

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 x 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.

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, permite que el Plan Director incluya 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 Santander 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 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 nivelación RESA extremo de pista 29; construcción de calle de rodaje paralela a la pista, con acceso a la cabecera 29; construcción de un apartadero de espera en la cabecera 29; ampliación de plataforma de aeronaves comerciales en una superficie de 17.600 m², incluyendo una calle de rodaje en plataforma y un puesto de estacionamiento; construcción de una calle de rodaje de acceso desde la plataforma a la calle de rodaje paralela, de una plataforma para aviación general en el extremo oeste de la actual, ampliando ésta con 2.000 m², y de otra para los hangares de la zona industrial; construcción de un hangar de 500 m² al oeste del área terminal, de un edificio para «handling» de 500 m² al este, y de un hangar para aviación general de 1.000 m² junto al hangar de helicópteros. Por último, la construcción de un edificio terminal para aviación general de 500 m² y la ampliación del aparcamiento público en una superficie de 4.000 m². Todo ello acompañado además de una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, y de conformidad con lo dispuesto 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 Santander» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita su zona de servicio, 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, que no precisa de la incorporación de nuevos terrenos, tiene una superficie estimada de 193,4 hectáreas, de las cuales 127,16 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 9,05 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 57,19 hectáreas a las zonas 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 4.2, en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. Este plano se incorpora como anexo a esta Orden.

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. «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, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 127,16 hectáreas, que se representan en el plano n.º 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 11-29, calle de acceso/salida y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada centrada con el campo de vuelos, 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 puestos de carga y las instalaciones para equipo de servicio, 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 9,05 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano n.º 4.3 del Plan Director:

1.1 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: 3,78 hectáreas.

1.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,34 hectáreas.

1.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,03 hectáreas.

1.4 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: 0,21 hectáreas.

1.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,21 hectáreas.

1.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto, incluyendo la nueva depuradora. Superficie: 2,48 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. Superficie: 57,19 hectáreas, según se representa en el plano n.º 4.1 del Plan Director.

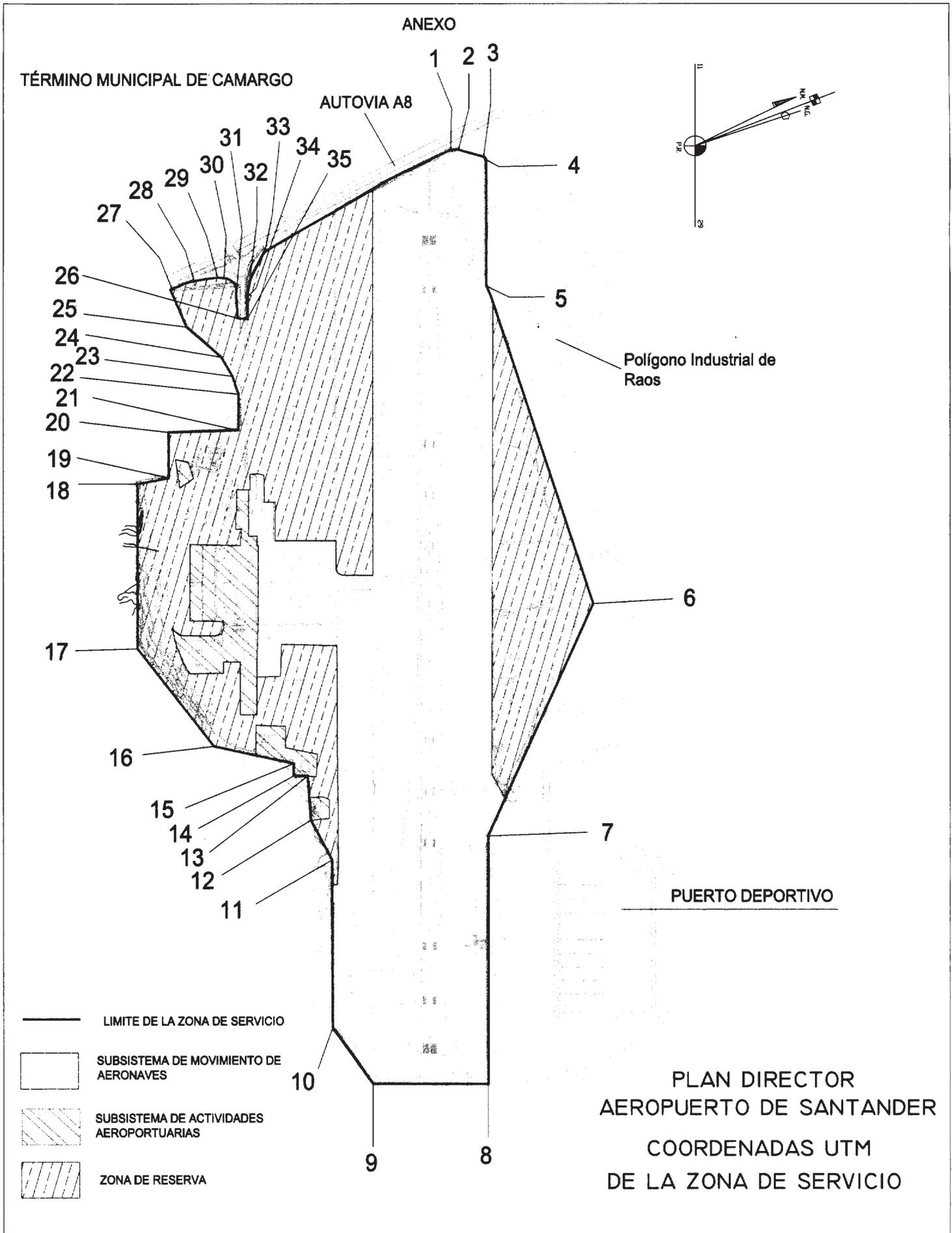
Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo, integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La deter-

