

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.

Las principales necesidades detectadas del estudio del estado actual del aeropuerto y de las expectativas de crecimiento del tráfico a corto, medio y largo plazo, consisten fundamentalmente en la ampliación y reestructuración de la plataforma de estacionamiento de aeronaves para aumentar el número de puestos y su rendimiento operativo actual, así como en la ampliación y reestructuración del área terminal, con el fin de ofrecer un adecuado servicio de calidad a la demanda futura prevista.

En el campo de vuelos, el Plan Director propone por una lado la construcción de una calle de salida rápida para cada una de las cabeceras, lo que permite aumentar su capacidad desde las 30 operaciones a la hora actuales hasta las 40, y por otro lado independizar la calle de rodadura de la plataforma, como mejora operativa. La plataforma de estacionamiento de aeronaves resulta el elemento más crítico de todos los que componen el sistema aeroportuario, debido a la insuficiencia de puestos; por ello, se propone desarrollarla hacia el sur y el oeste de la actual.

En cuanto al Área Terminal de Pasajeros, el Plan Director propone la demolición a medio plazo del actual Edificio Terminal de pasajeros y la construcción de un nuevo Terminal al sudoeste del edificio actual, con dos plantas y pasarelas de acceso a las aeronaves, permitiendo el desarrollo de la nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves. Por otra parte, al sur de los nuevos hangares se situaría el terminal de mercancías, la actual central eléctrica, el nuevo edificio de campo y actividades complementarias y una plataforma para equipos de «handling». La nueva torre de control, de estructura independiente, se construiría al sur del nuevo terminal de pasajeros; y, finalmente, la planificación de aparcamientos y accesos se realizará de forma consecutiva, sin entorpecer la operatividad de las instalaciones aeroportuarias en cada una de las fases de desarrollo consideradas.

Por estas razones, y considerando la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la zona, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos 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 Santiago 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, permite que el Plan Director incluya en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por último, y dado que el aeropuerto de Santiago forma parte de un aeródromo utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto («aeródromo de utilización conjunta»), su aprobación debe llevarse a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de

conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 5 del Real Decreto 2591/1998 y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a este tipo de aeródromos, según determina la disposición adicional tercera del mismo Real Decreto. A este efecto el Plan Director fue informado por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA), que dio el visto bueno en su Ponencia de aeródromos 4/99.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Santiago 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.

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 construcción de un nuevo edificio terminal, demoliendo el actual, ampliando así la plataforma de estacionamiento de aeronaves, y dotar a la pista de vuelos de una calle de salida rápida para aumentar su capacidad. Todo ello implicaría la reubicación de una serie de instalaciones y edificios, como la Torre de Control.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Fomento, 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 Santiago» 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, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 339,76 hectáreas, de las cuales alrededor de 243,7 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 81,54 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 14,52 hectáreas a las zonas de reserva aeroportuaria.

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

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden a lo largo de todo el lado oeste del aeropuerto, ocupando una superficie de 43,2 hectáreas. Estas necesidades de terrenos se representan gráficamente en el plano número X 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 V 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 zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares, así como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 243,7 hectáreas.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 17-35, calles de rodaje y franja de seguridad. La plataforma de estacio-

namiento de aeronaves está situada al oeste del campo de vuelos, a la altura del punto medio de la pista, 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 nuevos puestos de estacionamiento para aeronaves de carga, 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 81,54 hectáreas, que se distribuyen en las siguientes zonas funcionales, según figura en el Plano IV del Plan Director:

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: 46,7 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 5,62 hectáreas.

2.3 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 7,69 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 8,97 hectáreas.

2.5 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 5,43 hectáreas.

2.6 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: 7,12 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 áreas anteriormente citadas. La superficie de reserva aeroportuaria ocupa una extensión estimada de 14,52 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.

Las zonas militares, que forman parte del aeródromo de utilización conjunta excluidas de la zona de servicio, representadas en el plano número V del Plan Director, ocupan una superficie de 12,45 hectáreas.

Quinto.—Dentro de la zona de servicio del aeropuerto se definen dos zonas cuyo uso deberá coordinarse con el Plan especial del Camino de Santiago. Estas zonas se ubican en la parte norte y noroeste del aeropuerto, según figura en el plano número XV del Plan Director incluido como anexo a esta Orden, y ocupan una superficie de 8,41 hectáreas.

