Aena justifica los nuevos límites a las torres en el crecimiento del aeropuerto

La entidad de Fomento asegura que el cambio de las servidumbres se dará a conocer con detalle a lo largo de este año, pero no concreta la fecha

MÁLAGA. Aena, la entidad del Ministerio de Fomento que se encarga de administrar la navegación civil aérea, trabaja en la elaboración de un nuevo documento de servidumbres para el aeropuerto de Málaga que, como avanzó este periódico el pasado lunes, puede condicionar la ejecución de los proyectos de torres y rascacielos previstos por el vigente Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) en varios puntos de la capital. Aunque el documento aún no ha sido aprobado, Aviación Civil ya ha recomendado a los promotores del proyecto residencial previsto en los suelos de la Flex, en la avenida de Velázquez, que reduzcan su altura de 15 a 12 plantas para ajustarlo a los nuevos límites que se avecinan.

Fuentes de Aena explicaron a este periódico que esos nuevos límites están justificados en el crecimiento de la actividad del aeropuerto malagueño que en 2019 contabilizó un total de 19,8 millones de usuarios, un 4,4% más que en 2018, lo que coloca al ejercicio del pasado año como el de los mejores registros de los cien años de historia de la infraestructura.

Las actuales servidumbres del aeródromo datan del año 2009, cuando todavía no estaba en funcionamiento la segunda pista, si bien su existencia sí fue tenida en cuenta para calcularlas. «Desde entonces, el aeropuerto tiene cada vez más operaciones y la segunda pista, más actividad», apuntaron las fuentes, que insistieron en que, debido a este aumento, se hace necesario ampliar «la huella» de las servidumbres, que son acotaciones del espacio aéreo para permi-



⊠ jhinojosa@diariosur.es

tir que funcionen los aparatos de radar que sirven para guiar las operaciones de vuelo, y para garantizar las maniobras de evacuación y aproximación de los aviones.

Exposición pública

Desde Aena aseguraron que a lo largo de este año se darán a conocer las nuevas servidumbres, pero no concretaron fecha alguna sobre el momento en que este documento se someterá a un periodo de exposición al público. Por ahora, ya tiene un pri-

mer damnificado en el proyecto residencial de la Flex, promovido por Vía Célere. Su arquitecto, Ángel Asenjo, no ocultó a este periódico la frustración que le produce tener que rehacer los planos y los cálculos de esta operación urbanística para ajustarla a los nuevos límites que prepara Aena. «La información de que disponemos sobre este asunto nos lleva a pensar que la legislación que regula las servidumbres aeronáuticas responde a una actitud bastante conservadora por parte de los responsables de Aviación Civil, pues está redactada para articular posibles movimientos de los aviones con una normativa que no es acorde con los que actualmente llevan a efecto las aeronaves de la más avanzada tecnología», comentó Asenjo, quien calificó de «caprichosa» la nueva nueva base jurídica en relación a las servidumbres del aeródromo.

Por su parte, Vicente Seguí, presidente de la Asociación de Estudios Urbanísticos y Territoriales Teatinos, lamentó que el Ayuntamiento de la capital no haya estado más «alerta» para prever la ampliación de los límites para construcciones en altura. «La ciudad lleva demasiado tiempo abandonada en su planificación, no podemos olvidarnos de que tenemos un aeropuerto, no podemos darle la espalda, hay que dialogar con sus responsables para prever este tipo de situaciones», expuso este experto en urbanismo, quien admitió que, en el caso de que tengan que reducirse las torres proyectadas, se generará un problema si esa es la única forma arquitectónica capaz de albergar la densidad de viviendas prevista por el Plan General en una zona concreta.



La segunda pista del aeropuerto tiene cada vez más actividad. :: sur