minación 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 Santander

| | | | | | | | | |
|----|---|---------|----|---|---------|----|---|---------|
| 1 | X | 432298 | 13 | X | 433872 | 25 | X | 432534 |
| | Y | 4809130 | | Y | 4808129 | | Y | 4808292 |
| 2 | X | 432305 | 14 | X | 433859 | 26 | X | 432416 |
| | Y | 4809149 | | Y | 4808095 | | Y | 4808291 |
| 3 | X | 432347 | 15 | X | 433825 | 27 | X | 432415 |
| | Y | 4809205 | | Y | 4808108 | | Y | 4808356 |
| 4 | X | 432358 | 16 | X | 433703 | 28 | X | 432428 |
| | Y | 4809208 | | Y | 4807928 | | Y | 4808420 |
| 5 | X | 432702 | 17 | X | 433365 | 29 | X | 432436 |
| | Y | 4809079 | | Y | 4807839 | | Y | 4808435 |
| 6 | X | 433670 | 18 | X | 432916 | 30 | X | 432477 |
| | Y | 4809015 | | Y | 4808009 | | Y | 4808455 |
| 7 | X | 434205 | 19 | X | 432929 | 31 | X | 432557 |
| | Y | 4808515 | | Y | 4808092 | | Y | 4808428 |
| 8 | X | 434883 | 20 | X | 432804 | 32 | X | 432568 |
| | Y | 4808259 | | Y | 4808139 | | Y | 4808452 |
| 9 | X | 434774 | 21 | X | 432864 | 33 | X | 432509 |
| | Y | 4807974 | | Y | 4808314 | | Y | 4808474 |
| 10 | X | 434592 | 22 | X | 432766 | 34 | X | 432465 |
| | Y | 4807931 | | Y | 4808352 | | Y | 4808497 |
| 11 | X | 434124 | 23 | X | 432711 | 35 | X | 432402 |
| | Y | 4808103 | | Y | 4808355 | | Y | 4808564 |
| 12 | X | 433996 | 24 | X | 432649 | | | |
| | Y | 4808092 | | Y | 4808347 | | | |

13595 ORDEN de 5 julio 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Melilla.

El aeropuerto de Melilla, 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 nacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «2-C»; 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 «C» por el Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, por el que establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla.

El aeropuerto sirve un tráfico fundamental para el desarrollo de la Ciudad de Melilla. Pese al descenso del tráfico en los últimos años debido al accidente aéreo ocurrido en 1997, hasta dicho año había experimentado un acusado crecimiento. En el año 1999 superó los 278.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto de conexión con la península la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 99 por 100 en 1998.

Dispone en la actualidad de una única pista (15-033) de 1.347 × 45 metros, con el umbral 15 desplazado 265 m; está dotada de dos calles de salida que sirven también para el acceso a cabecera, una de las cuales es de uso militar y conduce a la plataforma de las instalaciones militares. La pista es insuficiente para proporcionar un servicio adecuado a aeronaves con capacidad para cubrir rutas medias, por lo que debe ampliarse a corto plazo. En cuanto al estacionamiento de aeronaves, existen dos plataformas rectangulares; una de ellas, de 10.800 m², dispone de 4 puestos para aeronaves tipo C (2 CN-235 y 2 BAe-146), y la otra, de uso militar, ocupa 315 m². El extremo sur de la plataforma civil se dedica a aviación general.

El edificio terminal de pasajeros dispone de 806 m², y está configurado exteriormente por dos volúmenes, de planta casi rectangular, que requiere de ampliación de las dependencias de facturación y recogida de equipajes. Asimismo, el aeropuerto dispone de 5.000 m² y 220 plazas para el aparcamiento de vehículos, y de un edificio de bloque técnico. Sin embargo,

no cuenta con un edificio terminal de carga, por lo que dichos servicios se llevan a cabo en el edificio de campo del grupo Iberia, y son explotados por esta misma compañía.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico de la Ciudad y para su conexión con la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica que de 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 Melilla y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 116 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 Melilla 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 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 ampliación de la pista de vuelos en 175 m por la cabecera 33, dotándola de zona libre de obstáculos y de área de seguridad de extremo de pista, y de la plataforma en cuatro puestos de estacionamiento; ampliar la zona de facturación del edificio terminal y la de recogida de equipajes; remodelar el edificio de aduanas y tratamiento de carga, y reubicar el edificio de bloque técnico. Todo ello va acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996,