

1. Antecedentes y Marco Jurídico



Contenidos

1. Antecedentes y Marco Jurídico	1.1
1.1. El Plan Director	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Vigo.....	1.5
1.3. Marco Legal.....	1.6
1.4. Alcance, y vigencia del Plan Director.....	1.12
1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.12
1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.12
1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director.....	1.13
1.5. Reseña histórica del Aeropuerto.....	1.14



1.1. El Plan Director

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

En este sentido, el Plan Director es una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por **Aena** para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

El R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres. Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

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 son las siguientes: 1. "Subsistema de Movimiento de Aeronaves"; 2. "Subsistema de Actividades Aeroportuarias", con sus correspondientes zonas funcionales y 3. "Zona de 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 auxiliares.

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, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

Zona de Pasajeros

Zona de Carga

Zona de Apoyo a la Aeronave

Zona de Servicios

Zona de Aviación General

Zona de Abastecimiento

Zona de Actividades Complementarias

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.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.



1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Vigo

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Vigo, definiendo y ordenando los diferentes subsistemas que lo integran y estructuran conforme a su funcionalidad interdependiente, buscando un equilibrio armónico y eficiente de la actividad global aeroportuaria y garantizando su desarrollo y expansión futuros.

Conforme a esto, los criterios de diseño adoptados para el Aeropuerto de Vigo son:

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobra y estacionamiento, se diseñará para las horas punta de tráfico comercial definidas para los horizontes de estudio considerados dentro del Desarrollo Previsible.
- El Área de accesos se diseñará para las horas de máxima afluencia de pasajeros. Igualmente, el Área de aparcamiento se diseñará con el mismo criterio anterior.
- El Edificio Terminal de Pasajeros y sus diversas dependencias se diseñarán atendiendo a los criterios establecidos por IATA. Aena ha considerado como parámetros estándar para sus instalaciones los correspondientes a niveles de calidad de servicio B establecidos para la hora de diseño de cada horizonte de estudio del Desarrollo Previsible.
- El resto de las zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas, teniendo en cuenta las características y tipología del aeropuerto en estudio.

El "Artículo 7. Revisión de los Planes Directores" del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, impone la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

El crecimiento del tráfico, tanto de pasajeros como de aeronaves, experimentado por el aeropuerto, muy superiores a los previstos en el Plan Director vigente (aprobado por O.M. de 31 de julio de 2001), hace aconsejable realizar una serie de actuaciones para garantizar un tratamiento del tráfico con los debidos niveles de calidad.

Esta circunstancia motiva, de acuerdo con lo prescrito por el punto 7 Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/98, la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Vigo.



1.3. Marco Legal

La normativa de aplicación a que se encuentra sujeto este Plan Director, es la siguiente:

Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.

Real Decreto 1.558/1977 de 4 de julio transfiere la *Subsecretaría de Aviación Civil* (hoy *Dirección General de Aviación Civil*), al *Ministerio de Transportes y Comunicaciones* (actual *Ministerio de Fomento*).

Real Decreto Ley 12/1978 de 27 de abril, que delimita las competencias entre las administraciones militar y civil y adjudica la coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos civiles a la administración civil (inicialmente *Ministerio de Transportes y Comunicaciones*, actualmente *Ministerio de Fomento*).

Artículo 82 de la Ley 4/90, de 29 de junio, que crea el ente *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)* y **Real Decreto 905/1991 de 14 de junio**, que define el régimen estatutario por el que se regirá *Aena*.

Artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, que convierte a *Aena* en Entidad Pública Empresarial.

Real Decreto 2.858/1981 de 27 de noviembre, que adapta la clasificación hecha en la *Ley de Navegación Aérea* al concepto de "interés general" de la Constitución.

Artículo 156 y Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, -modificado por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, sobre la planificación de los Aeropuertos de interés general.

Real Decreto 2.591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la *Ley 13/1996*, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.





Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas modificado por **Decreto 2.490/1974**, de 9 de agosto, y **Decreto 1.844/1975**, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el **Real Decreto 1.541/2003** de 5 de diciembre.

Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre "Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

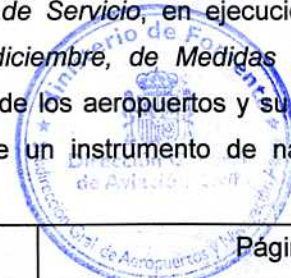
Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil.

Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que es una transposición que incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las distintas Administraciones Públicas.

Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la **Ley 37/2003** de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Real Decreto 862/2009, de 14 de Mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

Conforme a lo anterior, de acuerdo al **Real Decreto 2591/1998** de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la **Ley 13/1996**, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza





estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las "Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio."

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de "**Sistema General Aeroportuario**" para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán "incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general."

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

El Plan Director del Aeropuerto de Vigo vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 31 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 13 de septiembre de 2001*. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.





MINISTERIO DE FOMENTO

17395 ORDEN de 31 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Vigo.

El aeropuerto de Vigo, 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» 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 Real Decreto 2278/1986, de 25 de septiembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas en el aeropuerto de Vigo.

El aeropuerto de Vigo sirve un tráfico fundamentalmente nacional. 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 4,91 por 100. En el año 1998 superó los 583.000 pasajeros, con más de 12.000 operaciones de aeronaves y 1.158 toneladas de carga aérea. Su importancia como aeropuerto regular nacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 90 por 100 en 1998.

Dispone de una pista denominada 02-20 de dimensiones 2.400 x 45 metros. Los aterrizajes se realizan normalmente por la cabecera 20, dado que está equipada con ILS categoría I. Esta pista cuenta con una calle de salida rápida y una calle de rodadura de acceso a la cabecera 02. La plataforma de estacionamiento de aeronaves tiene una superficie total de 49.560 metros cuadrados, de los cuales 900 metros cuadrados corresponden a un helipuerto más una zona destinada al estacionamiento de helicópteros, contando en total con siete posiciones, dos de ellas destinadas a aviación general, y se ubica al oeste de la pista, al igual que el edificio terminal de pasajeros, el terminal de carga, la torre de control y la central eléctrica.

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 manera 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 Vigo 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 Vigo 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 2020; 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 2020. Las principales actuaciones consisten en la mejora del balizamiento procediendo a instalar luces de eje de pista: la prolongación de ambos extremos de pista, en 150 metros por la cabecera 02 y en 300 metros por la cabecera 20; construcción de una calle de rodadura paralela que de acceso a la cabecera 20 por el lado oeste; instalación de un ILS categoría II/III por la cabecera 20; construcción de una calle de rodadura a 90.º destinada a operaciones de despegue de aviación general; reordenación y ampliación de la plataforma de manera que cuente con un total de 13 puestos para aviación comercial y nueve puestos de estacionamiento de aviación general; habilitación de salas de embarque en la planta alta del edificio terminal y comunicación de ésta con la plataforma; remodelación del edificio terminal de pasajeros, afectando a salas de embarque, hipódromos de recogida de equipajes y vestíbulo de salidas; ampliación del aparcamiento de vehículos hacia el oeste; ubicación de una zona industrial de segunda línea dedicada a actividades secundarias del aeropuerto y enlace del aeropuerto con la autopista A-9. 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 Vigo» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su desarrollo 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 185,68 hectáreas, de las cuales 146,4 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 15,79 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 23,49 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 de esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación ocupan una superficie total de 34,5 hectáreas, de las que 10,5 hectáreas pertenecen al municipio de Vigo, 18 hectáreas pertenecen al municipio de Redondela, y 6 hectáreas pertenecen al municipio de Mes. Estas 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. «Zona de Reserva Aeroportuaria».





34492

Jueves 13 septiembre 2001

BOE núm. 220

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 146,4 hectáreas, que se representan 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 salida rápida y de rodadura. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al oeste del campo de vuelos, y contiene una zona destinada a operaciones de helicópteros.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: Contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioléctricas 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 unas 15,79 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: 7,66 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 1,05 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,17 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: 0,63 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 3,58 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, incluyendo la nueva depuradora prevista. Superficie: 0,70 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 mencionadas. Su superficie es de 23,49 hectáreas, y 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.

