

Plan Director del Aeropuerto de Girona

Código EDAPD 436.200

1. Antecedentes



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de Girona

Código EDAPD 436.200

Contenidos

1. Antecedentes	1.1
1.1. El Plan Director	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Girona.....	1.5
1.3. Marco Legal Existente.....	1.6
1.4. 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.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del Aeropuerto son:

- Subsistema de Movimiento de Aeronaves:

Zona de Maniobras: pista de vuelo y calles de rodaje.

Zona de Estacionamiento: plataforma comercial y de Aviación General de aeronaves.

- Subsistema de Actividades Aeroportuarias:

Zona de Pasajeros:

Área de Accesos: integrada por los viarios que comunican el Aeropuerto con la Red de Carreteras de Interés General del Estado.

Área de Aparcamiento

Edificio Terminal de Pasajeros

Área de Servicios al Pasajero



Zona de Carga

Zona de Apoyo a la Aeronave (o Industrial Aeronáutica)

Zona de Servicio

Zona de Aviación General

Zona de Abastecimiento

Otras instalaciones

Viales interiores

- Zona de Reserva Aeroportuaria: espacio que garantiza el desarrollo y expansión del aeropuerto, permitiendo dentro de la zona la inclusión de nuevas actividades o la ampliación de las existentes de modo tanto puntual como integral.

A su vez, 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.

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 Girona

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Girona, 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 Girona 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 16 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 Girona.



1.3. Marco Legal Existente

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.

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."

Este hecho suscita la cuestión de la relación entre las competencias autonómicas en materia de ordenación del territorio y las competencias estatales en materia de aeropuertos de interés general. La interpretación que el Tribunal Constitucional ha hecho hasta la fecha del actual marco constitucional deja claro que las competencias autonómicas exclusivas en materia de ordenación del territorio y las competencias estatales en materias, como los aeropuertos, inciden directamente



en dicha ordenación, se entrecruzan necesariamente en ocasiones, pero que ello no faculta a las Comunidades Autónomas para imponer sus instrumentos de ordenación al Estado.

El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre (B.O.E. nº 315, de 31 de diciembre), de medidas fiscales, administrativas y del orden social, establece que "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana ... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria".

A tal efecto, el propio Tribunal Constitucional en su sentencia 204/2002, de 31 de octubre, que aborda la constitucionalidad del referido artículo, declara en su fundamento jurídico séptimo en relación con la concurrencia de las competencias autonómicas exclusivas sobre urbanismo y ordenación del territorio y la igualmente exclusiva estatal sobre aeropuertos de interés general:

"Al objeto de integrar ambas competencias, se debe acudir, en primer lugar, a fórmulas de cooperación. Si, como este Tribunal viene reiterando, el principio de colaboración entre el Estado y las Comunidades Autónomas está implícito en el sistema de autonomías (SSTC 18/1982 [RTC 1982, 18], entre otras) y si "la consolidación y el correcto funcionamiento del Estado de las autonomías dependen en buena medida de la estricta sujeción de uno y otras a las fórmulas racionales de cooperación, consulta, participación, coordinación, concertación o acuerdo previstas en la Constitución y en los Estatutos de Autonomía" (STC 181/1988 [RTC 1988, 181], F. 7), este tipo de fórmulas son especialmente necesarias en estos supuestos de concurrencia de títulos competenciales en los que deben buscarse aquellas soluciones con las que se consiga optimizar el ejercicio de ambas competencias (SSTC 32/1983 [RTC 1983, 32], 77/1984 [RTC 1984, 77], 227/1987 [RTC 1987, 227] y 36/1994 [RTC 1994, 36]), pudiendo elegirse, en cada caso, las técnicas que resulten más adecuadas: el mutuo intercambio de información, la emisión de informes previos en los ámbitos de la propia competencia, la creación de órganos de composición mixta, etcétera.

