

## 1. Antecedentes



## Contenidos

<b>1. Antecedentes .....</b>	<b>1.1</b>
1.1. El Plan Director .....	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Granada .....	1.5
1.3. Marco Legal Existente .....	1.6
1.4. Alcance, y vigencia del Plan Director .....	1.13
1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas.....	1.13
1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas .....	1.13
1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director .....	1.14
1.5. Reseña histórica del Aeropuerto .....	1.15



## 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 Granada

El objeto de este nuevo Plan Director es **delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén**, 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 Granada 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 23 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 Federico García Lorca Granada-Jaén.



### 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 1558/1977 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 2858/1981 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 2591/1998 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.

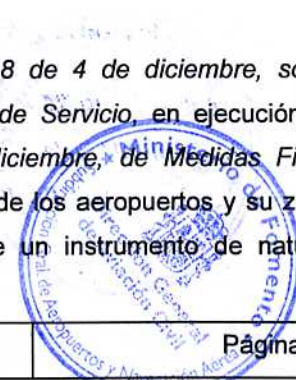
**Ley 21/2003** de 7 de julio, de Seguridad Aérea, que determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, 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 del “**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 Granada vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 23 de julio de 2001* y publicado en el *BOE nº 190 con fecha 9 de agosto de 2001*. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.





BOE núm. 190

Jueves 9 agosto 2001

29847

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Almería

	X	Y
1	558.109,4	4.078.506,1
2	558.532,7	4.078.503,3
3	558.872,7	4.078.570,3
4	556.294,2	4.078.704,2
5	556.908,4	4.078.644,2
6	556.972,8	4.078.660,9
7	557.094,2	4.078.623,9
8	557.137,2	4.078.641,8
9	557.294,7	4.078.664,8
10	557.375,8	4.078.655,0
11	557.464,6	4.078.666,4
12	557.593,4	4.078.649,1
13	557.577,3	4.078.711,2
14	557.611,4	4.078.722,4
15	557.629,6	4.078.728,4
16	557.698,7	4.078.656,4
17	557.758,0	4.078.667,8
18	557.780,1	4.078.682,4
19	558.079,5	4.078.702,2
20	558.126,4	4.078.591,6
21	558.647,4	4.078.755,0
22	558.682,5	4.078.642,9
23	558.136,6	4.078.526,0
24	558.152,1	4.078.476,5
25	558.128,5	4.078.543,0
26	557.623,1	4.078.635,6
27	557.618,2	4.078.645,0
28	557.623,1	4.078.635,6
29	557.478,6	4.078.694,6
30	557.377,5	4.078.649,6
31	557.142,4	4.078.634,6
32	557.102,3	4.078.603,0
33	554.455,0	4.077.494,6
34	554.430,0	4.077.372,8
35	554.483,9	4.077.325,7
36	554.502,5	4.077.211,9
37	554.489,6	4.077.210,8
38	554.471,0	4.077.213,8
39	554.463,7	4.077.223,2
40	554.449,9	4.077.271,8
41	554.431,0	4.077.308,7
42	553.837,6	4.077.122,8
43	553.802,2	4.077.234,7
44	554.421,7	4.077.367,8
45	554.419,9	4.077.428,8
46	554.455,2	4.077.494,0
47	554.504,2	4.077.563,4
48	554.539,6	4.077.618,9
49	554.558,9	4.077.707,3
50	558.237,2	4.077.927,3

**15736** ORDEN de 23 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Granada.

El aeropuerto de Granada, de interés general del Estado según el artículo 149.1.26.ª de la Constitución y el Real Decreto 2858/1961, 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 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 Decreto 2847/1973, de 11 de octubre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Granada.

El tráfico en el año 1999 fue cercano a los 440.000 pasajeros, con más de 8.400 operaciones de aeronaves. Es un aeropuerto no estacional, y sirve fundamentalmente un tráfico regular de conexión con Barcelona y Madrid, por lo que ofrece un servicio muy importante para el desarrollo socioeconómico de la provincia de Granada.

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista (09-27) de 2.900 x 45 metros y una plataforma con 19 puestos de estacionamiento, de los que tan solo cinco son para aeronaves comerciales. Pese a las actuaciones que se llevarán a cabo a corto plazo en el lado aire, dotando a la pista de nuevas calles de salida, estableciendo un nuevo procedimiento de salida y ampliando la plataforma en cinco puestos de aviación comercial adicionales, la capacidad del espacio aéreo/campo de vuelos, que alcanzará las 11 aeronaves/hora con estas mejoras, se revela insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que palien las deficiencias en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de Granada presenta cuevas de botella en las áreas de embarque y en el vestíbulo de salidas, por lo que también requiere de ampliación para ofrecer un adecuado servicio al pasajero. El aparcamiento de vehículos, por el mismo motivo, demanda mayor número de puestos, del orden de 190 adicionales a los existentes.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la provincia de Granada como del resto de la Comunidad andaluza, es preciso realizar una cuidadosa 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 Granada y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 106 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 106 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 Granada 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 permitan absorber un crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de





