

MINISTERIO DE FOMENTO

15638 *ORDEN de 16 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Sabadell.*

El aeropuerto de Sabadell, 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 abierto a todo tipo de aeronave ligera en condiciones VFR y tráfico tanto nacional como internacional, con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «2-B»; 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 aeródromo de letra de clave «D» por el Decreto 906/1970, de 21 de marzo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de Sabadell.

El aeropuerto de Sabadell dispone de una única pista de vuelo (denominada 13-31), pavimentada con aglomerado asfáltico y con unas dimensiones de 900 x 30 metros de anchura. Asimismo, dispone de una calle de rodadura paralela y de una plataforma de hormigón hidráulico, de unos 12.000 metros cuadrados de superficie, situada en la parte norte del campo de vuelos y que sirve en parte como helipuerto, y de otra, de unos 11.000 metros cuadrados, construida en aglomerado asfáltico y ubicada frente al Edificio de Bomberos. Asimismo se han fijado algunas zonas sobre el terreno natural para que también sirvan de estacionamiento de aeronaves.

El aeropuerto de Sabadell presenta actualmente una serie de insuficiencias en sus instalaciones que imposibilitan la gestión de la demanda, por lo que debe actuarse para mejorar su situación, manteniendo en todo momento la oferta en los niveles de calidad de servicio adecuados como aeropuerto básico de la Aviación General de la provincia de Barcelona.

Así, respecto al campo de vuelos, y aunque a efectos de capacidad no se considera necesaria su ampliación para absorber sin problemas el tráfico estimado, es imprescindible realizar algunas modificaciones tendentes a mejorar la operatividad y la seguridad en los aterrizajes (mediante la construcción de zonas de seguridad en las dos cabeceras), y las circulaciones de las aeronaves entre pista y plataforma (mediante la ampliación del sistema de calles de rodaje debidas fundamentalmente al nuevo desarrollo aeroportuario). También, y como elemento básico de potenciación y adecuación de la futura actividad prevista en el aeropuerto, se propone el desarrollo en su lado noreste de una nueva Área Terminal, donde se construya un nuevo Edificio Terminal y suficientes líneas de hangares y talleres para poder servir con capacidad y calidad adecuada a los futuros requerimientos de asistencia y mantenimiento de las aeronaves, así como la construcción de la necesaria plataforma de estacionamiento complementaria.

A su vez, y próximas a estas infraestructuras, se construirá una zona urbanizada y modular, con espacio suficiente para ubicar en ella los necesarios aparcamientos de vehículos y las edificaciones dedicadas a actividades de Aviación General de segunda y tercera línea (escuelas, oficinas, actividades sociales y recreativas, hotel, etc.), así como otras instalaciones destinadas a dar el adecuado servicio y abastecimiento energético al aeropuerto (Bloque Técnico, Torre de Control, Central Eléctrica, etc.).

Por otro lado, las instalaciones actuales del aeropuerto, situadas en su lado oeste, se destinarán fundamentalmente para desarrollar la actividad del Aeroclub y la actividad relacionada con las operaciones de helicópteros. Asimismo, se prevé la creación a largo plazo de una Zona Industrial, dedicada básicamente a la fabricación, reparación y asistencia de componentes de aviación ligera. La parte norte de este lado del aeropuerto servirá como helipuerto, permitiendo así una separación clara de esta actividad, lo que mejora sensiblemente las condiciones de seguridad y de afección sonora dentro de la actividad diaria aeroportuaria.

Finalmente, el diseño del aeropuerto debe ser compatible con la necesidad de accesos por carretera. Para ello, se prevén dos accesos: uno nuevo, para acceder a la nueva Área Terminal (acceso principal), a través de una glorieta; y otro, el actualmente existente, que permita el acceso directo a las actuales instalaciones.

Para llevar a cabo todo ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Sabadell 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 se relacionan 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 Sabadell 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.

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 Sabadell» 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 enumeran en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, 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, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 76,83 hectáreas, de las cuales 47,71 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves y 29,12 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.II del Plan Director, 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 oeste y al sur del área terminal del aeropuerto, ocupando una superficie de 14,27 hectáreas. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 5.I del Plan Director.

