



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 Valencia.....	1.5
1.3. Marco Legal	1.6
1.4. Alcance, y vigencia del Plan Director	1.14
1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.14
1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.14
1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.15
1.5. Reseña histórica del Aeropuerto	1.16





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 Valencia

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Valencia, 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 Valencia 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 19 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 Valencia.



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 Valencia vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 19 de julio de 2001* y publicado en el *BOE nº 185 con fecha 3 de agosto de 2001*. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.



28756

Viernes 3 agosto 2001

BOE núm. 185

Día 25 de julio de 2001:
Combinación ganadora: 42, 18, 3, 46, 44, 23.
Número complementario: 21.
Número del reintegro: 6.

Día 27 de julio de 2001:
Combinación ganadora: 10, 34, 13, 20, 11, 44.
Número complementario: 31.
Número del reintegro: 8.

Los próximos sorteos que tendrán carácter público se celebrarán los días 6, 7, 8 y 10 de agosto de 2001, a las veintitrés quince horas en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 30 de julio de 2001.—El Director general, Luis Perezagua Clamagrand.

15172 RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2001, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro del sorteo de «El Gordo de la Primitiva» celebrado el día 29 de julio de 2001 y se anuncia la fecha de celebración del próximo sorteo.

En el sorteo de «El Gordo de la Primitiva» celebrado el día 29 de julio de 2001, se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 35, 46, 7, 13, 42, 10.
Número complementario: 27.
Número del reintegro: 4.

El próximo sorteo que tendrá carácter público, se celebrará el día 5 de agosto de 2001, a las doce horas en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 30 de julio de 2001.—El Director general, Luis Perezagua Clamagrand.

MINISTERIO DEL INTERIOR

15173 RESOLUCIÓN de 17 de julio de 2001, de la Dirección General de Tráfico, por la que se delegan competencias en materia de retribuciones del personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en el habilitado de la Dirección General de la Guardia Civil.

El artículo 1 de la Orden de 16 de abril de 1980, sobre relaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil con la Dirección General de Tráfico, en el ámbito de competencias del Ministerio del Interior, según redacción dada por la Orden de 5 de abril de 2001, del Ministerio de la Presidencia, autoriza al Director general de Tráfico a delegar en la Habilidad de retribuciones de la Dirección General de la Guardia Civil las funciones de Habilidad del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico para el pago de retribuciones del personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con cargo al presupuesto de gastos del Organismo.

Disponiendo la Dirección de la Guardia Civil de los medios humanos y materiales para la realización de las tareas de habilitación, que ha venido desempeñando hasta diciembre de 2000, y en virtud de los principios de eficacia, racionalidad y economía del gasto público, consagrados en el artículo 3 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, parece conveniente hacer uso de la citada autorización de delegación.

En su virtud, previo informe de la Intervención Delegada en la Dirección General de Tráfico, y con la aprobación del Director general de la Guardia Civil, acuerdo conferir la siguiente delegación:

En el Habilidad de la Dirección General de la Guardia Civil, las facultades que me atribuye la normativa vigente respecto de la confección de la nómina de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la confección

de los documentos contables y sus propuestas a la Intervención Delegada, así como la gestión del pago de dicha nómina y su justificación, en los términos previstos en el Decreto 680/1974, de 28 de febrero, y demás normativa aplicable.

Siempre que se actúe en uso de la delegación conferida por la presente Resolución se indicará expresamente esta circunstancia y los actos administrativos que se realicen se considerarán adoptados por el Director general de Tráfico.

La presente Resolución entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 17 de julio de 2001.—El Director general, Carlos Muñoz-Repiso Izaguirre.

MINISTERIO DE FOMENTO

15174 ORDEN de 19 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Valencia.

El aeropuerto de Valencia, 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-D»; 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 del orden social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 3008/1973, de 16 de noviembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Valencia y Base Aérea de Manises.

La participación del aeropuerto de Valencia en el tráfico total de España fue del 1,6, con un crecimiento respecto al año anterior del 2 por 100. El volumen total de pasajeros durante el año 2000 fue de 2,26 millones, incluyendo pasajeros en tránsito. Este tráfico supone un crecimiento del 13,3 por 100 con respecto al tráfico total de pasajeros del año 1999.

El aeropuerto dispone en la actualidad de dos pistas denominadas 12-30 (de 2.700 x 45 metros) y 04-22 (de 1.644 x 45 metros), esta última cerrada por NOTAM (en breve se cerrará definitivamente), con nueve calles de salida y rodadura paralela a la pista 12-30. El campo de vuelos tiene una capacidad de 33 aeronaves hora punta. Para el estacionamiento de aeronaves existe una plataforma que atiende a dos tipos de aeronaves fundamentalmente, por un lado de aviación general y por otro aeronaves de pasajeros y carga. El número de puestos señalizados es de 16 aeronaves comerciales de las cuales 4 están asistidos por pasarela, con una capacidad de 16 aeronaves por hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que palién esta deficiencia en el Subsistema de movimiento de aeronaves.

Asimismo, el aeropuerto de Valencia requiere la ampliación del Edificio Terminal para dar cabida a las nuevas posiciones de pasarela. En cuanto al aparcamiento de vehículos privados, tampoco se encuentra en condiciones de absorber el tráfico previsto. Por otra parte, debido al alto porcentaje de operaciones de aviación general con respecto al total, es preciso dotar a dicha zona de las instalaciones adecuadas a sus necesidades.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad Valenciana como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica 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 Valencia 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 Valencia que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la ampliación de la pista de vuelos hasta completar una longitud total de 3.200 metros; el desplazamiento del umbral 30 un total de 290 metros y la instalación de un ILS CAT I en el umbral 12; la ampliación de la calle de rodadura paralela hasta la cabecera 12 y dotar a ésta de un apartadero de espera o un «by-pass»; la habilitación de un área de seguridad en el extremo de la pista 30 y después de la franja; la construcción de dos salidas rápidas a 1.950 y 2.350 metros del umbral 30 para dar servicio a aeronaves tipo C y D; la ampliación de la actual plataforma, y la utilización de la plataforma de estacionamiento de la anterior Base Aérea de Manises; la ampliación del Edificio Terminal de pasajeros mediante dos diques extremos, así como el desarrollo de un nuevo área terminal para atender a vuelos domésticos y de corto radio de acción; la ampliación del aparcamiento de vehículos; la construcción del nuevo centro de carga antes de que la capacidad del actual se agote; el traslado de la zona de aviación general y la zona industrial a los terrenos de la antigua Base Aérea, y la reubicación de las instalaciones de la zona de servicios. 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 Valencia» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su desarrollo previsible, y se delimita su zona de servicio 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 495 hectáreas, de las cuales 308 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 57 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 130 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. Dicho plano se incorpora como anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación están situados adyacentes a la actual cabecera 12 de la pista de vuelos, y ocupan una superficie aproximada de 25 hectáreas. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 4.2 del Plan Director.

Tercero.—El Sistema General Aeroportuario 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».

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue, circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las instalaciones de ayudas a la navegación y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 308 hectáreas. Se representa en el plano 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por dos pistas, de denominación 12-30 y 04-22, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al norte de la pista 12-30 y al este de la 04-22.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 57 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: 15 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 9 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 10 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: 6 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 15 hectáreas.

2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 2 hectáreas.

3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeropor-



28758

Viernes 3 agosto 2001

BOE núm. 185

tuarios, así como las ampliaciones de cualesquiera de las áreas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 130 hectáreas y se representa en el plano número 4.1.

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, anejos 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 depen-

