

## COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

## Aeropuerto de Jerez

	x	y
1	762.684	4.072.534
2	760.905	4.069.762
3	761.865	4.069.150
4	762.776	4.069.408
5	763.382	4.470.031
6	763.227	4.070.224
7	763.249	4.070.492
8	762.833	4.070.689
9	762.816	4.070.886
10	762.892	4.071.098
11	763.074	4.071.378
12	763.429	4.071.575
13	763.202	4.071.837
14	763.506	4.072.685
15	763.400	4.072.807
16	763.474	4.073.013
17	763.628	4.073.574
18	763.597	4.073.585
19	763.356	4.073.055
20	763.284	4.072.853
21	763.112	4.072.915
22	762.881	4.072.272

**15738** ORDEN de 23 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Sevilla.

El aeropuerto de Sevilla, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de primera categoría» por 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 1241/1990, de 28 de septiembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Sevilla (San Pablo).

El aeropuerto de Sevilla sirve un tráfico fundamentalmente nacional. Su participación en el tráfico total de España fue de un 1,42 por 100, y con respecto al año 1997 experimentó un crecimiento del 3,7 por 100. En el año 1998 alcanzó 1.691.798 pasajeros. Su importancia como aeropuerto nacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, el 78,04 por 100 en 1998.

Dispone en la actualidad de una única pista (09-27) de 3.360 × 45 metros, con tres calles de salida y dos accesos a cabecera dobles en «by-pass», y rodadura paralela, con una capacidad de 28 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma con 23 puestos de estacionamiento, con una capacidad similar a la de la pista: 30 movimientos hora.

El aeropuerto de Sevilla dispone de un edificio para el tratamiento de los pasajeros, con una superficie total de 62.000 metros cuadrados repartidos en tres alturas, de un edificio terminal y un área de carga, situados al oeste del edificio terminal de pasajeros, zona industrial donde se encuentran las instalaciones que ocupa la empresa Construcciones Aeronáuticas (CASA), almacenes y talleres y un edificio terminal de aviación general.

Finalmente, el aeropuerto tiene una serie de instalaciones peculiares, como son dos hangares, uno perteneciente a la Dirección General de Tráfico y otro a la Dirección General de Policía, una zona delimitada para el aterrizaje de aeronaves de ala móvil, dos pequeños edificios pertenecientes a la Comandancia Militar Aérea y dos hangares de la Maestranza Aérea.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad andaluza 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 Sevilla 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 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 Sevilla 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 un 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 construcción de una RESA en cabecera 27 y soterramiento del canal del Bajo Guadalquivir; la ampliación en cinco puestos de estacionamiento tipo C de la plataforma comercial, con una superficie aproximada de 27.000 metros cuadrados; la ampliación de la plataforma de aviación general conforme a las exigencias de la demanda; diversas actuaciones en el edificio terminal de pasajeros, como la habilitación de aproximadamente 5.000 metros cuadrados para actividades comerciales; la división del hipódromo de distribución de equipajes en dos para abarcar más mostradores de facturación, la construcción de una segunda comunicación entre el vestíbulo de salidas y la zona de preembarque para distribuir el flujo de pasajeros con dos zonas destinadas al control de seguridad; la ampliación de la sala de recogida de equipajes comunitaria a costa de la sala de recogida de equipajes internacionales; la ampliación del vestíbulo de llegadas en 250 metros cuadrados, e independizar el acceso para embarque remoto a las aeronaves del acceso mediante pasarela; la ampliación del aparcamiento de vehículos hasta contar con 1.740 plazas; la redistribución de espacios en el terminal de carga; la construcción o habilitación de un terminal destinado a los usuarios de aviación general, y la construcción de una red separadora de fluviales y fecales de SEI, central eléctrica, nave de cocheras y talleres, edificio de catering, instalaciones de CASA y zona de taxis. Todo ello va acom-

pañado 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 Sevilla» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, 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 535,5 hectáreas, de las cuales 252,44 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 80,93 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 202,13 hectáreas a las Zonas 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 se encuentran ubicados en el extremo de la cabecera 27, y ocupan una superficie total de 5,10 hectáreas que se representan en el plano número 4.2 del Plan Director.