Asimismo, se excluyen de la zona de servicio del aeropuerto unos terrenos situados a lo largo de sus bordes exteriores oeste, norte y noreste. Tienen una superficie de 9,86 hectáreas y se representan en el plano número 5.1 del Plan Director.

Tercero.—El Sistema General Aeroportuario se estructura en dos 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 número 4.I del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves», y 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales.

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies ocupados por las aeronaves en sus operaciones 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 47,71 hectáreas.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 13-31, calles de rodaje y franja de seguridad, así como plataforma de estacionamiento.

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 y garantizan, dentro del ámbito aeroportuario, el desarrollo de las distintas actividades que se generan en el aeropuerto. Tiene una superficie de 29,12 hectáreas y considerando las características específicas del aeropuerto de Sabadell, como aeropuerto destinado a la aviación ligera, dicho subsistema se estructura en cuatro zonas funcionales: Zona de aviación general, zona de servicios, zona industrial y zona de abastecimiento energético. Su representación gráfica figura en el plano número 4.III.

2.1 Zona de aviación general: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relativos a edificios terminales y hangares, los dedicados a administración y aparcamiento, y los destinados a actividades sociales y recreativas, a los servicios a las Escuelas de vuelo y a cualquier otra actividad auxiliar relacionada con los usuarios de la aviación general. Superficie: 20,53 hectáreas.

2.2 Zona de servicios: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones y edificaciones relacionadas con la gestión interna u operativa del aeropuerto, tanto por los servicios estatales, como por los agentes u operadores autorizados o concesionarios. Superficie: 1,11 hectáreas.

2.3 Zona industrial: Está constituida por infraestructuras dedicadas a todo relacionado con la fabricación, mantenimiento y asistencia de componentes de aviación ligera. Superficie: 7,31 hectáreas.

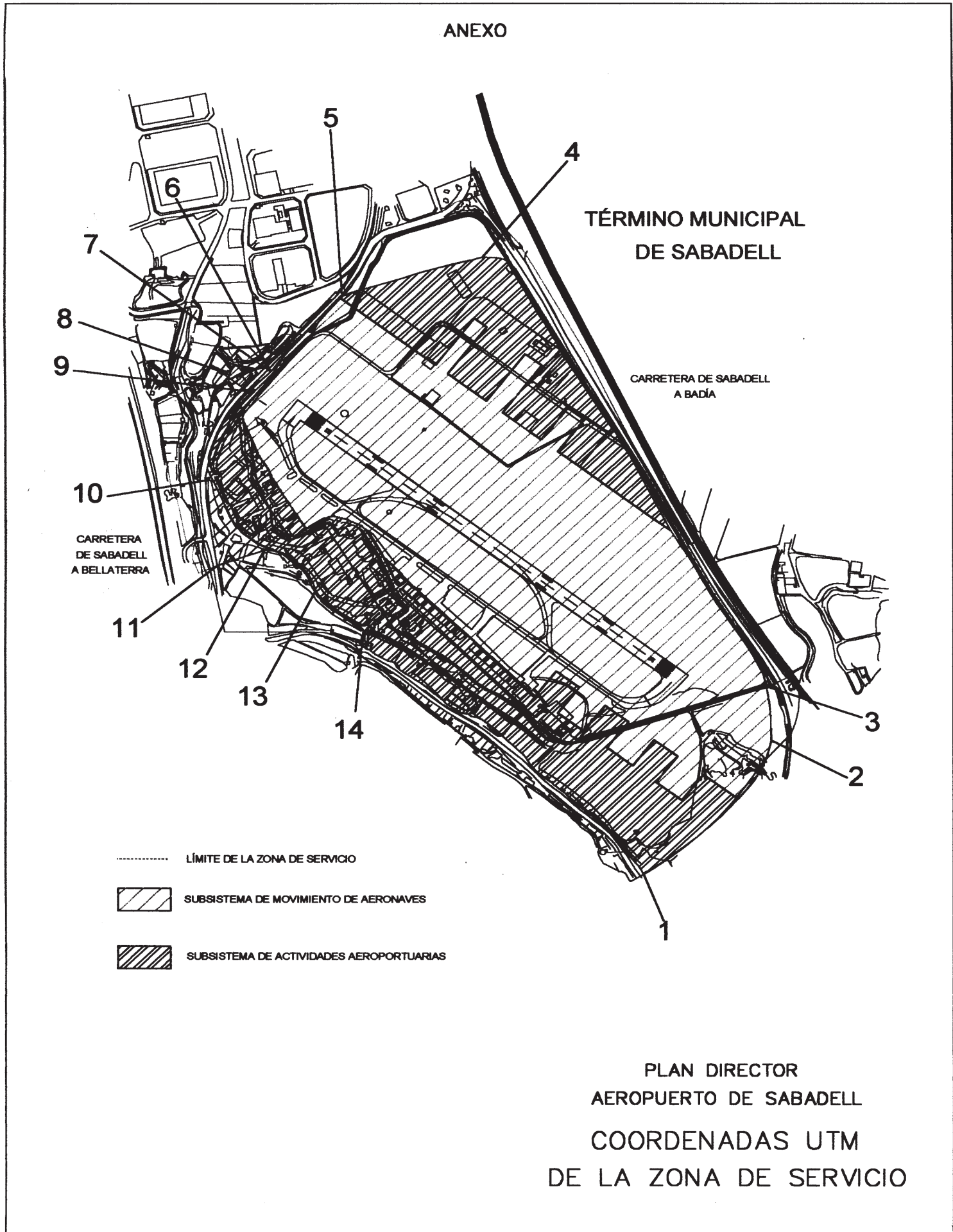
2.4 Zona de abastecimiento energético: Contiene todos los puntos de acometida y redes de infraestructuras básicas al servicio del aeropuerto. Superficie 0,17 hectáreas.