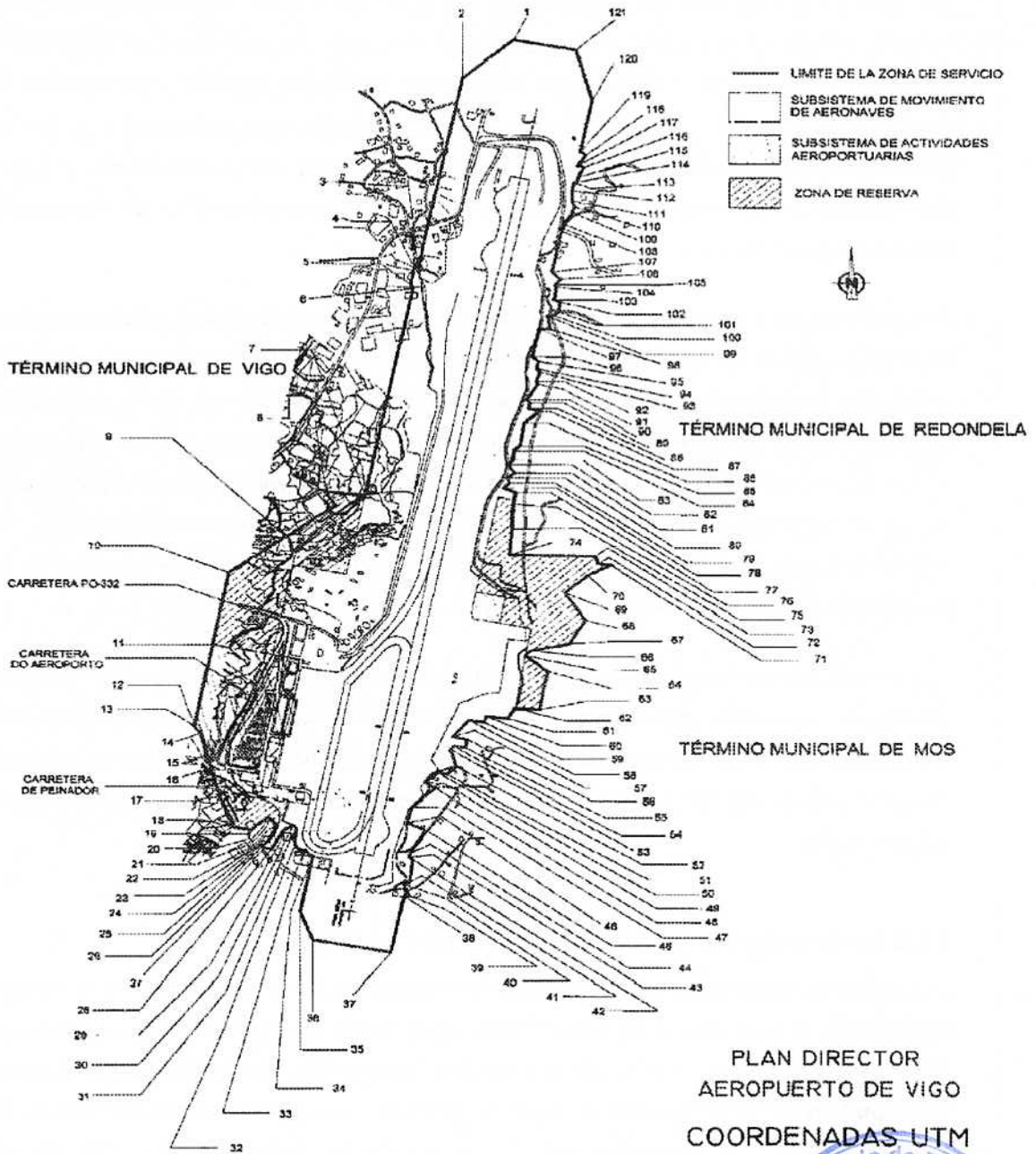
Quinto.-El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 31 de julio de 2001.

