

INFORME DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

(Evaluación preliminar) — Torre Tubular 60 m

Proyecto: Instalación de Antena Tubular 60 m — el Operador (3G/4G/5G)

Fecha: Julio 2026 · Versión: 1.0 (preliminar, pendiente de confirmación por AESA)

Elaborado por: Enrique Calabozo Orea – Administrador de Sistemas TIC / Project Manager

1. Objeto y Marco Legal

Este informe evalúa, de forma preliminar, si la torre tubular de 60 m podría verse afectada por servidumbres aeronáuticas y si resulta necesaria la consulta previa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) antes de solicitar la licencia de obra.

- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Real Decreto 584/2006, de 12 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas.
- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos, en lo relativo a superficies limitadoras de obstáculos.
- Circulares aeronáuticas de AESA sobre notificación de obstáculos a la navegación aérea.

2. Criterios Generales de Afección

Una estructura puede verse afectada por servidumbres aeronáuticas, y requerir consulta previa a AESA, cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

- Proximidad a un aeródromo civil o militar (las servidumbres de aeródromo pueden extenderse varios kilómetros alrededor del mismo, según su categoría).
- Proximidad a instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea (VOR, ILS, radares) o a zonas de servidumbres aeronáuticas asociadas a estas instalaciones.
- Ubicación dentro de las superficies limitadoras de obstáculos definidas alrededor de aeródromos (superficie horizontal interna, cónica, de aproximación, etc.).
- Altura de la estructura que, combinada con la cota del terreno, pueda suponer un obstáculo relevante para rutas aéreas de baja altura, aunque no exista un aeródromo próximo.

Con una altura de 60 m, la torre no se encuentra en el rango de "gran altura" que exige notificación en cualquier ubicación, pero sí puede requerir consulta si el emplazamiento definitivo se sitúa dentro de alguna zona de servidumbre aeronáutica. **Esta determinación exacta depende de las coordenadas reales del emplazamiento, aún pendientes de definir.**

3. Checklist de Evaluación (a completar con el emplazamiento definitivo)

Verificación	Resultado
¿El emplazamiento está a menos de 15-20 km de un aeródromo civil o militar?	[Pendiente de verificar]
¿El emplazamiento está dentro de las superficies limitadoras de obstáculos publicadas por AESA?	[Pendiente de verificar]
¿Existen instalaciones de radionavegación (VOR/ILS/radar) en las proximidades?	[Pendiente de verificar]
¿El emplazamiento está afectado por rutas aéreas de baja altura conocidas?	[Pendiente de verificar]
¿Requiere el emplazamiento notificación o autorización previa de AESA?	[Pendiente de resolución de AESA]

4. Procedimiento de Consulta Previa

- Presentar consulta previa ante AESA (o la Dirección General de Aviación Civil, según corresponda) con las coordenadas UTM exactas y la altura total de la estructura, incluyendo el pararrayos.
- Adjuntar plano de ubicación y alzado de la torre (ver Anexo 1).
- Esperar la resolución de AESA antes de solicitar la licencia de obra municipal, ya que puede condicionar la altura final autorizada o exigir balizamiento.

5. Balizamiento (en caso de resultar exigido)

- **Balizamiento diurno:** franjas de color naranja y blanco alternas en la estructura, según el esquema que determine AESA.
- **Balizamiento nocturno:** luces de obstáculo de baja o media intensidad en la coronación de la torre, con posible luz adicional a media altura según la resolución de AESA.
- El coste de balizamiento ya está contemplado como partida provisional en el Presupuesto Detallado (partida 2.6), a confirmar una vez conocida la resolución de AESA.

6. Conclusiones

Con los datos actuales del proyecto, no puede determinarse de forma definitiva si la torre estará sujeta a servidumbres aeronáuticas, al no estar aún fijado el emplazamiento exacto. Se recomienda iniciar la consulta previa ante AESA en cuanto se disponga de las coordenadas definitivas, dado que la resolución puede condicionar tanto la licencia municipal como el diseño final de la torre (balizamiento, y en su caso, limitación de altura).

Nota: este informe es una evaluación preliminar basada en criterios generales; no sustituye a la resolución oficial de AESA ni a la consulta ante la Dirección General de Aviación Civil, que es obligatoria completar antes de la solicitud de licencia (ver Memoria Técnica, sección 11, y Cronograma, Fase 2).