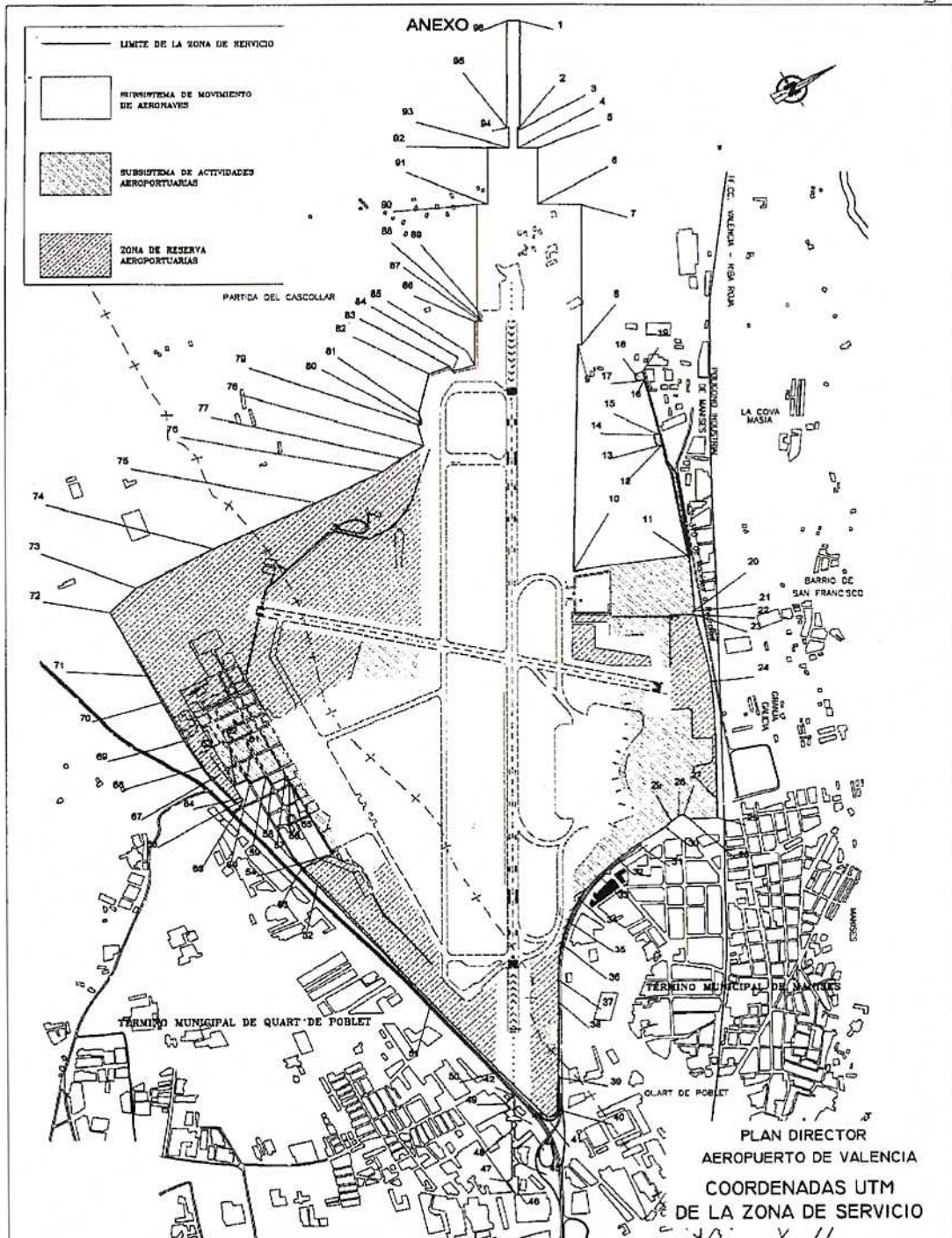
diendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

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, 19 de julio de 2001.