Es posible, sin embargo, que estos cauces resulten en algún caso concreto insuficientes para resolver los conflictos que puedan surgir. Para tales supuestos, este Tribunal ha señalado que "la decisión final corresponderá al titular de la competencia prevalente" (STC 77/1984, F. 3) y que "el Estado no puede verse privado del ejercicio de sus competencias exclusivas por la existencia de una competencia, aunque también sea exclusiva, de una Comunidad Autónoma" (STC 56/1986 [RTC 1986, 56], F. 3). Asimismo, en la STC 149/1991 (RTC 1991, 149), antes citada, se señala que la atribución a las Comunidades Autónomas de la función ordenadora del territorio "no puede entenderse en términos tan absolutos que elimine o destruya las competencias que la propia Constitución reserva al Estado, aunque el uso que éste haga de ellas condicione necesariamente la ordenación del territorio", ... Debe tenerse en cuenta, en última instancia, que cuando la

Constitución atribuye al Estado una competencia exclusiva lo hace porque bajo la misma subyace - o, al menos, así lo entiende el constituyente- un interés general, interés que debe prevalecer sobre los intereses que puedan tener otras entidades territoriales afectadas”.

La coordinación pues en el ejercicio de las competencias de ordenación del territorio y las relativas a aeropuertos de interés general se lleva a cabo mediante el mecanismo de los informes que ambas Administraciones deben emitir sobre los instrumentos de planificación elaborados por la otra. En cualquier caso, una vez seguidos estos cauces de cooperación, en caso de conflicto prevalece la competencia estatal en materias 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 Girona vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 16 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 8 de agosto de 2001*. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.



29456

Miércoles 8 agosto 2001

BOE núm. 189

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Sabadell

	X	Y
1	425.715,7	4.596.474,5
2	425.965,1	4.596.756,4
3	425.995,7	4.596.890,0
4	425.402,8	4.597.782,8
5	425.131,2	4.597.699,9
6	424.990,8	4.597.540,9
7	424.920,3	4.597.588,4
8	424.802,6	4.597.540,9
9	424.948,2	4.597.498,0
10	424.863,8	4.597.314,9
11	424.886,9	4.597.128,2
12	424.979,2	4.597.161,7
13	425.082,1	4.597.063,9
14	425.171,7	4.596.989,3

15639 ORDEN de 16 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Girona.

El aeropuerto de Girona, 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 tercera 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 378/1988, de 8 de abril, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Girona Costa Brava.

El aeropuerto de Girona sirve un tráfico fundamental para el desarrollo turístico de la Costa Brava. 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 14,5 por 100. En el año 1998 superó los 600.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto internacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 80 por 100 en 1998.

Dispone en la actualidad de una única pista (02-20) de 2.400 x 45 metros, con dos calles de salida y dos accesos a cabecera, y rodadura paralela, con una capacidad de 23 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves existe una plataforma con 19 puestos de estacionamiento, ninguno de los cuales está asistido por pasarela, con una capacidad muy inferior a la de la pista: 16 movimientos hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que disminuyan esta deficiencia en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de Girona requiere la ampliación de la zona de facturación y de los vestíbulos de espera, tanto para el flujo de salidas como para el de llegadas. Por otra parte, el aeropuerto no dispone de un edificio terminal de carga, de zona de carga, ni tampoco de zona industrial; la aviación general emplea el antiguo edificio terminal y la zona de plataforma frente a él.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo socioeconómico, tanto de la Comunidad catalana 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 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 necesario aprobar el Plan Director del aeropuerto de Girona 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

tarefas 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 enumera 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 Girona, 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 por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la ampliación de la pista de vuelos, en 350 metros, y de la plataforma; construcción de una calle de salida rápida y de un acceso a plataforma; adaptar a la normativa OACI la franja de pista y disponer de una zona de seguridad de extremo de pista en ambas cabeceras; ampliar la zona de facturación del edificio terminal y los espacios destinados al bloque técnico, y reorganizar el antiguo terminal para adaptarlo a la gestión de carga aérea. 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 Girona» 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 enumeran 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, así como equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 161,09 hectáreas, de las cuales 144,65 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 13,74 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 2,70 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.

BOE núm. 189

Miércoles 8 agosto 2001

29457

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 a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden parte al oeste de la pista de vuelo, una pequeña zona al este de la misma y parte a la altura cubecera 02. Dichos terrenos ocupan una superficie de 26,21 hectáreas correspondientes en su mayor parte al término municipal Vilobí Dónyar, perteneciendo una pequeña parte al término municipal de Aiguaviva. Todas las 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. «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 de ayuda a la navegación y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 144,65 hectáreas. Se representa 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 rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al este del campo de vuelos, frente al edificio terminal.

