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 m^2, dispone de 4 puestos para aeronaves tipo C (2 CN-235 y 2 BAe-146), y la otra, de uso militar, ocupa 315 m^2. El extremo sur de la plataforma civil se dedica a aviación general.

El edificio terminal de pasajeros dispone de 806 m^2, 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 m^2 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,

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 Melilla» 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, 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 48,80 hectáreas, de las cuales 41,08 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 4,12 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, 1,20 hectáreas a las zonas de reserva aeroportuaria, y 2,4 hectáreas a la zona militar.

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 de sus vértices principales. Este plano se incorpora como anexo de esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden a lo largo de la zona sur del aeropuerto, en la cabecera 33, ocupando una superficie de 3,40 hectáreas. Estas necesidades de terreno de representan gráficamente en el plano n.º 4.2 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio del aeropuerto se estructura en 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, 3. «Zonas de Reserva Aeroportuaria», y 4. Zona Militar.

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 ayuda a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 41,08 hectáreas.

1.1 Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 15-33, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al oeste del 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 equipos 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 4,12 hectáreas, que se distribuye 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: 1,60 hectáreas

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,05 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,30 hectáreas.

2.4 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 prevista. Superficie: 0,12 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,05 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. Su superficie comprende 1,20 hectáreas que se representan el plano n.º 4.1 del Plan Director.

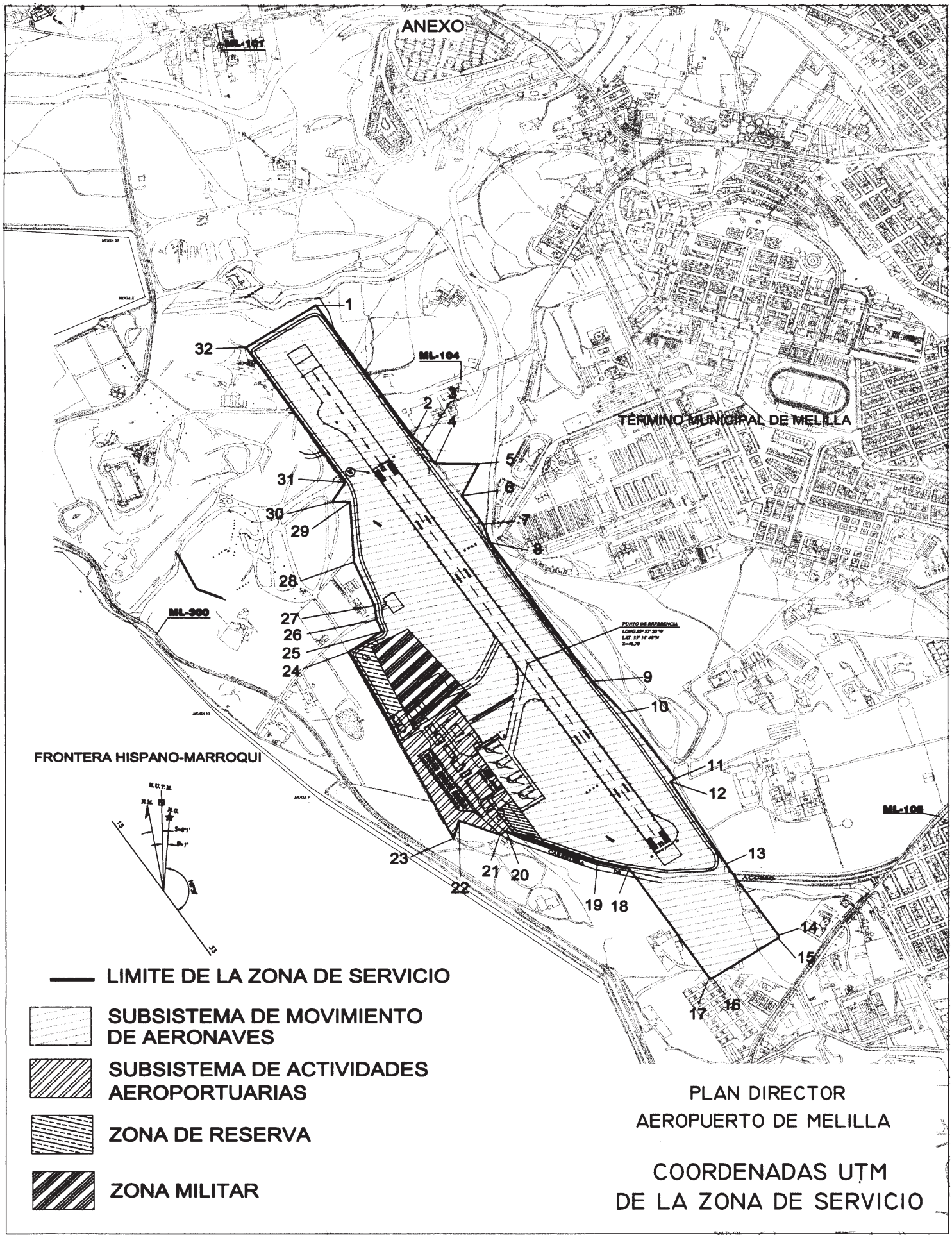
4. La zona militar la conforman los terrenos cedidos en uso al Ministerio de Defensa. Dichos terrenos ocupan un total de 2,4 hectáreas y vienen reflejados en el plano n.º 4.1.

