

Coordenadas UTM de la zona de servicio aeropuerto de Logroño-Agoncillo

1	X	554912	19	X	557127	37	X	556504
	Y	4701986		Y	4700237		Y	4701403
2	X	554765	20	X	557235	38	X	556327
	Y	4701870		Y	4700617		Y	4701435
3	X	554683	21	X	557179	39	X	556182
	Y	4701827		Y	4700716		Y	4701501
4	X	554665	22	X	557168	40	X	555949
	Y	4701777		Y	4700804		Y	4701661
5	X	554782	23	X	557200	41	X	555771
	Y	4701549		Y	4700861		Y	4701862
6	X	554890	24	X	557257	42	X	555660
	Y	4701461		Y	4700875		Y	4701988
7	X	554962	25	X	557292	43	X	555501
	Y	4701377		Y	4700914		Y	4702117
8	X	555006	26	X	557292	44	X	555431
	Y	4701236		Y	4700982		Y	4702174
9	X	555024	27	X	557367	45	X	555356
	Y	4701180		Y	4701056		Y	4702203
10	X	555070	28	X	557438	46	X	555256
	Y	4701097		Y	4701072		Y	4702214
11	X	555101	29	X	557488	47	X	555128
	Y	4701031		Y	4701055		Y	4702195
12	X	555946	30	X	557509	48	X	555053
	Y	4700736		Y	4701084		Y	4702157
13	X	556281	31	X	557400	49	X	557278
	Y	4700678		Y	4701148		Y	4700853
14	X	557011	32	X	557187	50	X	557321
	Y	4700666		Y	4701323		Y	4700902
15	X	557135	33	X	557079	51	X	557782
	Y	4700584		Y	4701398		Y	4700739
16	X	557097	34	X	556997	52	X	557762
	Y	4700418		Y	4701437		Y	4700683
17	X	557011	35	X	556901			
	Y	4700233		Y	4701450			
18	X	557181	36	X	556674			
	Y	4700100		Y	4701408			

13593 *ORDEN de 5 julio 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Asturias.*

El aeropuerto de Asturias, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.^a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-D»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y de aeródromo de letra «B» según el Decreto 793/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Asturias.

El aeropuerto de Asturias ha visto crecer su tráfico en esta última década hasta los casi 650.000 pasajeros alcanzados en 1999. Dispone en la actualidad de una única pista, de orientación 11-29, de 2.200 × 45 metros,

con una capacidad máxima admisible de 19 operaciones a la hora. A pesar de que dicho valor es suficiente para atender el tráfico actual, e incluso el previsto para el horizonte de desarrollo previsible, el Plan Director ha detectado otras necesidades de actuaciones en el campo de vuelos, que aunque no consideran la construcción de nuevas pistas ni la ampliación de la actual, mejorarían la capacidad del aeropuerto para adaptarse a la demanda prevista.

Entre dichas actuaciones destacan la construcción de nuevas calles de rodadura paralela y de salida rápida de la pista, para mejorar la operatividad de ésta, y la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves que presenta problemas de saturación a corto plazo.

Por otro lado, el área terminal del aeropuerto y sus instalaciones complementarias y auxiliares también necesitan pequeñas mejoras en su distribución y prestaciones, antes de que empiecen a aparecer problemas de disminución de la calidad del servicio.

Por estas razones, y considerando la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la zona, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de manera que con ello pueda darse una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Asturias y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto, y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de Diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que enumera en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el Plan Especial, o instrumento equivalente, que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Asturias que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo, de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo regional, nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las

principales actuaciones consisten en la prolongación de la calle de rodadura paralela a la pista hasta la cabecera 11, la construcción de un apartadero de espera («by-pass») en la cabecera 29 y de una nueva calle de salida rápida, a 1.300 metros del umbral, junto con la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales, añadiéndole además una zona para aeronaves pertenecientes al segmento de «otras clases de tráfico». También se prevé la instalación de un sistema de aproximación ILS CAT II/III para la cabecera 29. En cuanto al edificio terminal, se prevé la adquisición de nuevos equipamientos y la reforma de determinados espacios, todo ello encaminado a mejorar la calidad del servicio al pasajero. Asimismo, se prevé la construcción de un nuevo edificio destinado a la aviación general, junto con su aparcamiento de vehículos correspondiente, otro aparcamiento destinado a empleados y pequeñas actuaciones destinadas al tratamiento de la carga y a las zonas industrial y de servicios.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el «Plan Director del aeropuerto de Asturias» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 186,08 hectáreas, de las cuales 157,11 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 11,88 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 17,09 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano n.º 4.3, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden, al este, en el extremo de la pista por la cabecera 29, con una superficie de 2,74 hectáreas, y al sur, entre las áreas terminales de aviación general y de pasajeros, con una superficie de 1,66 hectáreas. Estas necesidades de terreno se representan en el plano n.º 4.2 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio del aeropuerto se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano n.º 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. «Zona de Reserva Aeroportuaria».