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

1.3 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los 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 provincial, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 13,72 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 5.

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: 6,81 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,32 hectáreas.

2.3 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 1,00 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 1,77 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: 0,95 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: 2,89 hectáreas.

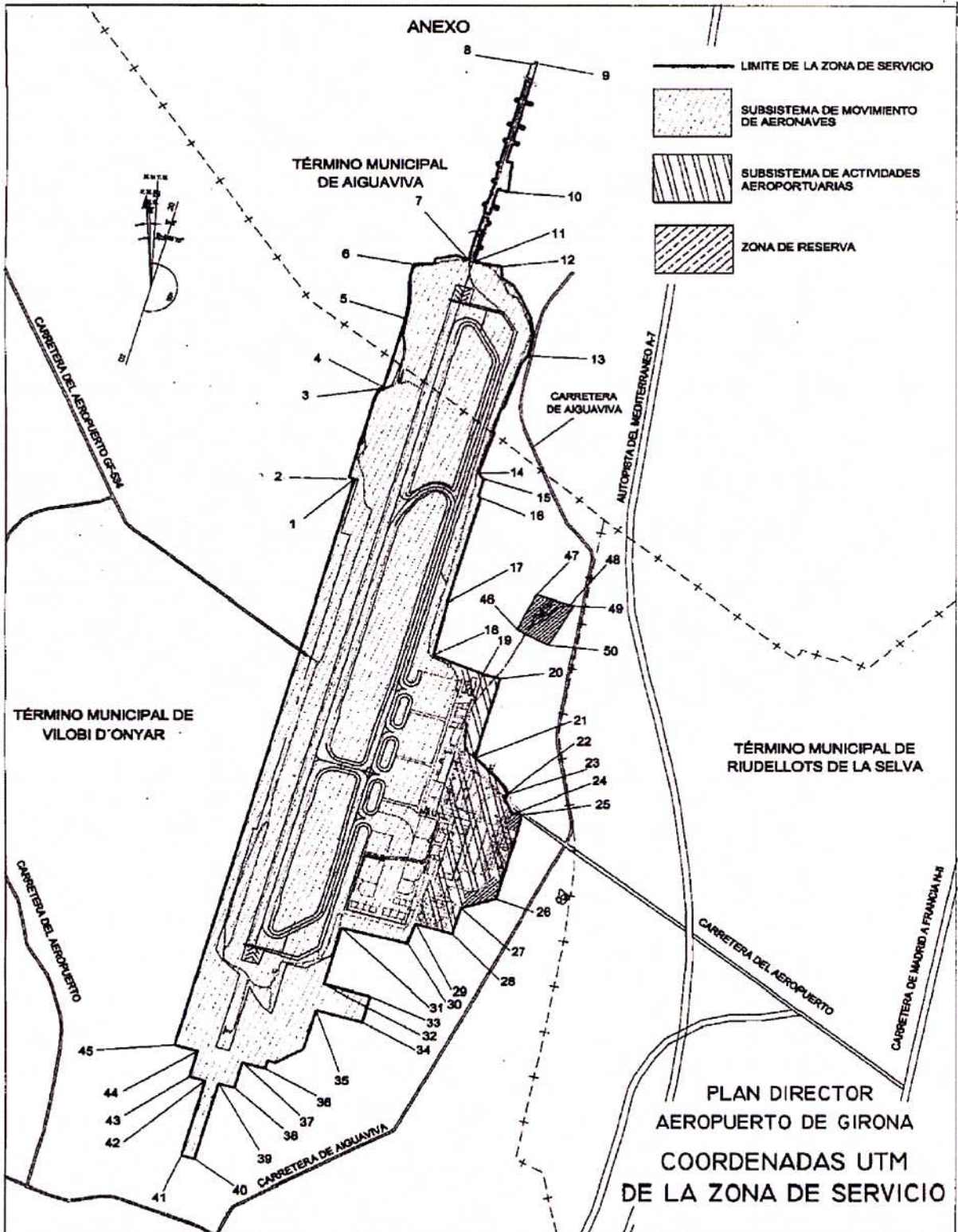
3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 2,70 hectáreas, según se representa en el plano número 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, 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, 16 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



