

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.

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

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden parte al oeste de la pista de vuelo, una pequeña zona al este de la misma y parte a la altura cabecera 02. Dichos terrenos ocupan una superficie de 26,21 hectáreas correspondientes en su mayor parte al término municipal Vilobí Dónyar, perteneciendo una pequeña parte al término municipal de Aiguaviva. Todas las necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 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 número 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 y las instalaciones de ayuda a la navegación y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 144,65 hectáreas. Se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 02-20, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al este 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 provincial, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 13,72 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 5.

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: 6,81 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,32 hectáreas.

2.3 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 1,00 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 1,77 hectáreas.

2.5 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: 0,95 hectáreas.

2.6 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. Superficie: 2,89 hectáreas.

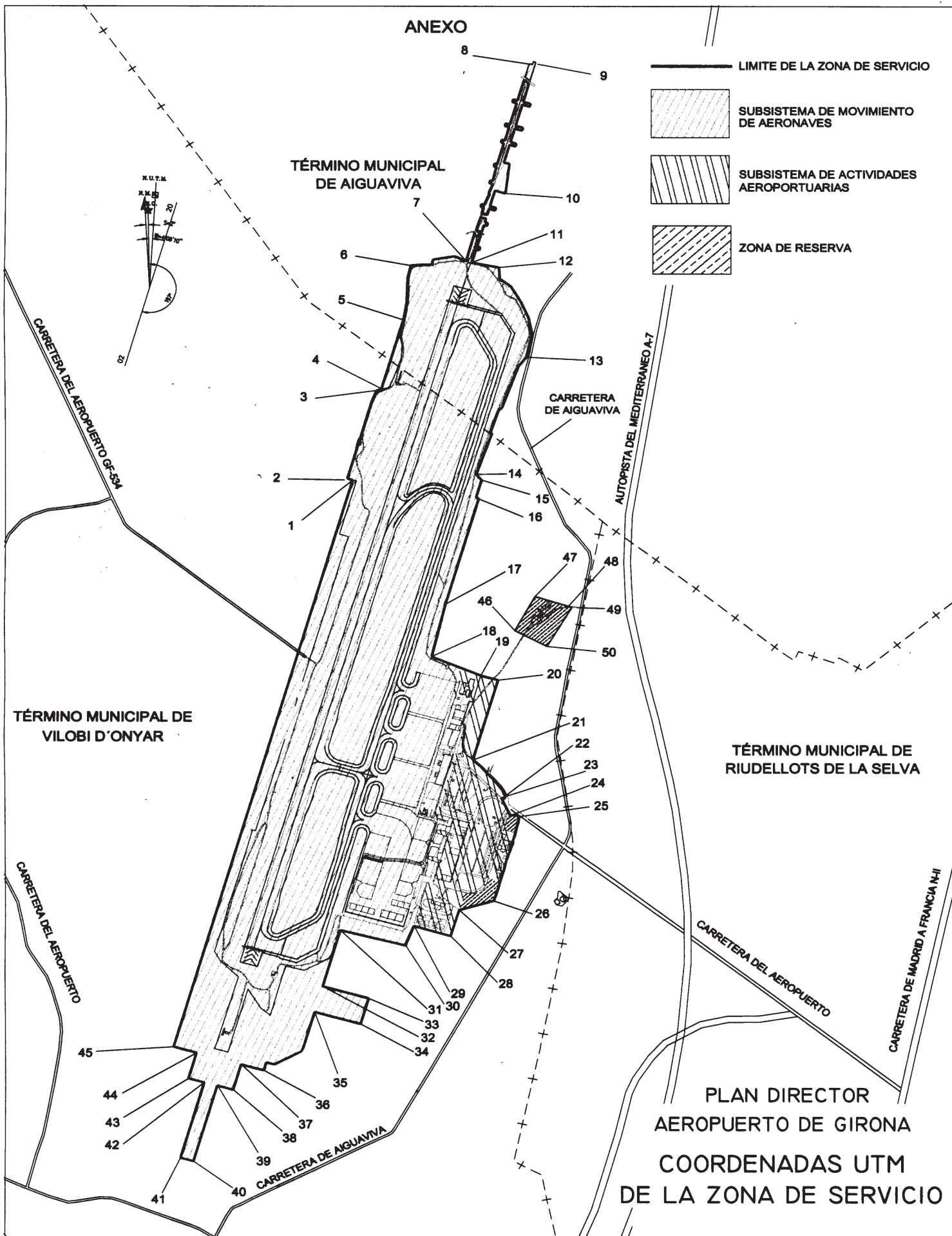
3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 2,70 hectáreas, según se representa en el plano número 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, 16 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Girona