ÁLVAREZ CASCOS FERNÁNDEZ





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



28760

Viernes 3 agosto 2001

BOE núm. 185

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Valencia		
	X	Y
1	714.010	4.375.590
2	714.461	4.375.384
3	714.457	4.375.376
4	714.543	4.375.336
5	714.579	4.375.413
6	714.820	4.375.301
7	714.898	4.375.469
8	715.491	4.375.197
9	715.484	4.375.182
10	716.434	4.374.722
11	716.567	4.375.187
12	716.059	4.375.324
13	716.054	4.375.301
14	716.004	4.375.311
15	716.009	4.375.335
16	715.755	4.375.387
17	715.748	4.375.355
18	715.715	4.375.362
19	715.721	4.375.394
20	716.810	4.375.102
21	716.812	4.375.091
22	716.828	4.375.084
23	716.838	4.375.094
24	717.142	4.375.032
25	717.725	4.374.791
26	717.680	4.374.680
27	717.652	4.374.667
28	717.648	4.374.647
29	717.660	4.374.607
30	717.673	4.374.573
31	717.698	4.374.434
32	717.723	4.374.331
33	717.762	4.374.221
34	717.826	4.374.100
35	717.902	4.374.016
36	717.983	4.373.946
37	718.131	4.373.865
38	718.224	4.373.823
39	718.546	4.373.673
40	718.680	4.373.609
41	718.676	4.373.547
42	718.533	4.373.477
43	718.654	4.373.467
44	718.738	4.373.482
45	718.836	4.373.371
46	718.960	4.373.307
47	718.891	4.373.287
48	718.687	4.373.391
49	718.559	4.373.431
50	718.414	4.373.459
51	717.999	4.373.333
52	717.304	4.373.124
53	717.204	4.373.094
54	717.194	4.373.246
55	716.827	4.373.223
56	716.827	4.373.215
57	716.790	4.373.213
58	716.794	4.373.146
59	716.748	4.373.144
60	716.753	4.373.064
61	716.728	4.373.062
62	716.732	4.373.006
63	716.743	4.373.001
64	716.796	4.373.004
65	716.809	4.373.010
66	716.811	4.372.972
67	716.664	4.372.926
68	716.596	4.372.914
69	716.456	4.372.897

	X	Y
70	716.252	4.372.888
71	716.117	4.372.881
72	715.781	4.372.864
73	715.726	4.373.013
74	715.698	4.373.384
75	715.686	4.373.869
76	715.672	4.374.186
77	715.649	4.374.283
78	715.635	4.374.394
79	715.533	4.374.412
80	715.533	4.374.429
81	715.490	4.374.438
82	715.344	4.374.553
83	715.350	4.374.650
84	715.375	4.374.648
85	715.388	4.374.747
86	715.204	4.374.833
87	715.204	4.374.852
88	715.200	4.374.858
89	715.154	4.374.863
90	714.714	4.375.068
91	714.732	4.375.107
92	714.489	4.375.220
93	714.527	4.375.302
94	714.442	4.375.342
95	714.438	4.375.333
96	713.987	4.375.540

15175 ORDEN de 19 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Alicante.

El aeropuerto de Alicante, 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 primera 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 2289/1986, de 25 de septiembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Alicante.

El aeropuerto de Alicante está situado al sudoeste de la capital de la provincia, en el término municipal de Elche; tiene en la actualidad una superficie aproximada de 295,4 hectáreas, y ha visto crecer su tráfico de forma muy acusada en los últimos años, alcanzando 4,8 millones de pasajeros en 1998; de ellos, más del 75 por 100 corresponde a tráfico internacional.

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista, de orientación 10-28, de 3.000 x 45 metros, con una capacidad máxima declarada de 30 operaciones a la hora. No obstante, el campo de vuelos, con los procedimientos radar adecuados, podría alcanzar un tráfico sostenido de hasta 40 operaciones en hora punta, por lo que la pista actual tendría suficiente capacidad, incluso en condiciones IFR, para atender la demanda prevista hasta el horizonte del año 2015. Para un máximo desarrollo del aeropuerto, más allá de ese horizonte de estudio, se propone la construcción de una segunda pista, paralela a la actual.

En atención a la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la zona, es preciso realizar una cuidada planificación de manera que su ampliación de una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus clientes y del entorno.

Por ello, resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Alicante 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 la 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





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 Valencia, tanto las establecidas en el Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, 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

La primera experiencia aeronáutica que se realizó en Valencia fue el lanzamiento de un globo lleno de gas, de 28 pulgadas de diámetro, el día 12 de marzo de 1784, en el huerto de Duclós y que cayó a cuatro leguas de Valencia.

Ciento veinticinco años después va a tener lugar en Paterna el primer vuelo de un aeroplano con matrícula de España. El domingo cinco de septiembre de 1909, el aviador valenciano Juan Olivert se dispone a realizar un vuelo con el aeroplano construido por el ingeniero Brunet con la colaboración financiera del Ayuntamiento de Valencia.