Tercero.—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, 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, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 252,44 hectáreas, que se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 09-27, tres calles de salida y una calle de rodadura paralela. Además de la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales existe otra de aviación general, situada al oeste de la anterior.

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 80,93 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4 del Plan Director:

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: 29,57 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 1,38 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Superficie: 26,39 hectáreas.

2.4 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 0,5 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 15,83 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: 7,26 hectáreas.

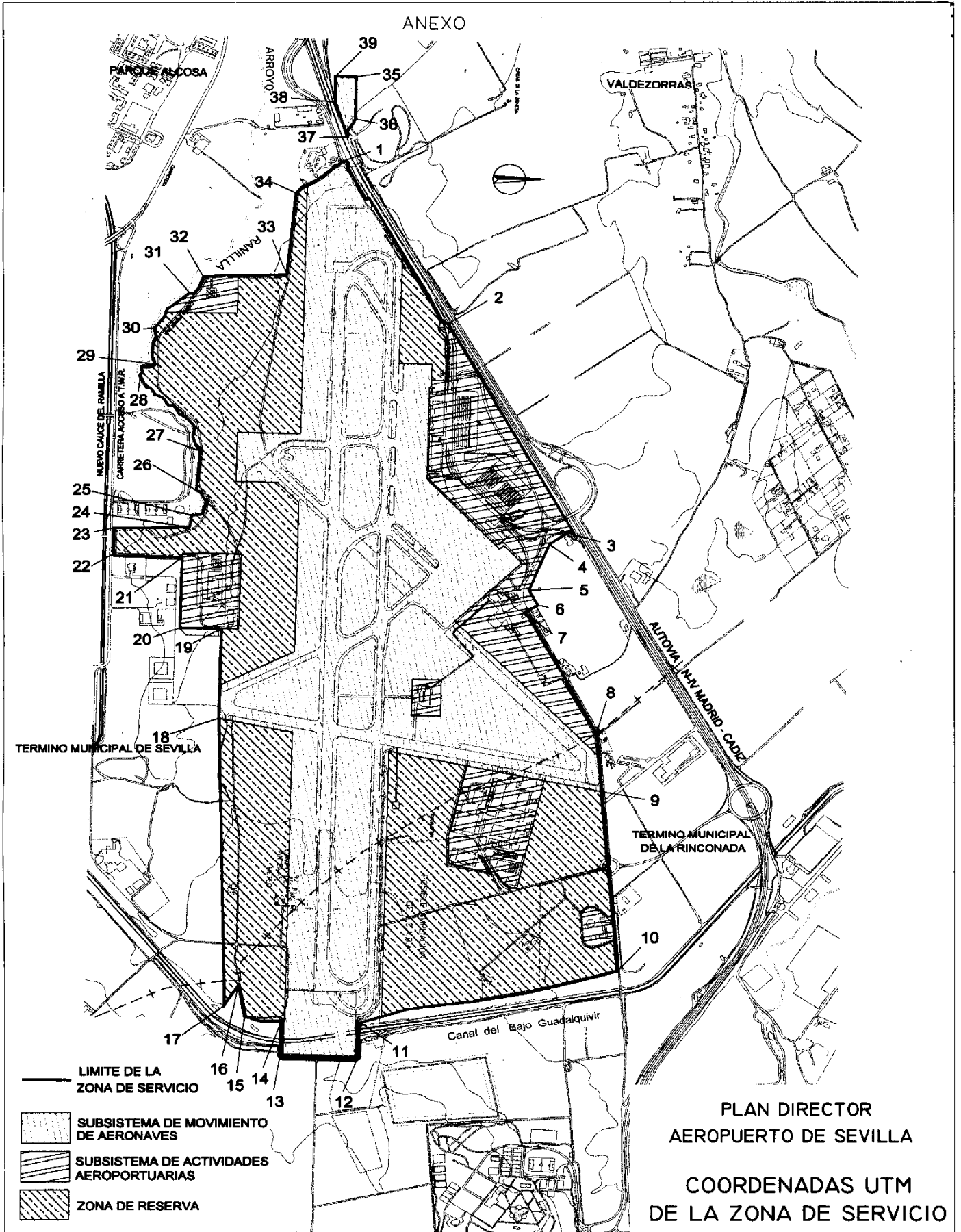
3. La Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar en desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las áreas anteriormente mencionadas. Esta reserva aeroportuaria ocupa una superficie estimada de 202,13 hectáreas, y se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del Aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