1. El subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares, así como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 157,11 hectáreas. Se representa en el plano n.º 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 11-29, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de

estacionamiento de aeronaves está situada al sudoeste del campo de vuelos, a la altura del punto medio de la pista, frente al edificio terminal.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: Contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los de estacionamiento para aeronaves de carga-express, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

2. El subsistema de actividades aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 11,88 hectáreas, que se distribuyen en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano n.º 4.4:

2.1 Zona de pasajeros: contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 5,27 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,55 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 3,42 hectáreas.

2.4 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 0,77 hectáreas.

2.5 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto, incluyendo la nueva depuradora prevista. Superficie 1,87 hectáreas.

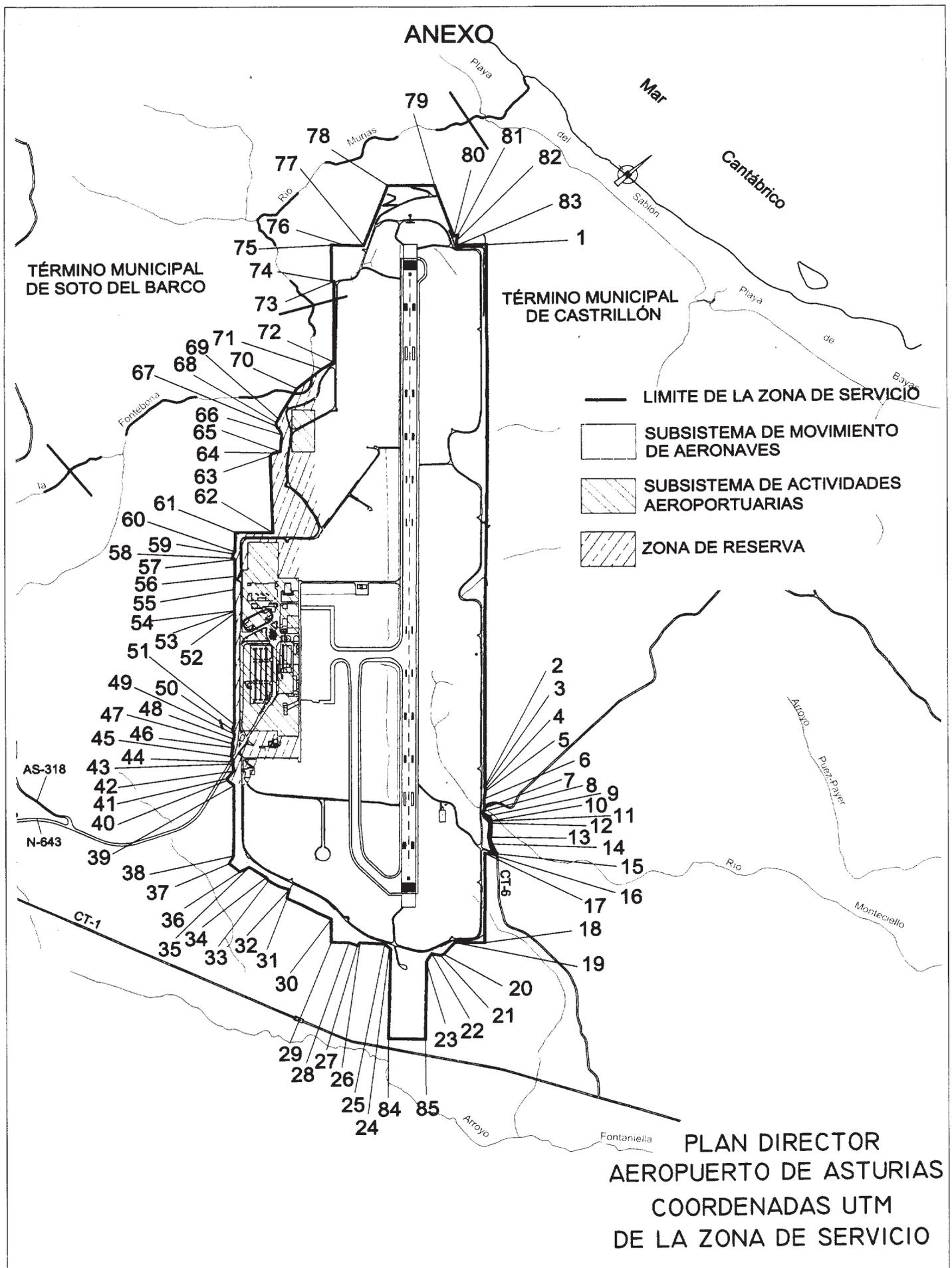
3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. La superficie de reserva aeroportuaria ocupa un área estimada de 17,09 hectáreas y se representa en el Plano 4.1 del Plan Director.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Quinto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 5 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