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


ANEXO
ML-101
ML-104
ML-300
ML-105
TÉRMINO MUNICIPAL DE MELILLA
FRONTERA HISPANO-MARROQUI
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
LIMITE DE LA ZONA DE SERVICIO
SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
ZONA DE RESERVA
ZONA MILITAR
PLAN DIRECTOR
AEROPUERTO DE MELILLA
COORDENADAS UTM
DE LA ZONA DE SERVICIO

Coordenadas UTM de la zona de servicio aeropuerto de Melilla

1	X	503542	12	X	504294	23	X	503833
	Y	3904895		Y	3903779		Y	3903646
2	X	503747	13	X	504411	24	X	503612
	Y	3904588		Y	3903585		Y	3904084
3	X	503767	14	X	504523	25	X	503681
	Y	3904567		Y	3903418		Y	3904131
4	X	503794	15	X	504522	26	X	503670
	Y	3904525		Y	3904311		Y	3904159
5	X	503887	16	X	504383	27	X	503665
	Y	3904524		Y	3903318		Y	3904191
6	X	503852	17	X	504376	28	X	503622
	Y	3904449		Y	3903319		Y	3904293
7	X	503897	18	X	504206	29	X	503614
	Y	3904381		Y	3903574		Y	3904434
8	X	503912	19	X	504138	30	X	503576
	Y	3904338		Y	3903589		Y	3904433
9	X	504129	20	X	503945	31	X	503604
	Y	3904014		Y	3903663		Y	3904480
10	X	504194	21	X	503932	32	X	503393
	Y	3903940		Y	3903654		Y	3904796
11	X	504304	22	X	503845			
	Y	3903785		Y	3903687			

13596 *ORDEN de 5 julio 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Pamplona.*

El aeropuerto de Pamplona, 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) «3-C»; asimismo, está clasificado como aeropuerto de tercera categoría por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeropuerto de letra de clave «B» por el Real Decreto 1875/1973, de 5 de julio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de Noain (Navarra).

El aeropuerto de Pamplona, que sirve un tráfico fundamentalmente regional, ha sufrido un incremento espectacular entre 1994 y 1997 de en torno al 70 por 100, fundamentado en el segmento regular nacional, que no se ha visto confirmado en los dos últimos años. En el año 1998 superó los 286.000 pasajeros.

Dispone en la actualidad de una única pista (16-34) de 2.207 × 45 metros, sendas raquetas normalizadas en cada cabecera, un acceso desde la plataforma a 90º, y una capacidad de 11 operaciones hora; para el estacionamiento de aeronaves existe una plataforma con 7 puestos de estacionamiento autónomos, con una capacidad de 10 aeronaves hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que mitiguen esta deficiencia en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al Edificio Terminal, el aeropuerto de Pamplona requiere la ampliación del mismo, tanto para el flujo de salidas como para el de llegadas. Por otra parte, el aeropuerto no dispone en la actualidad de un edificio terminal de carga, de zona de carga, ni tampoco de zona industrial.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad navarra como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de manera que se 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 Pamplona 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 Pamplona 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 2020; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el turismo y el transporte de carga, 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 un 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 2020. Las principales actuaciones consisten en la ampliación de la pista de vuelos, en 200 metros, y de la plataforma; construcción de una calle de rodadura paralela con accesos en cabecera y calle de salida rápida; el desarrollo de nuevos sistemas de control y rutas aéreas; el establecimiento de una zona de seguridad de extremo de pista en ambas cabeceras, según normativa OACI; ampliación de las instalaciones del edificio terminal y los espacios destinados al bloque técnico; construcción de un terminal de carga, así como una nueva plataforma y área de actividades para aviación general; y la ampliación y reorganización del aparcamiento de vehículos. 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 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 Pamplona» 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