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

Madrid, 23 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



## COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

## Aeropuerto de Sevilla

	x	y
1	2.418.811	41.454.208
2	2.426.456	41.458.685
3	2.436.313	41.464.013
4	2.436.731	41.462.928
5	2.438.858	41.462.051
6	2.439.553	41.462.440
7	2.439.887	41.461.865
8	2.445.521	41.464.871
9	2.448.273	41.465.132
10	2.456.655	41.465.769
11	2.459.057	41.454.880
12	2.460.640	41.454.839
13	2.460.555	41.451.528
14	2.458.966	41.451.569
15	2.458.751	41.450.034
16	2.457.303	41.449.771
17	2.458.222	41.449.184
18	2.444.855	41.448.968
19	2.440.638	41.449.077
20	2.440.593	41.447.328
21	2.437.331	41.447.420
22	2.437.124	41.444.572
23	2.435.962	41.444.534
24	2.435.935	41.447.737
25	2.435.378	41.447.839
26	2.434.215	41.448.022
27	2.432.367	41.448.192
28	2.428.819	41.445.645
29	2.428.318	41.446.320
30	2.426.618	41.446.277
31	2.424.985	41.447.754
32	2.424.218	41.448.334
33	2.424.106	41.451.859
34	2.420.284	41.452.254
35	2.414.796	41.454.782
36	2.416.842	41.454.748
37	2.417.654	41.454.406
38	2.416.039	41.453.897
39	2.414.772	41.453.901

**15739** ORDEN de 23 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Córdoba.

El aeropuerto de Córdoba, 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) «3-C»; 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 «C» por el Real Decreto 2845/1976, de 12 de noviembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Córdoba.

El tráfico que sirve el aeropuerto de Córdoba corresponde principalmente a vuelos de aviación general. En el año 2000 gestionó cerca de 15.000 pasajeros, con una estacionalidad muy marcada hacia los meses de verano. En correspondencia, los movimientos de aeronaves superaron las 7.000 operaciones, de las cuales tan sólo el 2,6 por 100 fueron de aviación comercial.

El aeropuerto cuenta con una única pista, denominada 03-21, de 1.380 x 45 metros con franja de 1.500 metros y zona libre de obstáculos en cada cabecera. Dispone de ensanchamientos para giro de 180° en cada cabecera y una calle de salida perpendicular a la pista, de 178 x 16 metros. La plataforma tiene una superficie total de 31.022 metros cuadrados, y es utilizada principalmente por aeronaves de aviación general. La pista presenta deficiencias respecto a las recomendaciones de OACI y la plataforma, aunque tiene capacidad teórica suficiente, no está preparada para

absorber el tráfico de las aeronaves que se prevé que operen en el aeropuerto, por lo que es necesario llevar a cabo ampliaciones que reduzcan estas deficiencias.

El Edificio Terminal de pasajeros está situado en la planta baja del edificio principal, y tiene una superficie total de 903 metros cuadrados que incluye la zona de salidas, llegadas, cafetería servicios y oficinas de administración. El aeropuerto dispone también de un edificio de servicios al sureste del terminal, y de una zona de aviación general, situada al sudoeste del Edificio Terminal, que cuenta con hangares, almacenes y oficinas, con una superficie total de 2.673 metros cuadrados. El Edificio Terminal es incapaz de ofrecer servicio dentro de las previsiones de tráfico realizadas, por lo que es necesaria su ampliación, además de actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias, como la ampliación del aparcamiento, habilitación de un hangar para gestión de la carga aérea, construcción de una nueva central eléctrica, o construcción de una depuradora para aguas residuales hidrocarbonadas.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo socioeconómico tanto de la Comunidad andaluza como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de modo 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 Córdoba 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 desarrollo 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 Córdoba 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 un crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de