29848

Jueves 9 agosto 2001

BOE núm. 190

calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones, aparte de las ya planificadas y de inminente ejecución, consisten en la construcción de una rodadura paralela y apantallados de espera; la ampliación de la plataforma de aeronaves; la disposición de plataforma independiente para aviación general y de un puesto de estacionamiento asistido; la ampliación del edificio terminal y del aparcamiento de vehículos; y el desarrollo de las infraestructuras del INTA. 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 Granada» 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 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 tráfico aéreo que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 191,6 hectáreas, de las cuales 169,7 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 6,25 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 15,05 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 6 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Este plano se incorpora como anexo de esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación suponen un total de 10,8 hectáreas que se distribuyen de la siguiente manera: 0,87 hectáreas en la cabecera 27 para completar su sistema de aproximación, 2,74 hectáreas para la calle de rodadura de la pista 27 y 4,09 hectáreas para la calle de rodadura de la pista 09, además de los terrenos próximos a la plataforma de estacionamiento asistido, con una superficie de 3,10 hectáreas. Estas necesidades de terreno están representadas en el plano número 5.2 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 5.1 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 169,7 hectáreas que se representan en el plano número 5.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 09/27, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de esta

cisionamiento de aeronaves está situada al sur 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 6,25 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 7 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: 3,1 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,18 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,13 hectáreas.

2.4 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: 0,84 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. La superficie de reserva aeroportuaria ocupa una superficie estimada de 15,05 hectáreas, y se representa en el plano número 5.1 del Plan Director.

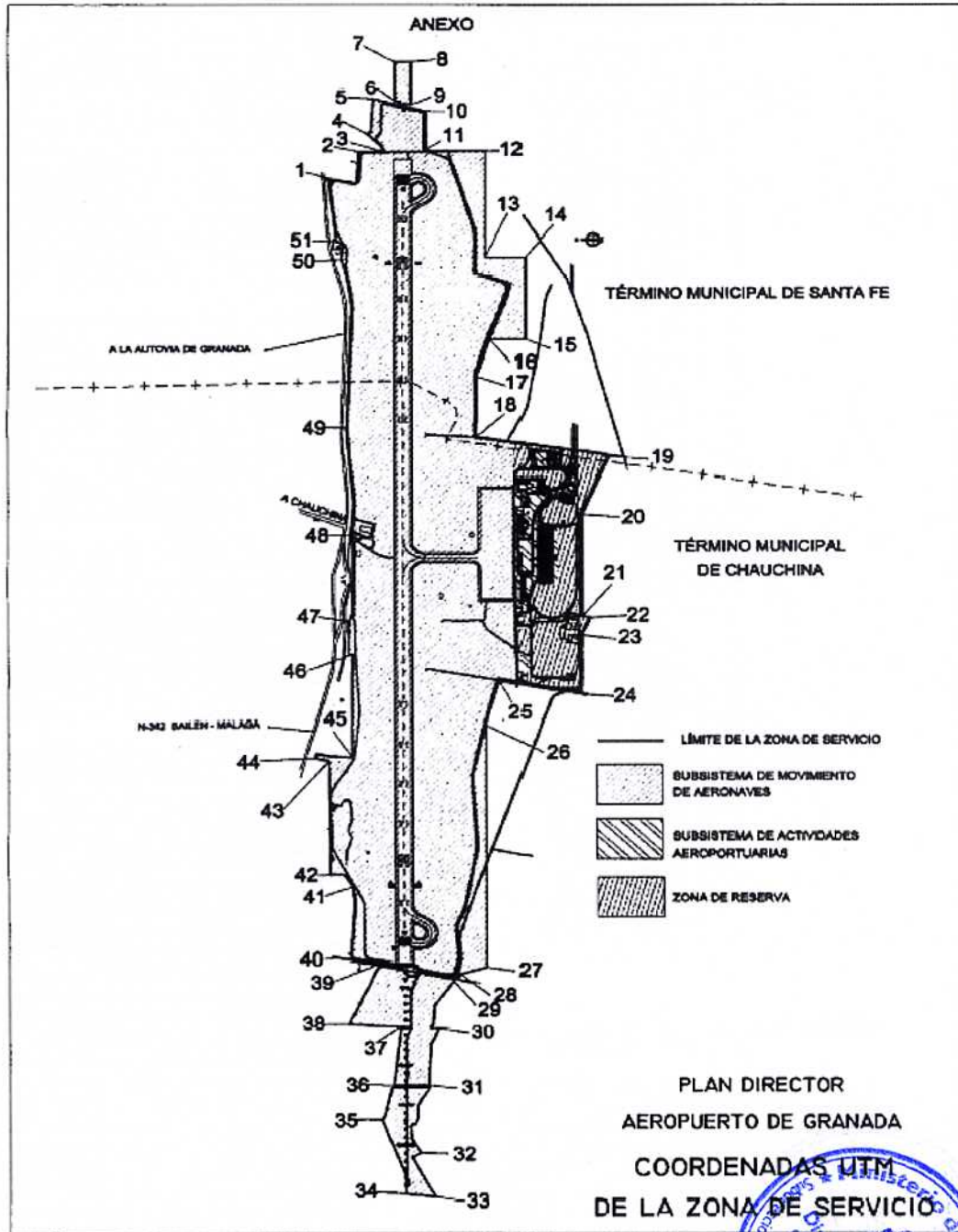
Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, adyacentes 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 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