BOE núm. 189

Miércoles 8 agosto 2001

29459

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Girona

	X	Y
1	480.266	4.639.812
2	480.249	4.639.817
3	480.343	4.640.131
4	480.359	4.640.135
5	480.430	4.640.384
6	480.454	4.640.579
7	480.632	4.640.596
8	480.836	4.641.300
9	480.858	4.641.307
10	480.760	4.640.837
11	480.651	4.640.500
12	480.739	4.640.572
13	480.828	4.640.251
14	480.666	4.639.832
15	480.684	4.639.812
16	480.666	4.639.748
17	480.567	4.639.368
18	480.522	4.639.180
19	480.682	4.639.112
20	480.738	4.639.096
21	480.656	4.638.811
22	480.761	4.638.683
23	480.748	4.638.675
24	480.778	4.638.612
25	480.805	4.638.608
26	480.724	4.638.307
27	480.612	4.638.274
28	480.585	4.638.181
29	480.466	4.638.217
30	480.438	4.638.147
31	480.227	4.638.201
32	480.170	4.638.000
33	480.319	4.637.958
34	480.293	4.637.866
35	480.144	4.637.909
36	479.979	4.637.699
37	479.906	4.637.721
38	479.881	4.637.630
39	479.829	4.637.645
40	479.752	4.637.375
41	479.709	4.637.387
42	479.786	4.637.656
43	479.736	4.637.671
44	479.762	4.637.762
45	479.687	4.637.783
46	480.792	4.639.274
47	480.857	4.639.396
48	480.965	4.639.361
49	480.976	4.639.357
50	480.896	4.639.217

Dispone de una única pista pavimentada, denominada 07/25, de 2.455 x 45 metros de hormigón asfáltico y otra pista de terreno natural con denominación 12/30, de 850 x 35 metros. La plataforma de estacionamiento está formada por dos rectángulos con una superficie aproximada de 53.230 metros cuadrados con seis puestos de estacionamiento para aeronaves tipo B767. La pista tiene una capacidad de 22 aeronaves/hora punta y la plataforma una capacidad de 10 movimientos/hora punta, que limita seriamente la capacidad del campo de vuelos, por lo es necesario llevar a cabo ampliaciones que palien estas deficiencias.

El edificio terminal está constituido por una planta baja, con una superficie de 3.680 metros cuadrados, en la que se realiza el tratamiento de la totalidad de los pasajeros, y una entreplanta de 370 metros cuadrados en la que se ubican las oficinas del aeropuerto y el bloque técnico. Este edificio es incapaz de ofrecer servicio dentro de las previsiones de tráfico realizadas, por lo que es necesaria la construcción de un nuevo edificio, además de actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias, como la ampliación del aparcamiento, mejoras en la gestión de la carga aérea, construcción de una nueva depuradora, o mejoras en el abastecimiento energético.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad catalana 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 y dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Reus 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 Reus 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 2013; 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.

15640 ORDEN de 16 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Reus.

El aeropuerto de Reus, 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 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 «A» por el Real Decreto 1487/1977, de 13 de mayo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto y Base Aérea de Reus.

El tráfico total de pasajeros del aeropuerto de Reus en 1997 fue de 516.379, con un crecimiento del 19 por 100 respecto al año anterior. En cuanto al tráfico de aeronaves se realizaron un total de 4.303 operaciones de transporte comercial de pasajeros.



1.4. Reseña histórica del aeropuerto

La intensa actividad aeronáutica de Barcelona a principios de siglo da lugar a numerosos vuelos en toda Cataluña. El primer vuelo en Girona tiene lugar el 3 de noviembre de 1913, al que seguirán otros en 1920, 1923, 1928 y 1930.

En 1931 se constituye el Aeronáutico Club Empordanés, que con la ayuda del ayuntamiento inaugura el aeródromo de Figueras. En 1932 se constituye el Aeronáutico Club Cerdanya, que utilizará para sus actividades un aeródromo construido en Puigcerdá.

Los servicios de Aeronáutica de Cataluña fomentan el establecimiento de rutas aéreas de interés turístico por los Pirineos y la Costa Brava. Como cabecera del área pirenaica se inaugura en 1934, en Puigcerdá, el aeródromo Cerdanya. La supresión en 1939 del gobierno catalán paralizará el desarrollo de los aeródromos gerundenses, que durante la guerra civil llegan a ser hasta siete, tras lo que desaparecerían todos excepto el situado en Banyoles.