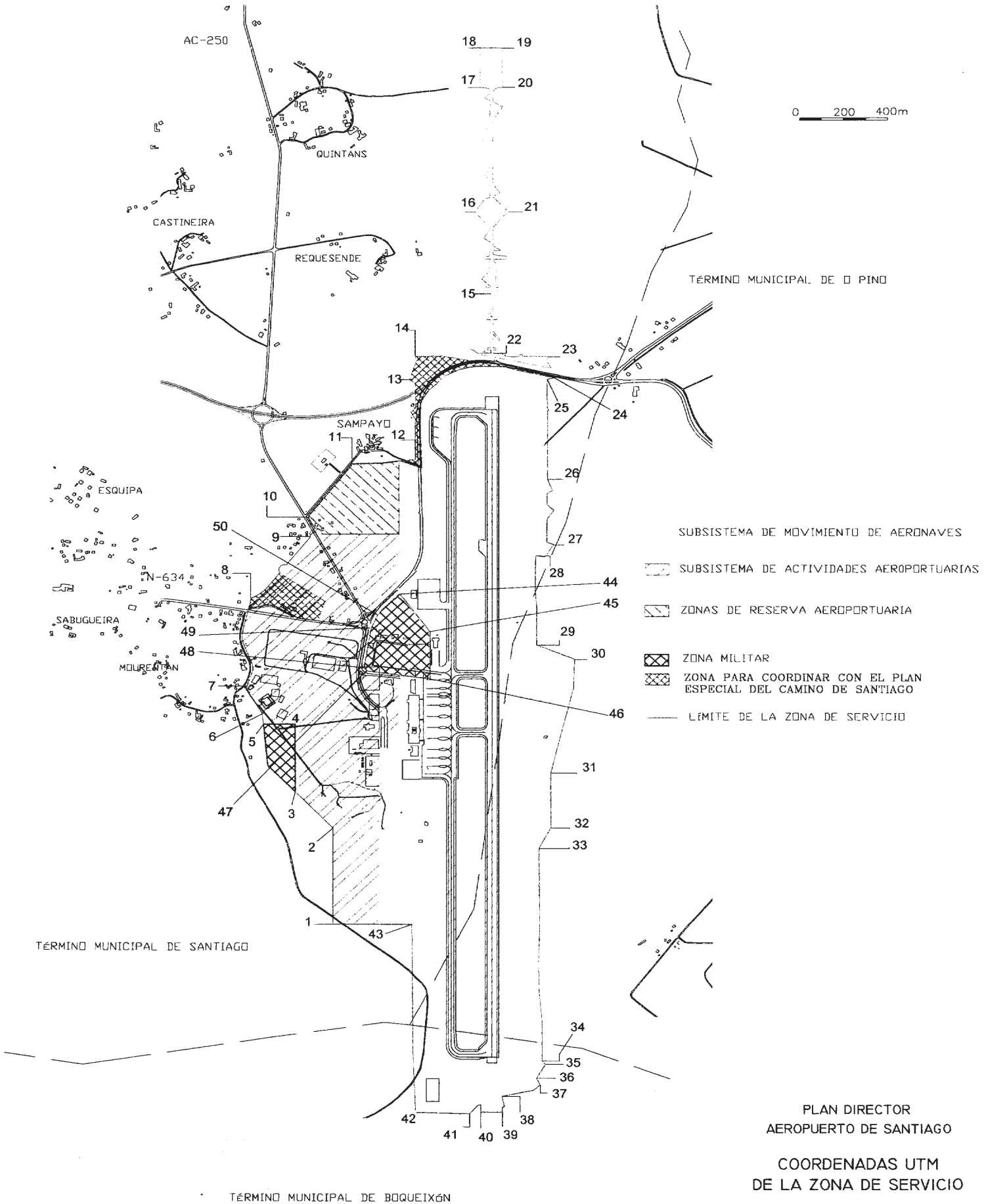
Sexto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 5 de septiembre de 2001.

LUCAS GIMÉNEZ

Excmos. Sres. Ministros de Fomento y Defensa.

ANEXO



Coordenadas UTM del Sistema General Aeroportuario

Aeropuerto de Santiago

1	X Y	547357 4748351
2	X Y	547240 4749212
3	X Y	547053 4749342
4	X Y	546968 4749686
5	X Y	546816 4749648
6	X Y	546797 4749687
7	X Y	546690 4749798
8	X Y	546601 4750225
9	X Y	546788 4750588
10	X Y	546753 4750676
11	X Y	546883 4750980
12	X Y	547167 4751075
13	X Y	547046 4751451
14	X Y	547043 4751569
15	X Y	547289 4751952
16	X Y	547125 4752326
17	X Y	547007 4752930
18	X Y	546959 4753121
19	X Y	547057 4753144
20	X Y	547108 4752956
21	X Y	547276 4752367
22	X Y	547372 44751671
23	X Y	547611 4751617
24	X Y	547669 4751617
25	X Y	547638 4751602
26	X Y	547760 4751125
27	X Y	547864 44750818
28	X Y	547801 4750744
29	X Y	547914 4750315

30	X Y	548097 4750289
31	X Y	548129 4749716
32	X Y	548197 4749458
33	X Y	548170 4749344
34	X Y	548442 4748331
35	X Y	548459 4748318
36	X Y	548438 4748242
37	X Y	548461 4748214
38	X Y	548309 4748116
39	X Y	548328 4748040
40	X Y	548233 4748016
41	X Y	548186 4747995
42	X Y	547948 4747943
43	X Y	547702 4748838
44	X Y	547801 4750279
45	X Y	547436 4750260
46	X Y	547491 4750037
47	X Y	547205 4750008
48	X Y	547187 4750020
49	X Y	547171 4750215
50	X Y	547182 4750412

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

17399 *RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de los proyectos «Terminación del muelle número 2 en la ampliación del puerto de Bilbao en el abra exterior» y «Muelle número 3 en la ampliación del puerto de Bilbao en el abra exterior», de la Autoridad Portuaria de Bilbao.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa