

## Coordenadas UTM de la zona de servicio Aeropuerto de El Hierro

1	X	215857
	Y	3079284
2	X	215202
	Y	3080619
3	X	215282
	Y	3080665

**17303** ORDEN de 3 de agosto de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de La Palma.

El aeropuerto de La Palma, 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-C»; 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 «B» por el Decreto 463/1974, de 7 de febrero, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma.

El aeropuerto de La Palma ha experimentado un incremento de tráfico desde principios de los años noventa, con una tasa media de crecimiento anual del 4,5 por 100, alcanzando en 1997 prácticamente 700.000 pasajeros.

A diferencia de otros aeropuertos españoles, en el aeropuerto de La Palma se debe añadir a la problemática derivada del ajuste capacidad/demanda el hecho de un entorno orográfico muy complejo que motiva la aparición de afecciones diversas en aquellas infraestructuras y servicios que de otra forma mantendrían su validez por un período temporal mucho mayor. Por tanto, cualquier desarrollo futuro pasa por una propuesta de solución que sea geométrica y ambientalmente compatible con el entorno.

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista (01-19) de 2.200 x 45 metros, con una capacidad máxima admisible de 10 operaciones a la hora. Dicho valor de capacidad es suficiente para absorber la demanda prevista hasta aproximadamente el año 2007-2010. No obstante, el análisis realizado en el Plan Director muestra que existen, en primer término, carencias a nivel del Edificio Terminal de Pasajeros y de zona de aparcamiento de vehículos, que se revelan a muy corto plazo, siendo necesaria una actuación a este respecto en los próximos años. Inmediatamente después, se pone de manifiesto la segunda problemática importante en el aeropuerto, y es la carencia de puestos de estacionamiento en la plataforma de aeronaves.

Por estas razones, y considerando la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la isla y del archipiélago canario, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto y dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y el transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de La Palma 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 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 La Palma 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 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 el desarrollo de un nuevo edificio terminal, más hacia el este que el actual, integrándolo en un solo edificio con la Torre de Control y el Bloque Técnico; la ampliación por el este y por el norte de la plataforma de estacionamiento de aeronaves; la construcción de un aparcamiento público elevado y diferentes actuaciones de reacondicionamiento y reubicación de las instalaciones y equipos afectados por las ampliaciones.

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 La Palma», 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, 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 198,52 hectáreas, de las cuales alrededor de 156,36 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves y 42,16 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 4.5 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 distribuyen por una parte en la zona oeste (plataforma zona oeste y urbanización aneja), con una extensión de 5,8 hectáreas, y por otra, en dos franjas de extensiones 5,4 y 2,4 hectáreas, para incrementar las medidas de seguridad en la franja oeste de la pista de vuelo. Por último, se incluyen en la zona de servicio los terrenos al sur de la pista de vuelos, próximos a la cabecera 01, con una extensión de 0,8 hectáreas. Estas necesidades de terreno, que ocupan un total de 14,4 hectáreas, se representan gráficamente en el plano número 4.4 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio 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 4.3 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Sub-

sistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales.

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 auxiliares y las instalaciones de ayudas a la navegación aérea. Comprende una superficie estimada de 156,36 hectáreas, y se representa en el plano número 4.3 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 01-19, calles de rodaje y franja de seguridad.

1.2 Plataforma de estacionamiento comercial: Comprende la zona para el estacionamiento de aeronaves comerciales anexa al Edificio Terminal actualmente existente, más las ampliaciones previstas y sus calles de acceso.

1.3 Plataforma de estacionamiento de aeronaves zona oeste: Se define para dar servicio a las nuevas Áreas de Carga, de Aviación General e Industrial, y se ubica en la zona oeste del aeropuerto a la altura de la cabecera 01.

1.4 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.

1.5 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 todas las necesarias para el correcto y eficiente funcionamiento de la operación de las aeronaves.

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 42,16 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.2.

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. Su superficie total es de 8,8 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 2,43 hectáreas.

2.3 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,83 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 16,53 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: 5,12 hectáreas.

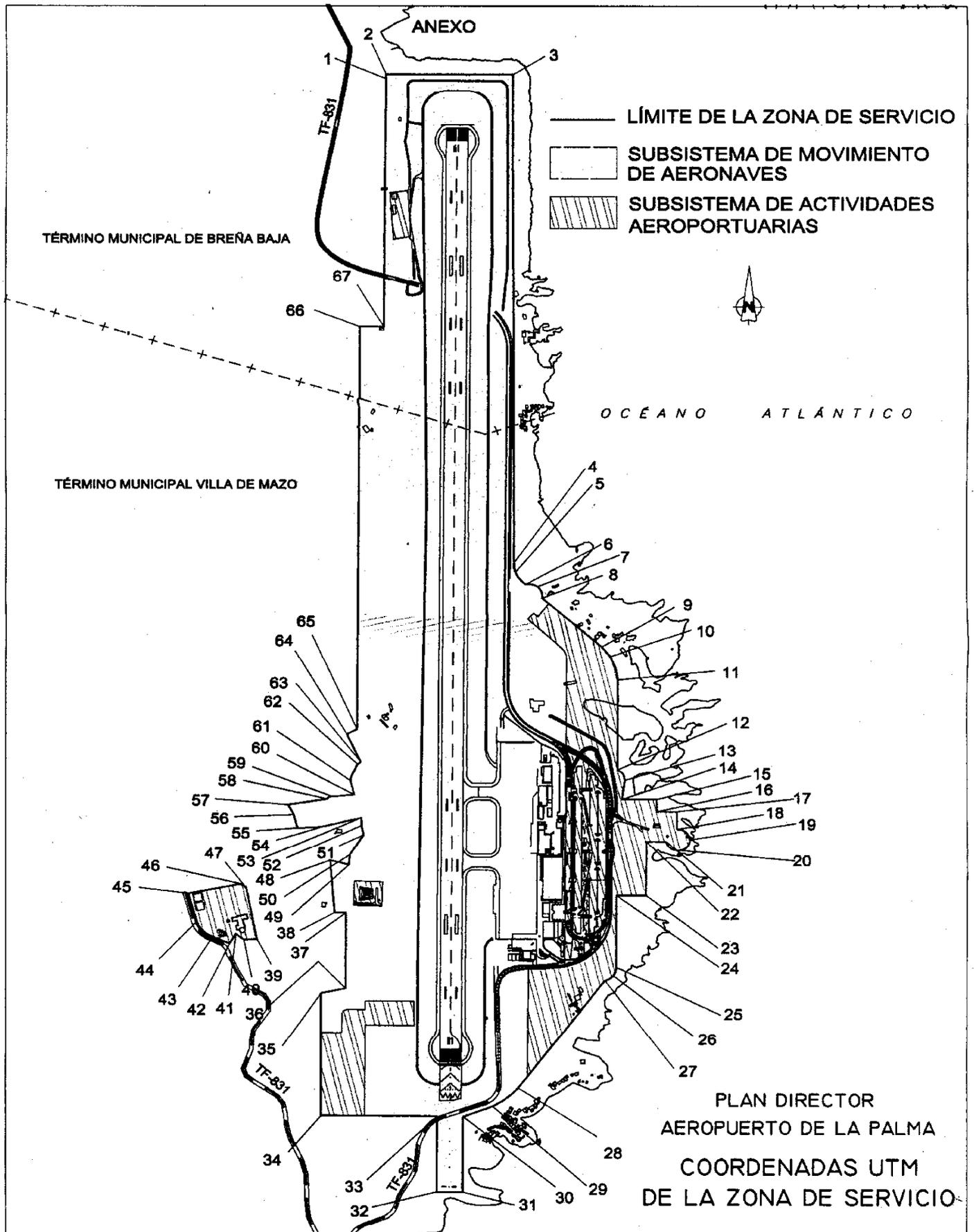
2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 8,45 hectáreas.

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, 3 de agosto de 2001.

ÁLVAREZ CASCOS-FERNÁNDEZ



## Coordenadas UTM de la zona de servicio Aeropuerto de La Palma

1	X Y	230444 3170921
2	X Y	230444 3170931
3	X Y	230709 3170931
4	X Y	230713 3169786
5	X Y	230716 3169763
6	X Y	230738 3169735
7	X Y	230762 3169729
8	X Y	230772 3169703
9	X Y	230897 3169589
10	X Y	230914 3169566
11	X Y	230931 3169511
12	X Y	230929 3169301
13	X Y	230945 3169278
14	X Y	230939 3169233
15	X Y	231011 3169233
16	X Y	231011 3169204
17	X Y	231054 3169204
18	X Y	231054 3169163
19	X Y	231080 3169138
20	X Y	231060 3169113
21	X Y	231030 3169134
22	X Y	230989 3169134
23	X Y	230989 3169007
24	X Y	230927 3169007
25	X Y	230927 3168840
26	X Y	230921 3168820
27	X Y	230903 3168808
28	X Y	230722 3168555
29	X Y	230669 3168512
30	X Y	230608 3168488