Nuevo aeropuerto

En 1957, la Diputación Provincial inicia las gestiones para establecer un aeropuerto en la provincia. Se optará por los terrenos situados en los términos municipales de Aiguaviva y Vilobí d'Onyar, diez kilómetros al sur de Girona. En 1965 el nuevo aeropuerto cuenta con una pista de 2.200 por 45 metros y un estacionamiento para nueve aeronaves de tipo medio, denominándose Aeropuerto de Gerona - Costa Brava. Posteriormente se realizan las obras de la Central Eléctrica, Torre de Control, Centro de Emisores y Edificio Terminal de Pasajeros, de 2.600 metros cuadrados en una sola planta. Además, se completa con una calle de rodaje paralela a la pista y calles de salida rápida.

En febrero de 1966 se publican las servidumbres del aeropuerto y se aprueba la ampliación de la pista de vuelo en 200 metros, así como obras auxiliares y complementarias. El 3 de marzo de 1967 se abre al tráfico aéreo civil nacional e internacional de pasajeros y mercancías el Aeropuerto de Gerona - Costa Brava. El aeropuerto pasa a ser considerado como de primera categoría administrativa.

En 1969 se amplía el estacionamiento de aeronaves y se prolonga la calle de rodaje hasta las cabeceras de la pista de vuelo. Ese mismo año, debido al crecimiento del tráfico, se acomete la construcción de un nuevo Edificio Terminal, la ampliación de la plataforma de estacionamiento y una calle de salida rápida, que se inaugurarían en 1972. En 1975, el aeropuerto se cierra al tráfico para proceder al recrecido de la pista de vuelo y su adaptación a las necesidades de los grandes

reactores. También se realizan obras de ampliación del estacionamiento de aviones y se construye el edificio de Salvamento y Extinción de Incendios.

En 1983, el Aeropuerto de Girona alcanzó un máximo de 830.000 pasajeros, tras lo que su tráfico comenzaría a decrecer debido a los cambios en las corrientes turísticas, el uso de modos alternativos de transporte para el acceso a la Costa Brava y la proximidad del Aeropuerto de Barcelona.

Durante 2003 y 2004, el Aeropuerto de Girona-Costa Brava ha experimentado un crecimiento espectacular, que le ha llevado a alcanzar los tres millones de pasajeros durante el último año, un 104 por ciento más que en 2003. Durante los decenios anteriores la evolución del tráfico de pasajeros no siguió una línea regular, ya que hubo períodos de tráfico muy elevado -en 1973 pasaron por el aeropuerto más de un millón de pasajeros- y también temporadas de tráfico más reducido -en el año 1993, sólo 275.000 pasajeros-.

Ilustración 1.1.- Vista aérea del Aeropuerto de Girona



Actuaciones recientes e inmediatas

Aena ha llevado a cabo recientemente la reforma del Edificio Terminal con el fin de ampliar la zona de facturación y los vestíbulos de espera, tanto para el flujo de salidas como para el de llegadas. Uno de los aspectos más destacados es el nuevo diseño, que mejora la funcionalidad y flexibilidad de las operaciones con el fin de adaptarlas a los períodos de mayor tráfico y diferenciar, al mismo tiempo, la tipología del mismo según el origen/ destino de los pasajeros.



El terminal está formado por un único edificio de planta rectangular y tiene una superficie de 22.557 metros cuadrados. La estructura es de hormigón y se ha buscado lograr un efecto cromático en el que cobran un especial protagonismo la piedra de Banyoles y el amarillo ocre, además del gris verdoso de la carpintería exterior y de los bancos.

El Aeropuerto de Girona-Costa Brava es, actualmente, uno de los aeropuertos de la red que más crece, por lo que se espera que con las actuaciones contempladas en el Plan Director vigente (ampliación de la pista de vuelos y de la plataforma, construcción de una calle de salida rápida y de un acceso a plataforma) y con las ya ejecutadas, pueda disponer de una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de seguridad y calidad la demanda de tráfico aéreo.

Ilustración 1.2.- Edificio Terminal de pasajeros



Ilustración 1.3.- Plataforma

