

122	X Y	605136 4415280
123	X Y	605145 4415286
124	X Y	605129 4415320
125	X Y	604609 4415150
126	X Y	60585 4415157
127	X Y	604596 4415304
128	X Y	604617 4415325
129	X Y	604597 4415329
130	X Y	604598 4415352
131	X Y	604589 4415366
132	X Y	604599 4415371
133	X Y	604599 4415389
134	X Y	604604 4415407
135	X Y	604587 4415413
136	X Y	604594 4415509
137	X Y	604612 4415542
138	X Y	604610 4415553
139	X Y	604590 4415575
140	X Y	604573 4415574
141	X Y	604569 4415621
142	X Y	604554 4415640
143	X Y	604528 4415655
144	X Y	605206 4414686
145	X Y	605083 4414709
146	X Y	605077 4415251
147	X Y	603821 4410700
148	X Y	603817 4410670
149	X Y	603898 4410658
150	X Y	603902 4410688

**17475** *ORDEN de 3 de agosto de 2001 por la que se crea y regula el Premio Nacional de Arquitectura del Ministerio de Fomento.*

Como recompensa y reconocimiento a la meritoria labor profesional en el ámbito de la Arquitectura, desarrollada fundamentalmente en España, se instituye con carácter anual el Premio Nacional de Arquitectura del Ministerio de Fomento.

Mediante este Premio se pretende destacar las aportaciones más sobresalientes y continuadas en una trayectoria profesional, en la que concurren méritos objetivos que hayan puesto especialmente de relieve los aspectos sociales, económicos, estéticos y tecnológicos de la Arquitectura.

En su virtud, he tenido a bien disponer:

Primero.—Con el carácter de Premio Nacional, se convocará anualmente el Premio Nacional de Arquitectura del Ministerio de Fomento. Dicho Premio se otorgará como recompensa y reconocimiento a la meritoria labor profesional, de un Arquitecto, desarrollada fundamentalmente en España. El Premio no podrá recaer en persona que haya desempeñado puesto o cargo, durante los cinco años anteriores a su convocatoria, en el Ministerio de Fomento, organismos autónomos, entidades públicas empresariales, entes públicos o sociedades estatales de él dependientes.

Segundo.—La dotación económica del Premio Nacional de Arquitectura será de 30.000 euros, cuantía que no podrá dividirse.

Tercero.—1. El Premio se fallará por un Jurado presidido por el Ministro de Fomento o por el titular del órgano del Departamento que designe, e integrado además por el Director general de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo, el Secretario general Técnico, y, en su caso, la persona premiada en la anterior convocatoria, así como hasta cinco miembros más.

2. Será Secretario del Jurado, sin voz ni voto, el titular de la Subdirección General de Arquitectura del Ministerio de Fomento, ostentando dicha Unidad la Secretaría del mismo.

3. La Orden por la que se convoque anualmente el Premio contendrá la designación de los miembros del Jurado que no sean natos.

4. Los miembros del Jurado tendrán derecho a percibir, si procede por razón de su domicilio, dietas y gastos de viaje, así como, en su caso, las asistencias que se determinen.

5. Las normas de procedimiento y régimen de votaciones del Jurado se adecuarán a lo previsto en los artículos 22 a 27 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Cuarto.—Los candidatos al Premio podrán ser presentados por los miembros del Jurado y por las Organizaciones, Instituciones y Corporaciones que tengan acreditada vinculación con la Arquitectura, mediante propuestas razonadas dirigidas a la Secretaría del Jurado.

Quinto.—La concesión del Premio será publicada en el «Boletín Oficial del Estado», mediante Resolución del Presidente del Jurado, y su entrega se efectuará en un acto público, con la solemnidad y difusión adecuadas.

Sexto.—El Premio Nacional de Arquitectura del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2001, será convocado en el primer trimestre de 2002.

Séptimo.—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de agosto de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Excmos. Sres. Secretario de Estado de Infraestructuras y Subsecretario.

**17476** *ORDEN de 3 de agosto de 2001 por la que se crea y regula el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento.*

Como recompensa y reconocimiento a la meritoria labor profesional en el ámbito de las infraestructuras del transporte, desarrollada fundamentalmente en España, se instituye con carácter anual el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento.

Mediante este Premio se pretende destacar las aportaciones más sobresalientes y continuadas en una trayectoria profesional, en la que concurren méritos objetivos que hayan puesto especialmente de relieve los aspectos sociales, económicos, estéticos y tecnológicos de la Ingeniería Civil.

En su virtud, he tenido a bien disponer:

Primero.—Con el carácter de Premio Nacional, se convocará anualmente el Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento. Dicho Premio se otorgará como recompensa y reconocimiento a la meritoria labor profesional, aplicada a las infraestructuras del transporte, de un Ingeniero, desarrollada fundamentalmente en España. El Premio no podrá recaer

en persona que haya desempeñado puesto o cargo, durante los cinco años anteriores a su convocatoria, en el Ministerio de Fomento, organismos autónomos, entidades públicas empresariales, entes públicos o sociedades estatales de él dependientes.