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, 16 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Sabadell

	X	Y
1	425.715,7	4.596.474,5
2	425.965,1	4.596.756,4
3	425.995,7	4.596.890,0
4	425.402,8	4.597.782,8
5	425.131,2	4.597.699,9
6	424.990,8	4.597.540,9
7	424.929,3	4.597.588,4
8	424.892,6	4.597.540,9
9	424.948,2	4.597.498,0
10	424.863,8	4.597.314,9
11	424.886,9	4.597.128,2
12	424.979,2	4.597.161,7
13	425.082,1	4.597.063,9
14	425.171,7	4.596.989,3

15639 ORDEN de 16 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Girona.

El aeropuerto de Girona, 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 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 378/1988, de 8 de abril, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Girona-Costa Brava.

El aeropuerto de Girona sirve un tráfico fundamental para el desarrollo turístico de la Costa Brava. Su participación en el tráfico total de España fue de un 0,5 por 100, y con respecto al año 1997 experimentó un crecimiento del 14,5 por 100. En el año 1998 superó los 600.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto internacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 80 por 100 en 1998.

Dispone en la actualidad de una única pista (02-20) de 2.400 × 45 metros, con dos calles de salida y dos accesos a cabecera, y rodadura paralela, con una capacidad de 23 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves existe una plataforma con 19 puestos de estacionamiento, ninguno de los cuales está asistido por pasarela, con una capacidad muy inferior a la de la pista: 16 movimientos hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que disminuyan esta deficiencia en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de Girona requiere la ampliación de la zona de facturación y de los vestíbulos de espera, tanto para el flujo de salidas como para el de llegadas. Por otra parte, el aeropuerto no dispone de un edificio terminal de carga, de zona de carga, ni tampoco de zona industrial; la aviación general emplea el antiguo edificio terminal y la zona de plataforma frente a él.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo socioeconómico, tanto de la Comunidad catalana como del resto de 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 necesario aprobar el Plan Director del aeropuerto de Girona 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 Girona, 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 350 metros, y de la plataforma; construcción de una calle de salida rápida y de un acceso a plataforma; adaptar a la normativa OACI la franja de pista y disponer de una zona de seguridad de extremo de pista en ambas cabeceras; ampliar la zona de facturación del edificio terminal y los espacios destinados al bloque técnico, y reorganizar el antiguo terminal para adaptarlo a la gestión de carga aérea. 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 Girona» 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 enumeran 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 161,09 hectáreas, de las cuales 144,65 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 13,74 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 2,70 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.