Coordenadas UTM de la zona de servicio aeropuerto de Asturias

1	X	538571	29	X	540766	57	X	539400
	Y	4728442		Y	4727293		Y	4727355
2	X	540380	30	X	540688	58	X	539394
	Y	4727924		Y	4727316		Y	4727349
3	X	540385	31	X	540580	59	X	539380
	Y	4727923		Y	4727197		Y	4727356
4	X	540393	32	X	540552	60	X	539375
	Y	4727922		Y	4727213		Y	4727363
5	X	540398	33	X	540503	61	X	539311
	Y	4727921		Y	4727156		Y	4727383
6	X	540421	34	X	540491	62	X	539345
	Y	4727910		Y	4727151		Y	4727500
7	X	540453	35	X	540441	63	X	539085
	Y	4727901		Y	4727108		Y	4727565
8	X	540463	36	X	540448	64	X	539079
	Y	4727894		Y	4727075		Y	4727578
9	X	540481	37	X	540412	65	X	539080
	Y	4727892		Y	4727049		Y	4727600
10	X	540500	38	X	540390	66	X	539025
	Y	4727903		Y	4727069		Y	4727621
11	X	540500	39	X	540155	67	X	538991
	Y	4727902		Y	4727138		Y	4727611
12	X	540507	40	X	540131	68	X	538979
	Y	4727904		Y	4727123		Y	4727615
13	X	540553	41	X	540126	69	X	538970
	Y	4727887		Y	4727123		Y	4727626
14	X	540577	42	X	540106	70	X	538884
	Y	4727884		Y	4727151		Y	4727712
15	X	540613	43	X	540082	71	X	538841
	Y	4727886		Y	4727154		Y	4727810
16	X	540611	44	X	540076	72	X	538828
	Y	4727875		Y	4727159		Y	4727853
17	X	540604	45	X	540056	73	X	538558
	Y	4727860		Y	4727157		Y	4727930
18	X	540903	46	X	540028	74	X	538556
	Y	4727775		Y	4727172		Y	4727923
19	X	540876	47	X	540014	75	X	538435
	Y	4727681		Y	4727172		Y	4727956
20	X	540905	48	X	540000	76	X	538449
	Y	4727635		Y	4727182		Y	4728000
21	X	540907	49	X	539983	77	X	538466
	Y	4727624		Y	4727188		Y	4728057
22	X	540893	50	X	539968	78	X	538286
	Y	4727598		Y	4727186		Y	4728189
23	X	540915	51	X	539951	79	X	538327
	Y	4727573		Y	4727197		Y	4728336

24	X	540836	52	X	539578	80	X	538513
	Y	4727471		Y	4727304		Y	4728348
25	X	540819	53	X	539574	81	X	538514
	Y	4727460		Y	4727302		Y	4728361
26	X	540793	54	X	539571	82	X	538531
	Y	4727384		Y	4727306		Y	4728353
27	X	540800	55	X	539500	83	X	538547
	Y	4727373		Y	4727324		Y	4728350
28	X	540782	56	X	539457			
	Y	4727349		Y	4727340			

13594 ORDEN de 5 julio 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Santander.

El aeropuerto de Santander, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 2043/1986, de 11 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Santander.

El aeropuerto de Santander se halla situado al sur de la capital de la provincia. Su participación en el tráfico total de España fue de un 0,19 por 100 y, con respecto al año de 1997, experimentó un crecimiento del 9,57 por 100. En el año 1998 superó los 200.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto regular nacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 93,7 por 100 en 1998.

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista (11-29) de 2.400 × 45 metros, con una calle de salida/acceso ortogonal frente al edificio terminal, que es la única que existe como calle de rodaje, y una capacidad de 10 operaciones hora. Para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma con ocho puestos de estacionamiento para aeronaves de tipo medio, con una capacidad de once movimientos hora. En la actualidad la zona noroeste de la plataforma se emplea para alojar a la aviación general, asignándose a las aeronaves comerciales los puestos más próximos al edificio terminal. Este edificio terminal, en fase de remodelación, permite el tratamiento de tráfico nacional e internacional, está situado frente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves y posee una superficie total de unos 13.150 m².

Existe un aparcamiento ubicado frente al edificio terminal, con una superficie estimada de 13.000 m², diferenciado en tres zonas: para vehículos particulares, para vehículos de las compañías de alquiler y para autocares. Además de este estacionamiento de uso público, existe otro aparcamiento privado, al este del edificio terminal, con 48 plazas.

El aeropuerto dispone también de un hangar de helicópteros y un edificio contra incendios y salvamento, estando aprobadas las inversiones para la remodelación del antiguo edificio de servicios como edificio terminal de carga, habilitación de una plataforma exclusiva para aviación general y construcción de hangares para aviación deportiva.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico, tanto de la comunidad cántabra como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Santander y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.