	X	Y
1	480.266	4.639.812
2	480.249	4.639.817
3	480.343	4.640.131
4	480.359	4.640.135
5	480.430	4.640.384
6	480.454	4.640.579
7	480.632	4.640.596
8	480.836	4.641.300
9	480.858	4.641.307
10	480.760	4.640.837
11	480.651	4.640.590
12	480.739	4.640.572
13	480.828	4.640.251
14	480.666	4.639.832
15	480.684	4.639.812
16	480.666	4.639.748
17	480.567	4.639.368
18	480.522	4.639.180
19	480.682	4.639.112
20	480.738	4.639.096
21	480.656	4.638.811
22	480.761	4.638.683
23	480.748	4.638.675
24	480.778	4.638.612
25	480.805	4.638.608
26	480.724	4.638.307
27	480.612	4.638.274
28	480.585	4.638.181
29	480.466	4.638.217
30	480.438	4.638.147
31	480.227	4.638.201
32	480.170	4.638.000
33	480.319	4.637.958
34	480.293	4.637.866
35	480.144	4.637.909
36	479.979	4.637.699
37	479.906	4.637.721
38	479.881	4.637.630
39	479.829	4.637.645
40	479.752	4.637.375
41	479.709	4.637.387
42	479.786	4.637.656
43	479.736	4.637.671
44	479.762	4.637.762
45	479.687	4.537.783
46	480.792	4.639.274
47	480.857	4.639.396
48	480.965	4.639.361
49	480.976	4.639.357
50	480.896	4.639.217

15640 ORDEN de 16 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Reus.

El aeropuerto de Reus, 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 de orden social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 1487/1977, de 13 de mayo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto y Base Aérea de Reus.

El tráfico total de pasajeros del aeropuerto de Reus en 1997 fue de 516.379, con un crecimiento del 19 por 100 respecto al año anterior. En cuanto al tráfico de aeronaves se realizaron un total de 4.303 operaciones de transporte comercial de pasajeros.

Dispone de una única pista pavimentada, denominada 07-25, de 2.455 × 45 metros de hormigón asfáltico y otra pista de terreno natural con denominación 12-30, de 850 × 35 metros. La plataforma de estacionamiento está formada por dos rectángulos con una superficie aproximada de 53.230 metros cuadrados con seis puestos de estacionamiento para aeronaves tipo B-767. La pista tiene una capacidad de 22 aeronaves/hora punta y la plataforma una capacidad de 10 movimientos/hora punta, que limita seriamente la capacidad del campo de vuelos, por lo es necesario llevar a cabo ampliaciones que palien estas deficiencias.

El edificio terminal está constituido por una planta baja, con una superficie de 3.680 metros cuadrados, en la que se realiza el tratamiento de la totalidad de los pasajeros, y una entreplanta de 370 metros cuadrados en la que se ubican las oficinas del aeropuerto y el bloque técnico. Este edificio es incapaz de ofrecer servicio dentro de las previsiones de tráfico realizadas, por lo que es necesaria la construcción de un nuevo edificio, además de actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias, como la ampliación del aparcamiento, mejoras en la gestión de la carga aérea, construcción de una nueva depuradora, o mejoras en el abastecimiento energético.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico 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 y 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 Reus 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 relaciona 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 Reus 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 2013; 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.