ÁLVAREZ CASCOS FERNÁNDEZ



ANEXO



PLAN DIRECTOR
AEROPUERTO DE VIGO
COORDENADAS UTM
DE LA ZONA DE SERVICIO



1.4. Alcance, y vigencia del Plan Director

1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas

De acuerdo con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social y el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director como Sistema General Aeroportuario destinado únicamente al uso de aeropuerto, y no podrá incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

En aplicación de la citada normativa, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la zona de servicio aeroportuario que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable. En el punto III.6 del presente Plan, "Compatibilidad del Entorno con el Aeropuerto" se incluyen los criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

Con carácter de recomendación, el Plan Director establece unas Áreas de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Se recomienda que dicho suelo se clasifique como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras o denominación similar, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del aeropuerto.

1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.





De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en los planos nº 5.1, 5.2 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Vigo, tanto las establecidas en el Real Decreto 2278/1986, de 25 de septiembre, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos números 6.1 a 6.6 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Las curvas isófonas resultantes de procedimientos de evaluación ambiental de actuaciones aeroportuarias que no supongan modificación sustancial del Plan Director complementarán a las incluidas en el mismo a efectos de la determinación de afecciones acústicas.

1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director

El Plan Director mantendrá su vigencia hasta tanto no entre en vigor otro que lo sustituya o se apruebe su revisión de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. El Plan se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberá actualizarse, al menos, cada ocho años.

Se considera que revisten carácter sustancial las alteraciones que impliquen la modificación estructural o funcional del aeropuerto de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria, pudiendo estar sujetas a modificaciones que no supondrán la revisión del contenido del mismo siempre que no se considere que revisten carácter sustancial de acuerdo con lo establecido en este apartado.

La aprobación o modificación del planeamiento especial aeroportuario y la ejecución de obras o actuaciones aeroportuarias, que supongan modificación sustancial del contenido del Plan Director, exigirá la revisión del mismo con arreglo a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

Corresponde a la autoridad aeronáutica competente determinar en cada caso cuando las alteraciones del contenido del Plan constituyen modificación sustancial del mismo.



1.5. Reseña histórica del Aeropuerto

En 1911 la aviación hace su aparición en Vigo con un espectáculo aéreo llevado a cabo por el piloto francés Jules Vedrines. Las fiestas de la aviación se repiten en 1913, en Coya, y en 1919 en la playa de Panjón.

En 1921 se establece con éxito la línea aérea postal Sevilla-Larache, animando a la Dirección General de Correos a estudiar otras posibles líneas con interés postal. Se da la circunstancia de que Vigo es el último puerto europeo utilizado habitualmente por los vapores con destino y procedentes de Sudamérica, motivo por el cual es utilizado para el transporte de la correspondencia. Sin embargo, el recorrido ferroviario Madrid-Vigo supera las treinta horas, por lo que inmediatamente se elige la línea aérea Madrid-Vigo como una candidata preferente para su puesta en servicio.

La ruta elegida por la Comisión Técnica de Correo Aéreo es Madrid-Salamanca-Oporto-Vigo, pero sin embargo dicha línea nunca llegó a adjudicarse.

Una disposición ministerial de Julio de 1927 considera de interés general la construcción de un aeródromo en Galicia, al que se daría el carácter provisional de aduanero. Al mismo tiempo, el puerto de Vigo es habilitado para la hidroaviación.

El Plan de Líneas Aéreas aprobado por el gobierno en Enero de 1928 vuelve a destacar la necesidad de poner en contacto aéreo Madrid y Galicia. Después de los estudios pertinentes para la ubicación del aeródromo se decide situarlo en la zona de gándaras de Budiño, siendo los terrenos cedidos por el ayuntamiento de Porriño.

En Marzo de 1929, se abre al tráfico aéreo oficial para la hidroaviación el puerto marítimo y la bahía de Vigo, y como complemento de estas instalaciones se aprueba la construcción de un "aeropuerto marítimo" en la playa de Cesantes, municipio de Redondela.

Tras comprobar la imposibilidad de realizar la obra en la zona de las gándaras, por encontrarse ésta inundada, se decide buscar otro emplazamiento. Éste se descubre en los terrenos próximos a la estación de tranvía Vigo-Modariz que lleva el nombre del Peinador, donde se plantea el proyecto del nuevo aeropuerto.

