

17396 *ORDEN de 31 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de A Coruña.*

El aeropuerto de A Coruña, 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-C»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» a efectos de la tasa de aterrizaje 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 «B» por el Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de A Coruña.

La participación del aeropuerto de A Coruña en el tráfico total de pasajeros de España fue de un 0,38 por 100, y con respecto al año 1997 experimentó un crecimiento del 7,78 por 100. En el año 1998 superó los 430.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto nacional la refleja el porcentaje que representa este tráfico sobre el total, prácticamente el 99 por 100 en 1998, siendo Madrid y Barcelona los principales destinos, más del 90 por 100 de este tipo de tráfico.

Dispone en la actualidad de una única pista de vuelo (04-22) con sus correspondientes franjas de seguridad, dos calles de salida en ángulo recto y raquetas de giro en ambas cabeceras de pista. Su utilización según cabeceras es de 46 por 100 por la 04, principalmente para salidas, y 54 por 100 por la 22, para llegadas. La capacidad del espacio aéreo-campo de vuelos es de 12 movimientos hora. En cuanto al estacionamiento de aeronaves, posee una plataforma para aviación comercial de reciente ampliación, que permiten albergar cuatro aeronaves de tipo C, y una capacidad de 12 movimientos hora.

El aeropuerto de A Coruña cuenta con un edificio terminal de pasajeros donde se atiende a todo el tráfico nacional e internacional, además del tráfico de aviación general y militar. También existe un hangar para helicópteros, de 1.197 m², distribuidas en dos plantas, junto al lado sur de la plataforma. Con esta misma ubicación se encuentra la nave escuela de pilotos SEGASA.

El aeropuerto no dispone de edificio terminal de carga, aunque está prevista la puesta en servicio en breve de uno de nueva planta, situado en un terreno junto al hangar de helicópteros, en el lado tierra, con acceso desde el lado sur de la plataforma. Tampoco tiene en la actualidad zona industrial.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad gallega como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de modo 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 A Coruña 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 A Coruña 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 del campo de vuelos en 500 metros por la cabecera 04 (comprende pista, calle de rodadura paralela desde la plataforma, calle de acceso a la nueva cabecera 04 y calle de salida rápida situada a 1.800 metros de la cabecera 22); ampliación de la plataforma hacia el norte, a continuación de la actual, de unos 5.000 m², y hacia el sur, con mayor anchura que la actual, en una superficie estimada de 17.500 m²; puesta en servicio de un edificio destinado al tráfico de mercancías; construcción de un nuevo edificio de aviación general anejo a la plataforma destinada al mismo uso; reubicación de la parcela de combustibles con una superficie de 4.000 m²; ampliación del edificio terminal de pasajeros, dotándolo de un segundo nivel, e instalación de dos pasarelas telescópicas; ampliación del aparcamiento de vehículos y desvío de la carretera de Culleredo afectada por las ampliaciones. 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 A Coruña» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria; así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 120,26 hectáreas, de las cuales 109,10 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 8,16 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 3 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, en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. Este plano se incorpora como anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden al sur y al oeste de las instalaciones actuales, en su mayor parte en torno a la cabecera 04 de la pista de vuelos, y ocupan en total una superficie de 27,5 hectáreas pertenecientes al término municipal de Culleredo. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 4.2 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio 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, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 109,10 hectáreas. Se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 04-22, con sus correspondientes franjas de seguridad, dos calles de salida en ángulo recto y raquetas de giro en ambas cabeceras de pista. La plataforma para aviación comercial, de reciente ampliación, permite albergar cuatro aeronaves de tipo C.

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 8,16 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 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: 3,83 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,53 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 1,98 hectáreas.

2.4 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 0,68 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,42 hectáreas.

2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 0,72 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 3 hectáreas según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