Segundo.—La dotación económica del Premio Nacional de Ingeniería Civil será de 30.000 euros, cuantía que no podrá dividirse.

Tercero.—1. El Premio se fallará por un Jurado presidido por el Ministro de Fomento o por el titular del órgano del Departamento que designe, e integrado además por el Director general de Carreteras, el Director general de Ferrocarriles, el Director general del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, el Secretario general Técnico, y, en su caso, la persona premiada en la anterior convocatoria, así como hasta cinco miembros más.

2. Será Secretario del Jurado, sin voz ni voto, el titular de la Subdirección General de Programación Técnica y Científica del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, ostentando dicha Unidad la Secretaría del mismo.

3. La Orden por la que se convoque anualmente el Premio contendrá la designación de los miembros del Jurado que no sean natos.

4. Los miembros del Jurado tendrán derecho a percibir, si procede por razón de su domicilio, dietas y gastos de viaje, así como, en su caso, las asistencias que se determinen.

5. Las normas de procedimiento y régimen de votaciones del Jurado se adecuarán a lo previsto en los artículos 22 a 27 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Cuarto.—Los candidatos al Premio podrán ser presentados por los miembros del Jurado y por las Organizaciones, Instituciones y Corporaciones que tengan acreditada vinculación con la Ingeniería Civil aplicada a las infraestructuras del transporte, mediante propuestas razonadas dirigidas a la Secretaría del Jurado.

Quinto.—La concesión del Premio será publicada en el «Boletín Oficial del Estado», mediante Resolución del Presidente del Jurado, y su entrega se efectuará en un acto público, con la solemnidad y difusión adecuadas.

Sexto.—El Premio Nacional de Ingeniería Civil del Ministerio de Fomento correspondiente al año 2001, será convocado en el primer trimestre de 2002.

Séptimo.—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de agosto de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Excmos. Sres. Secretario de Estado de Infraestructuras y Subsecretario.

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

17477

ORDEN de 5 de septiembre de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Palma de Mallorca.

El aeropuerto de Palma de Mallorca, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> 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 primera categoría» por el artículo 11.7 de 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 2038/1986, de 28 de junio, por el que modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Palma de Mallorca y Base Aérea de Son San Juan. Igualmente, el aeropuerto forma parte del aeródromo utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto, denominado Palma de Mallorca/Son San Juan, 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.

En el año 2000 el aeropuerto gestionó cerca de 19,5 millones de pasajeros y 177.000 operaciones de aeronaves, lo que lo sitúa como uno de los más importantes de España junto con los de Madrid-Barajas y Barcelona. La tipología del tráfico de pasajeros es regular, algo más del 55 por 100, debido a la regularización de muchos vuelos charter que sin embargo a efectos de gestión siguen considerándose como tales, y predominantemente tipo Schengen. La estructura del tráfico de pasajeros indi-

ca una acusada estacionalidad hacia los meses de verano, sobre todo en el segmento no Schengen y al internacional, correspondiendo el mes punta a agosto.

Dispone en la actualidad de dos pistas paralelas, denominadas 06L-24R, o pista norte, de 3.270 x 45 metros, y 06R-24L, o pista sur, de 3.000 x 45 metros, además de la rodadura paralela de la pista norte, situada a 200 metros de ella, que puede emplearse como pista de vuelo en caso necesario. Todas las cabeceras disponen de aproximación instrumental de categoría I, excepto la 06R, donde la aproximación es de no precisión. Para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma en forma de U que dispone de 75 posiciones para aeronaves comerciales, más una zona con 57 posiciones para aviación general. El campo de vuelos posibilita una capacidad de 78 operaciones a la hora, suficiente para absorber la demanda a corto plazo; sin embargo, es necesario aumentar dicha capacidad, debiéndose actuar sobre el campo de vuelos y el sistema de rodaduras para absorber la demanda a largo plazo.

En cuanto al lado tierra, el aeropuerto de Palma de Mallorca dispone de varios edificios para el tratamiento de pasajeros, conectados entre sí. Estos edificios están integrados por un Terminal principal, con seis plantas, que ubica el procesador; el Terminal o módulo A, dedicado a vuelos regulares y parte de los charter; el Terminal o módulo B, dedicado predominantemente a tráfico no Schengen y Terceros Países; un Terminal o módulo C, conectado al B, y por último, un Terminal o módulo D. Las zonas de carga e industrial se encuentran dispersas en varias zonas del aeropuerto.

El ajuste de la capacidad actual con la demanda esperada, requiere actuar a medio plazo sobre la plataforma comercial, y a corto plazo sobre la de aviación general. En cuanto al lado tierra, se requieren actuaciones a corto plazo localizadas sobre los puntos críticos del terminal de pasajeros, y sobre la zona de carga, que resulta insuficiente a todas luces para los requerimientos del aeropuerto.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto del archipiélago balear como del resto de España, 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 Palma de Mallorca 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.