Las obras las inicia el ayuntamiento con la ayuda de las empresas locales. La falta de fondos obliga a la prestación gratuita de servicios por parte de los vecinos de Vigo, Lavaderos y Mos en las obras del nuevo aeropuerto.



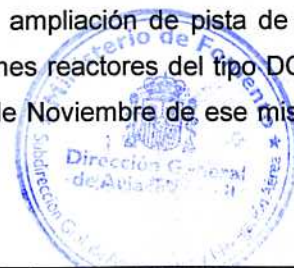
El establecimiento de la línea regular en el vecino aeropuerto de Santiago de Compostela en Septiembre de 1937 hace que quede relegada a un segundo plano la necesidad del aeropuerto de Vigo, y esta circunstancia lleva a que se suprima la aportación de la prestación de trabajo personal, con lo que las obras quedan casi paralizadas. Sin embargo, el empeño del Ayuntamiento y de las organizaciones locales consigue que el Ministerio del Aire se haga cargo de las obras en 1940, al tiempo que se redacta un nuevo proyecto para el aeropuerto.

El Ministerio del Aire convoca el concurso para la ejecución de las obras de explanación y saneamiento en el aeropuerto de Vigo, tras la aprobación del correspondiente proyecto y presupuesto en Mayo de 1940. En 1947 se crea la Junta Técnica Mixta del Aeropuerto de Peinador, nombre que recibe el aeropuerto, a la que el Ayuntamiento de Vigo aporta los fondos necesarios para realizar las expropiaciones de los terrenos. A lo largo de los años 1947 a 1952 se realizan las distintas fases del campo de vuelos, tras su declaración de urgencia. En el otoño de ese último año se inician las obras de afirmado de la pista y se publican las servidumbres aeronáuticas del futuro aeropuerto, que se abre al tráfico aéreo civil, nacional completo e internacional de turismo, el 20 de Abril de 1954, aún sin concluir las instalaciones complementarias.

La primera línea aérea queda inaugurada el 25 de Abril de ese mismo año con la llegada del vuelo procedente de Madrid de la compañía Iberia que opera la línea con sus DC-3. Estos servicios pasan a ser atendidos a los pocos meses por Aviaco, que utiliza sucesivamente los aviones Bristol 170, Languedoc y CV-440.

El aeropuerto dispone en el momento de su inauguración de una pista de 1500 metros, estando clasificada como de tercera categoría administrativa. En 1955 se mejora la aproximación al aeropuerto por su cabecera norte, eliminando algunos obstáculos, al año siguiente se mejora la carretera con el aeropuerto, y a finales de 1968 se modifican las servidumbres aeronáuticas.

En los años setenta el aeropuerto conoce una amplia remodelación: se recrece la pista de vuelo y se construye la torre de control en 1973, y un nuevo terminal de pasajeros al año siguiente; en 1975 se realiza la central eléctrica y en 1976 se amplía la plataforma de estacionamiento hasta 180 x 75 metros y su enlace con la pista de vuelo. El aeropuerto es utilizado ahora por los Fokker F-27 de Aviaco. En los años siguientes se inician las obras de ampliación de pista de vuelo a 2.200 metros, de modo que permita las operaciones de los aviones reactores del tipo DC-9, que empiezan a volar en Vigo en 1981. Un Notam II nº 642 de 25 de Noviembre de ese mismo año abre el aeropuerto al tráfico internacional.



Las nuevas instalaciones de ayudas a la navegación obligan a modificar las servidumbres aeronáuticas en 1982.

En la actualidad el aeropuerto dispone de una pista de vuelo 02/20 de 2400 m habiéndose realizado desde 1995 un nuevo edificio terminal, la ampliación de la plataforma, una calle de rodaje hasta la cabecera 02 y la instalación de un nuevo VOR.

Ilustración 1.1.- Vista aérea del Aeropuerto de Vigo



Ilustración 1.2.- Edificio Terminal de pasajeros



Ilustración 1.3.- .Aparcamiento



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