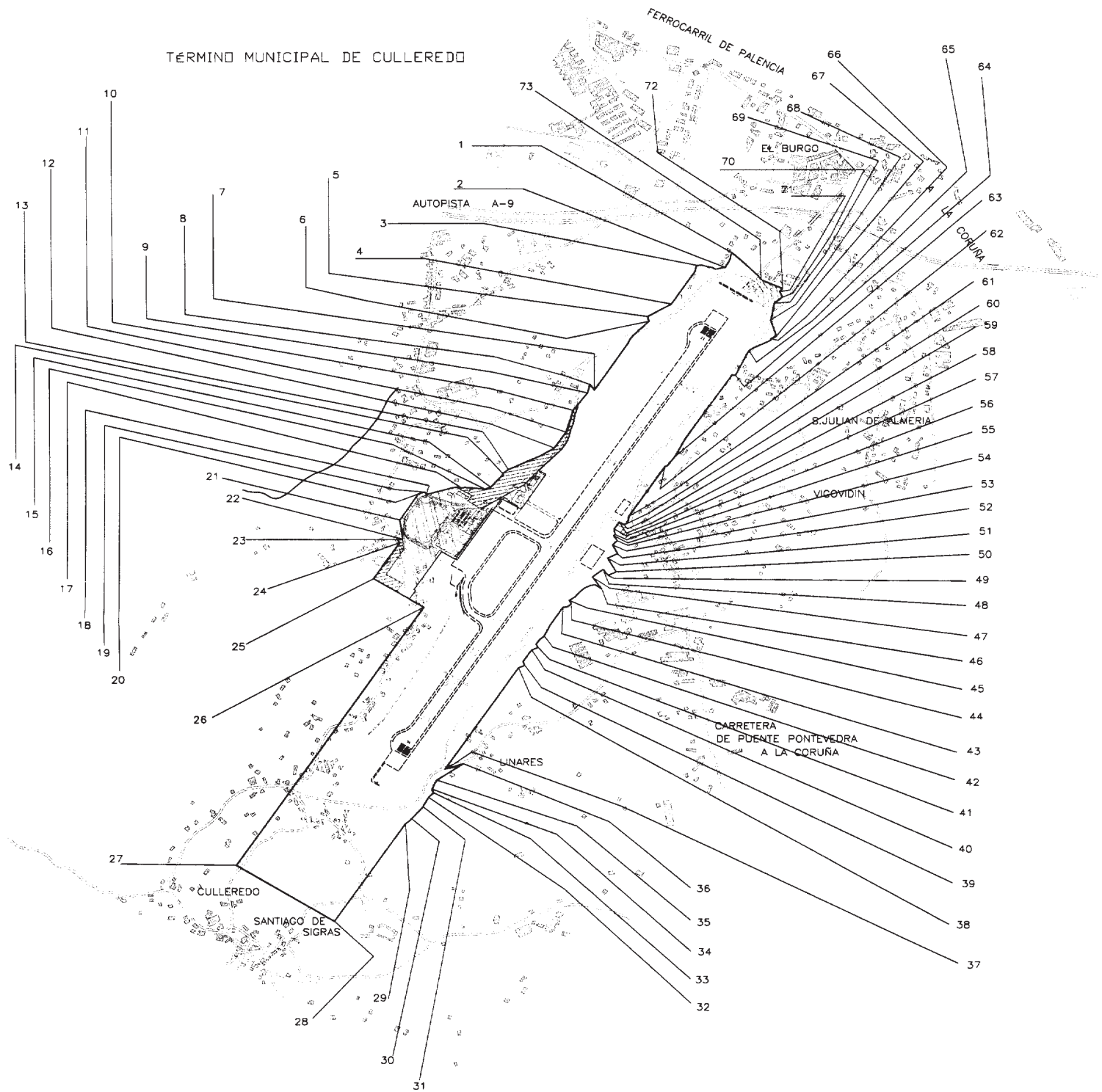
Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento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

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

Madrid, 31 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO



— LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO

▭ SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES

▨ SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS

▩ ZONA DE RESERVA

PLAN DIRECTOR
 AEROPUERTO DE A CORUÑA
 COORDENADAS UTM
 DE LA ZONA DE SERVICIO

Coordenadas UTM de la Zona de Servicio

Aeropuerto de A Coruña

1	X Y	551470 4795807
2	X Y	551447 4795751
3	X Y	551351 4795758
4	X Y	551266 4795611
5	X Y	551185 4795563
6	X Y	551190 4795546
7	X Y	551006 4795283
8	X Y	550991 4795304
9	X Y	550983 4795272
10	X Y	550934 4795205
11	X Y	550911 4795122
12	X Y	550871 4795062
13	X Y	550715 4794980
14	X Y	550696 4794964
15	X Y	550654 4794912
16	X Y	550636 4794906
17	X Y	550556 4794909
18	X Y	550436 4794885
19	X Y	550428 4794894
20	X Y	550408 4794887
21	X Y	550346 4794788
22	X Y	550355 4794714
23	X Y	550337 4794712
24	X Y	550346 4794700
25	X Y	550256 4794562
26	X Y	550426 4794452
27	X Y	549789 4793467
28	X Y	550122 4793252
29	X Y	550363 4793625

30	X Y	550385 4793645
31	X Y	550424 4793690
32	X Y	550443 4793726
33	X Y	550459 4793743
34	X Y	550455 4793756
35	X Y	550470 4793791
36	X Y	550560 4793854
37	X Y	550499 4793835
38	X Y	550747 4794220
39	X Y	550768 4794229
40	X Y	550791 4794287
41	X Y	550813 4794298
42	X Y	550834 4794341
43	X Y	550897 4794452
44	X Y	550926 4794465
45	X Y	550919 4794478
46	X Y	551029 4794523
47	X Y	550998 4794568
48	X Y	551035 4794599
49	X Y	551052 4794576
50	X Y	551079 4794589
51	X Y	551050 4794642
52	X Y	551084 4794659
53	X Y	551068 4794692
54	X Y	551083 4794708
55	X Y	551072 4794728
56	X Y	551077 4794732
57	X Y	551074 4794752
58	X Y	551091 4794779
59	X Y	551107 4794770
60	X Y	551117 4794774