31	X Y	230606 3168313
32	X Y	230552 3168314
33	X Y	230553 3168489
34	X Y	230310 3168490
35	X Y	230311 3168779
36	X Y	230362 3168790
37	X Y	230363 3168967
38	X Y	230339 3168967
39	X Y	230176 3168904
40	X Y	230149 3168903
41	X Y	230132 3168916
42	X Y	230119 3168893
43	X Y	230084 3168910
44	X Y	230051 3168946
45	X Y	230033 3169011
46	X Y	230143 3169033
47	X Y	230154 3169024
48	X Y	230329 3169089
49	X Y	230369 3169078
50	X Y	230370 3169102
51	X Y	230399 3169149
52	X Y	230395 3169171
53	X Y	230394 3169189
54	X Y	230313 3169168
55	X Y	230261 3169165
56	X Y	230253 3169197
57	X Y	230241 3169220
58	X Y	230323 3169234
59	X Y	230332 3169240
60	X Y	230380 3169244
61	X Y	230371 3169277

62	X	230386
	Y	3169314
63	X	230393
	Y	3169319
64	X	230364
	Y	3169384
65	X	230385
	Y	3169396
66	X	230391
	Y	3170337
67	X	230441
	Y	3170336

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

### 17304 *ORDEN de 5 de septiembre de 2001, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Norte.*

El aeropuerto de Tenerife-Norte, 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 segunda 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 2025/1976, de 24 de septiembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife. Igualmente, el aeropuerto forma parte del aeródromo de utilización conjunta denominado Tenerife-Norte/Los Rodeos, 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 Tenerife-Norte está situado en la zona denominada Llano de San Lázaro en el término municipal de La Laguna; cuenta con un tráfico en el año 1998 ligeramente superior a 2.000.000 de pasajeros, cerca de 40.000 operaciones de aeronaves y con una tendencia estable en los últimos años en torno a estas cifras. La estructura del tráfico de pasajeros indica el predominio absoluto del segmento nacional regular, que representa la práctica totalidad de los movimientos; no existe apenas estacionalidad a lo largo del año debido al carácter de ese tipo de tráfico.

Dispone en la actualidad de una única pista (12-30) de 3.400 × 45 metros. Para el estacionamiento de aeronaves existen dos plataformas: una para aviación comercial, con 15 puestos de estacionamiento, y otra para aviación general, con seis puestos para aeronaves ligeras. En cuanto al lado tierra, el aeropuerto de Tenerife-Norte dispone de un edificio terminal para el tratamiento de los pasajeros en salidas, y otro edificio terminal de llegadas, al oeste del primero, que tras la construcción de un nuevo terminal se destinará a otros usos aeroportuarios. Está prevista la inauguración de un nuevo edificio terminal de pasajeros, en el lugar ocupado por el actual edificio de salidas, para el año 2001.

La capacidad del espacio aéreo/campo de vuelos se cifra en 30 aeronaves hora punta, reducido debido a los procedimientos de aproximación que imponen separaciones entre llegadas de 10 MN. La plataforma de aeronaves puede acoger hasta 32 movimientos hora punta, y en ambos casos esta capacidad se verá superada por la demanda prevista en los próximos años.

Por estas razones, y considerando la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la isla y del archipiélago canario, 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 imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Tenerife-Norte 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 último, y dado que el aeropuerto de Tenerife-Norte forma parte del aeródromo de utilización conjunta denominado Tenerife-Norte/Los Rodeos, 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 5/99.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Tenerife-Norte 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 provisiones 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 única puerta de entrada del turismo interinsular, 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 renovación de instalaciones de navegación aérea; la ampliación de la plataforma de estacionamiento en 11 puestos, en sentido longitudinal, lo que supondrá en el lado oeste el desplazamiento de la zona destinada a «handling», y con ello las de carga y aviación general; la disposición de un edificio terminal con aproximadamente 40.000 metros cuadrados; la disposición de un aparcamiento de vehículos con cerca de 1.300 plazas; la habilitación de una pequeña zona industrial al este de la plataforma de aeronaves; la reubicación de la torre de control (ya en estudio) y del centro de emisores; la disposición de una zona para un edificio independiente de bloque técnico, y el acondicionamiento de un edificio terminal de aviación general, aumentando su plataforma en 7 puestos para el último horizonte de tráfico. También se acondicionará la zona de carga mediante la construcción de unos patios anexos.