En 1910, se organiza un concurso de aviación en el campo de La Malvarrosa, donde el 22 de mayo realiza un primer vuelo Julien Mamet, y al año siguiente, entre los festejos de la feria de julio, se incluye la carrera aérea Valencia-Alicante-Valencia, a realizar los días 29 y 30 de ese mes.

Tras el establecimiento de las primeras líneas aéreas postales en España, la compañía Unión Aérea Española, UAE, realiza algunos vuelos de prueba en la línea Madrid-Valencia en mayo de 1926, mientras no es capaz de poner en servicio la línea Madrid-Barcelona-Valencia.

La ley de aeropuertos de julio de 1927 considera de carácter urgente la construcción, entre otros, del aeropuerto de Valencia, y habilita su puerto marítimo para la hidroaviación. El Plan de Líneas Aéreas de enero de 1928 declara de interés general y de utilidad pública las líneas regulares Madrid-Valencia y Barcelona-Valencia-Alicante-Málaga-Sevilla, ratificándose la apertura del aeropuerto valenciano para la navegación aérea comercial en abril de 1930.

Este interés de las autoridades aeronáuticas en el aeropuerto valenciano anima a las instituciones locales a constituir en 1929 la Junta del Aeropuerto de Valencia, presidida por el alcalde de la ciudad, el marqués de Sotelo.

Tras algunos estudios y asesoramientos, se decide ubicar el aeropuerto de la ciudad en la lengua de tierra que separa La Albufera del mar, de ese modo el aeropuerto podría tener uso tanto para aviones terrestres como para hidroaviones.

El terreno seleccionado tiene una extensión de un kilómetro cuadrado aproximadamente y las obras de explanación se inician en el verano de 1929, con una subvención de 100.000 pesetas recibidas de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos. Sin embargo, las obras se irán ralentizando a lo largo de los meses siguientes.



La actividad aérea deportiva se había instalado mientras tanto en la playa de La Malvarrosa, donde los pilotos del aeroclub realizaban sus vuelos, al tiempo que funcionaba como escuela de pilotaje, a cargo del piloto valenciano Alfonso Alarcón, haciendo un barracón de madera las veces de hangar, taller y aula. El rápido crecimiento experimentado por esta actividad hizo que muy pronto se quedara pequeño el campo de La Malvarrosa. Suponía, por tanto, buscar un espacio mayor, pero el coste de los terrenos de la huerta y su excesiva parcelación dificultaban la instalación de un nuevo aeródromo en la zona.

El Ayuntamiento de Manises, por intercesión del propio alcalde de la localidad, José Carpintero, cede los terrenos del llamado Campo de los Olivos para que el aeroclub traslade allí sus instalaciones.

El primer aterrizaje en el aeródromo lo realiza Alfonso Alarcón con la avioneta matrícula EC-ANN, el 6 de noviembre de 1932. El nuevo campo de vuelo tiene unas dimensiones de 400x400 metros.

La apertura oficial del aeródromo se produce el 19 de marzo de 1933, declarándose como aduanero el 8 de septiembre de 1934. El primer vuelo regular se produce el 1 de septiembre de 1934 con la inauguración por LAPE de la línea Madrid-Valencia.

Los servicios regulares se suspenden al inicio de la guerra civil, durante la cual Manises será base de los aviones de LAPE en los servicios con Madrid y Barcelona y cabecera del sector aéreo militar. Una vez finalizada, el 27 de julio de 1939 Iberia restablece la línea Madrid-Valencia y, en el mes de agosto, inaugura su servicio Valencia-Barcelona. La línea con Madrid vuelve a tener su prolongación a Palma de Mallorca en marzo de 1946, y en mayo el aeropuerto valenciano es habilitado como aeropuerto aduanero.

Unos meses después, el 12 de julio, un decreto abre oficialmente el aeropuerto de Valencia a todo tipo de tráfico nacional e internacional.

A finales del año 1953 se inicia la construcción de una calle que enlaza la pista principal, cabecera 30, con el estacionamiento de aeronaves, y al año siguiente la de una calle de rodaje paralela a la de vuelo 12/30 para el servicio de la aviación militar, cuya base aérea se encuentra frente al aeropuerto, obras que se concluyen a finales del año 1956.