61	X	551124
	Y	4794802
62	X	551246
	Y	4794991
63	X	551279
	Y	4795028
64	X	551483
	Y	4795339
65	X	551528
	Y	4795432
66	X	551602
	Y	4795478
67	X	551621
	Y	4795488
68	X	551601
	Y	4795550
69	X	551614
	Y	4795614
70	X	551641
	Y	4795638
71	X	551632
	Y	4795658
72	X	551642
	Y	4795670
73	X	551568
	Y	4795706

17397 *RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2001, conjunta de la Subsecretaría de Fomento y la Subsecretaría de Economía, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos».*

De conformidad con lo establecido en la disposición adicional segunda de la Ley 24/1998 de 13 de julio, del Servicio Postal Universal y de Liberalización de los Servicios Postales, se dicta la presente Resolución sobre emisión y puesta en circulación de la serie de sellos de Correos: «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos».

En su virtud, hemos resuelto:

Primero.—Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda se procederá a la estampación de una serie de sellos de Correos con la denominación de: «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos».

Segundo.—Sociedad Estatal Correos y Telégrafos.

El próximo día 15 de septiembre, se emitirá un sello dedicado a la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos.

El 22 de junio de 2001, el Gobierno aprobó la transformación de Correos en una sociedad anónima estatal. Esta modificación jurídica fue adoptada por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medias Fiscales, Administrativas y del Orden Social. La denominada «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima», ha sido constituida con un capital público 100 por 100 del Estado.

La transformación de Correos en sociedad estatal viene impuesta por los cambios del entorno, las nuevas tecnologías y la liberalización del sector postal europeo, y se enmarca dentro de la política de modernización del operador público postal para prestar, por una parte, el servicio universal con calidad y regularidad y, por otra, para competir en términos de igualdad con las otras empresas que operan en el mercado.

Características técnicas:

Procedimiento de impresión: Huecograbado.

Papel: Estucado, engomado, fosforescente.

Dentado: 13 3/4.

Tamaño del sello: 40,9 × 28,8 milímetros (horizontal).

Valor postal: 0,24 euros (40 pesetas).

Efectos en pliego: 50.

Tirada: 1.200.000.

Tercero.—La venta y puesta en circulación de esta emisión se iniciará el 15 de septiembre de 2001.

Su distribución a los puntos de venta cesará el 31 de diciembre del año 2001, no obstante lo cual mantendrán indefinidamente su valor a efectos de franqueo, hasta que se dicte orden en contrario.

Cuarto.—De estos efectos quedarán reservadas en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda 3.500 unidades a disposición de la «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima», para atender los compromisos internacionales, derivados de la pertenencia a la Unión Postal Universal y de los intercambios con otras Administraciones Postales, así como para su incorporación a los fondos filatélicos del Museo Postal y Telegráfico y para la promoción del sello español.

Otras 2.000 unidades de estos efectos serán reservadas a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda, para atenciones de intercambio con los Organismos emisores de otros países, integración en los fondos filatélicos del Museo de dicha Fábrica y promoción filatélica nacional e internacional.

Quinto.—Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda se procederá a la destrucción de los proyectos, maquetas, dibujos, pruebas, planchas y cualquier otro elemento o material utilizado, una vez realizada la emisión. Sin embargo, cuando resulte, a juicio de la Fábrica, que alguno de los elementos empleados en la preparación o estampado de la emisión anteriormente aludida encierra gran interés histórico o didáctico, podrá ser destinado, convenientemente inutilizado, a dotar el Museo de la Fábrica, el Museo Postal o cualquier otro Museo de interés en la materia. En todo caso se extenderá la correspondiente acta, tanto de la inutilización como de los elementos que en calidad de depósito se integren en alguno de los indicados Museos.

Lo que comunicamos a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 3 de septiembre de 2001.— El Subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez Menéndez, el Subsecretario de Economía, P.S (Orden de 6 de julio de 2001, «Boletín Oficial del Estado» del 7), el Secretario general técnico, Juan Daniel Salido Del Pozo.

Ilmo. Sr. Presidente de la «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima», e Ilmo. Sr. Presidente Director de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

17398 *ORDEN de 5 de septiembre de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Santiago.*

El aeropuerto de Santiago, 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 segunda 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 799/1991, de 10 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Santiago de Compostela. Igualmente, el aeropuerto forma parte del aeródromo de Santiago, utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto («aeródromo de utilización conjunta»), según el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

El aeropuerto de Santiago está situado en la confluencia de los términos municipales de Santiago de Compostela, O Pino y El Boqueixón; ha gestionado en 1998 más de 1,2 millones de pasajeros en unos 21.000 movimientos de aeronaves. Dispone en la actualidad de una única pista de vuelos, denominada 17-35, y dimensiones 3.200 × 45 metros, con su correspondiente franja de seguridad, una calle de rodadura paralela y cuatro calles de salida de pista. La plataforma de estacionamiento de aeronaves ofrece 10 posiciones de estacionamiento, así como una zona específica para aviación general; dispone, asimismo, de un edificio terminal de pasajeros, otro de mercancías y de varias zonas para aparcamiento de vehículos.