Servidumbres aeronáuticas de instalaciones radioeléctricas en el entorno del Puerto de Valencia
(Plan Director 2010, desarrollo previsible)

b. Servidumbre de la operación de aeronaves

En este caso, de nuevo, la superficie más restrictiva es la determinada por la superficie de aproximación final ILS 30. Las superficies de servidumbre previstas a futuro no experimentarán variaciones con respecto a la situación actual del Plan Director. Por tanto, también para el desarrollo previsible, la altura límite de obstáculos sería de 199-201 metros, lo que, de nuevo, resultaría suficiente para las instalaciones portuarias habituales, incluidas las grúas portacontenedores.

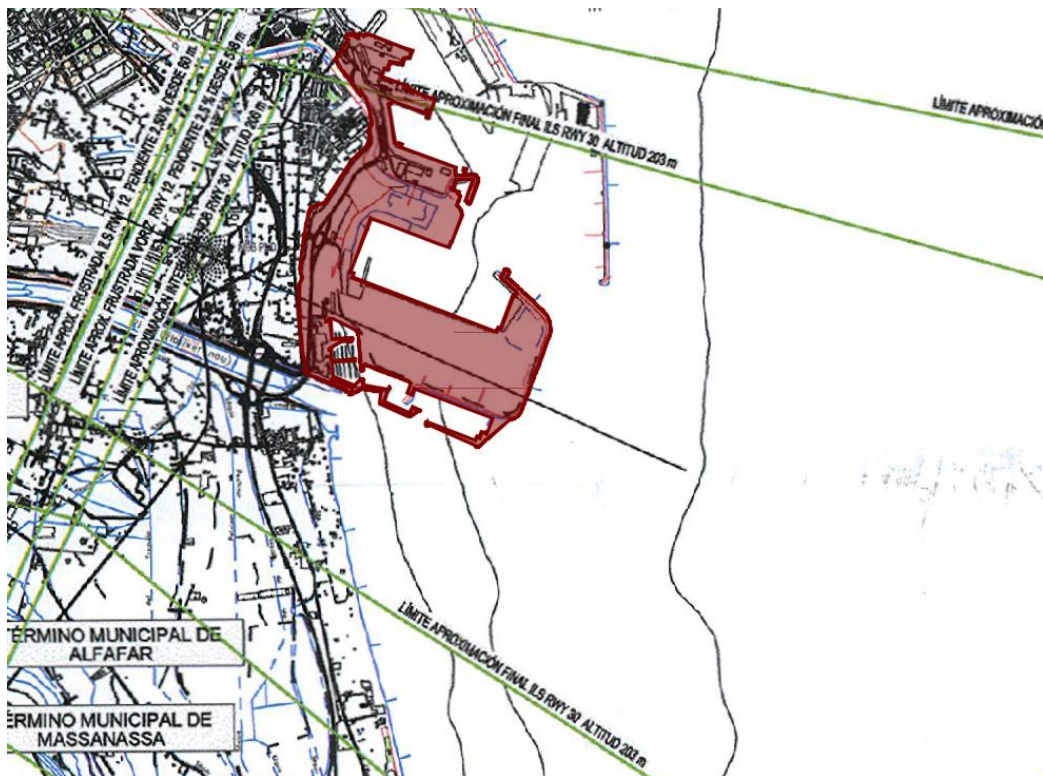


Figura 8: Servidumbres aeronáuticas de operación de aeronaves en el entorno del Puerto de Valencia
(Plan Director 2010, desarrollo previsible)

6. CONCLUSIONES

Habiendo identificado las afecciones de la planificación derivada del PEZS2 del Puerto de Valencia a las infraestructuras, superficies y servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, del presente estudio se puede concluir:

- El ámbito de actuación del PEZS2 del Puerto de Valencia no se encuentra en terrenos adscritos a la zona de servicio aeroportuaria definida en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia, aprobado por la Orden FOM/3417/2010, de 29 de noviembre, no suponiendo afección alguna a las instalaciones aeroportuarias.
- El ámbito de actuación del PEZS2 del Puerto de Valencia no se encuentra bajo la influencia de las líneas isófonas del Aeropuerto de Valencia definidas por la Orden FOM/3417/2010, de 29 de noviembre, para ninguna franja horaria, tanto en la situación actual como en los desarrollos previsibles.
- En lo que respecta a las servidumbres aeronáuticas vigentes, aprobadas por el Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, la superficie más restrictiva para el ámbito de planificación es la derivada de la limitación de alturas de la instalación NDB/LO PND, disponiéndose de una altura libre de 98 metros en la zona más desfavorable del ámbito y de 146 m en el cantil del muelle más desfavorable. Con respecto a la servidumbre de la operación de aeronaves dispone de una altura libre de 146 m en todo el ámbito del Plan.
- De las propuestas de servidumbres aeronáuticas del Plan Director vigente, la superficie más restrictiva en el ámbito de planificación es la derivada de la limitación de alturas de la instalación NDB/LO PND, disponiéndose de una altura libre de 88 metros en la zona más desfavorable del ámbito y de 136 m en el cantil del muelle más desfavorable. Con respecto a la servidumbre de la operación de aeronaves dispone de una altura libre de 199 m en todo el ámbito del Plan.
- A fecha de redacción del presente documento, las construcciones, instalaciones y obstáculos del Puerto de Valencia respetan las servidumbres aeronáuticas vigentes y las consideradas en el Plan Director anteriormente indicado, incluidas las grúas portuarias en la situación más desfavorable.

En todo caso, el Plan Especial no limita específicamente las alturas de las edificaciones, aunque sí el perfil, estableciendo un máximo de PB+IV en las áreas funcionales 1, 2 y 3, de PB+VIII en el área funcional 4 y de PB+XIII en el Área de Ordenación Especial. Como norma general, las construcciones, instalaciones, equipos u obstáculos contemplados en la planificación desarrollada al amparo del PEZS2 del Puerto de Valencia no sobrepasarán las elevaciones máximas definidas por las servidumbres aeronáuticas vigentes, aprobadas por el Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, ni, en su caso, las elevaciones máximas definidas por las propuestas

de servidumbres del Plan Director del Aeropuerto de Valencia, aprobado por la orden FOM/2417/2010, de 29 de noviembre.

Asimismo, de forma excepcional y cuando se asegure que no se compromete la seguridad aérea, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, no se limitará la altura para aquellas edificaciones o instalaciones que se consideren:

- Necesarias para que las Administraciones Públicas correspondientes puedan ejercer sus competencias en materia de coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario y ordenación y coordinación del tráfico portuario marítimo y terrestre, cuyo diseño funcional exija, para poder cumplir de forma adecuada con el cometido para el que han de ser construidas, superar las alturas máximas establecidas en las Normas Urbanísticas del Plan.
- De carácter estratégico o básico para el desarrollo de la actividad portuaria propiamente dicha.

En todo caso, la autorización de estas edificaciones o instalaciones excepcionales quedará supeditada a la emisión de informe favorable por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o, en su caso, el Organismo Público competente.

APÉNDICE I: ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO DE VALENCIA

APÉNDICE II: SERVIDUMBRES ACÚSTICAS

APÉNDICE III: SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

APÉNDICE IV: PLANOS ESTUDIO AERONÁUTICO