Pocos años después, en septiembre de 1955, se instala en Manises el Ala nº 1 de Caza, primera unidad española que cuenta con los aviones a reacción F-86 Sabre. El aeropuerto estaba clasificado como de tercera categoría administrativa.



En el mes de febrero de 1958 se aprueba la ampliación de la pista 12/30 y rodadura en su extremo noroeste con sus correspondientes zonas de parada y la instalación del sistema de luces de aproximación, iniciándose las expropiaciones de los terrenos necesarios para ello. Con esta ampliación, la pista de vuelo 12/30 alcanzará una longitud de 2.700x45 metros.

Desde el 10 de julio de 1958 Valencia cuenta con tres nuevas líneas regulares, Valencia-Ibiza, Valencia-Sevilla y Valencia-Málaga, servidas todas ellas por la compañía Iberia.

El aeropuerto valenciano pasa a considerarse de primera categoría a partir de enero de 1962 y a los tres años cambia su denominación oficial, pasando a llamarse Aeropuerto de Valencia, tras la publicación de una orden ministerial en septiembre de 1965.

Ilustración 1.1.- Antiguo Edificio Terminal de Pasajeros



Al inicio de los años setenta el Edificio Terminal construido en 1964 atiende de forma precaria el creciente tráfico del aeropuerto. La Dirección General de Aeropuertos comunica la decisión del ministro del Aire de redactar el proyecto de un nuevo Edificio Terminal. Después de estar concluido el proyecto redactado en enero de 1974 por el Ministerio del Aire, diversas opiniones en contra del mismo mueven a la diputación provincial a convocar un concurso restringido de anteproyecto, cuyo primer premio implicaría la redacción del proyecto definitivo del nuevo terminal. Resuelta la polémica sobre su ubicación, las obras del nuevo terminal se inician a finales de los años setenta.



Ilustración 1.2.- Vestíbulo de Salidas del actual Edificio Terminal de Pasajeros



La inauguración del nuevo terminal se realiza el 22 de diciembre de 1983. Cabe destacar que este Edificio Terminal es el primero en su género que utiliza energía solar obtenida mediante paneles solares instalados en su terraza, con una superficie total de 500 metros cuadrados.

Para preparar el aeropuerto para la Copa América 2007 se han ejecutado importantes actuaciones en infraestructura tanto en el área terminal como en el campo de vuelos.

A lo largo de 2007 está prevista la finalización de las obras de la construcción de un nuevo Edificio Terminal destinado a la Aviación Regional con una superficie total aproximada de 12.000 m². Se situará en la zona occidental del Edificio Terminal actual y estará conectado con éste, lo que permitirá el tránsito de pasajeros entre las dos terminales, además de contar con acceso directo desde el exterior. Dado que la elaboración del presente documento es previa a la entrada en servicio de dicho edificio terminal, se considerará la ampliación como finalizada y preparada para entrar en servicio, es decir, como "situación actual".

Por otra parte, el proyecto recoge, de acuerdo con Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV), las obras necesarias para la integración de la estación del metro de la línea 5 en el Aeropuerto de Valencia.



También se encuentran en curso las obras de construcción de una plataforma que se situará al oeste de la actual con una superficie pavimentada aproximada de 165.500 m². La ampliación de la plataforma de estacionamiento proporcionará 9 nuevos puestos para aviación regional situados frente a la ampliación del Edificio Terminal y otros 5 para aviones de tipo D en la plataforma que conectará la existente con la de carga.

Actualmente se está construyendo un Edificio Terminal de Aviación General, que está situado en el entorno de la plataforma de Aviación General y dispondrá de todos los servicios que requieren este tipo de aviación y la de negocios.

Finalmente se dispone de un nuevo edificio de aparcamiento, el P-1, con planta baja y dos alturas, que está unido por una pasarela con el Edificio Terminal. El nuevo aparcamiento, con más de 2.000 plazas se situará en el espacio ocupado por el *parking* actual, en el que se procederá al acondicionamiento del aparcamiento restante en superficie.

Ilustración 1.3.- Plataforma de estacionamiento