29850

Jueves 9 agosto 2001

BOE núm. 190

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Granada		
	X	Y
1	432.653	4.116.647
2	432.654	4.116.442
3	432.655	4.116.260
4	432.722	4.116.413
5	432.855	4.116.292
6	432.847	4.116.318
7	432.999	4.116.320
8	433.000	4.116.265
9	432.833	4.116.266
10	432.808	4.116.215
11	432.664	4.116.215
12	432.658	4.116.014
13	432.269	4.116.014
14	432.269	4.115.882
15	431.949	4.115.882
16	431.949	4.116.000
17	431.811	4.116.043
18	431.583	4.116.045
19	431.512	4.115.601
20	431.295	4.115.694
21	430.917	4.115.693
22	430.911	4.115.666
23	430.845	4.115.695
24	430.621	4.115.695
25	430.670	4.115.970
26	430.508	4.116.014
27	429.593	4.116.014
28	429.587	4.116.104
29	429.540	4.116.126
30	429.361	4.116.177
31	429.146	4.116.211
32	428.888	4.116.237
33	428.724	4.116.190
34	428.734	4.116.290
35	429.015	4.116.370
36	429.115	4.116.328
37	429.369	4.116.304
38	429.380	4.116.460
39	429.606	4.116.374
40	429.626	4.116.472
41	429.894	4.116.464
42	429.940	4.116.643
43	430.373	4.116.645
44	430.381	4.116.693
45	430.386	4.116.466
46	430.772	4.116.465
47	430.896	4.116.475
48	431.218	4.116.471
49	431.618	4.116.484
50	432.250	4.116.499
51	432.319	4.116.617

de la zona. Con respecto al año 1998 experimentó un crecimiento del 19 por 100. En el año 1999 superó los 585.903 pasajeros.

Dispone en la actualidad de una única pista (03/21) de 2.300 x 45 metros, con tres calles de salida ortogonales, dos de ellas interconectadas por una semicalle de rodadura paralela, y otra calle de rodadura a modo de rampa en la cabecera 21. La capacidad de esta pista es de 10 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma con 6 puestos de estacionamiento, ninguno de los cuales está asistido por pasarela, con una capacidad similar a la de la pista: 10 movimientos hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que mitiguen esta deficiencia en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de Jerez 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 instalaciones adecuadas para la aviación general, cuya importancia cualitativa y cuantitativa es significativa para la región sur de Andalucía.

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 para 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 clientes y del entorno.

Para ello, resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Jerez y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 186 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 Jerez que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garantizan 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.

**15737** ORDEN de 23 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Jerez.

El aeropuerto de Jerez, 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 interesado en categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y, según el artículo 1.º de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y de letra «A» por el Decreto 2742/1969, de 28 de octubre, por el que se fijan las servidumbres aeronáuticas y las condiciones de terrenos adyacentes a las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea de la Base Aérea de Jerez de la Frontera (C6112).

El aeropuerto de Jerez sirve un tráfico fundamental para la conexión con Madrid del centro sur de la Península y para el desarrollo turístico



## 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 Federico García Lorca Granada-Jaén, tanto las establecidas en el Decreto 2647/1973, de 11 de octubre, 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

El primer vuelo sobre Granada tuvo lugar en las fiestas del Corpus de 1911. Este acto sin precedentes dio origen a los festivales aéreos que se celebraron los años siguientes, con el interregno de la Primera Guerra Mundial. Se utilizaron como base unos terrenos situados en los llanos de la cercana población de Armilla.

Poco después, la guerra con Marruecos impulsó la necesidad de construir un aeródromo militar permanente que sirviera de apoyo a la aviación que participaba en el conflicto. Para ello, el Ayuntamiento de Granada donó los terrenos en los que se celebraban los festivales. El aeródromo se inauguró en junio de 1922 y contaba con talleres, almacenes, pabellones para oficiales y soldados, estación de telegrafía y dos hangares de lona con capacidad para diecisiete aeronaves cada uno. En 1925 recibió el nombre de Aeródromo Dávila, en memoria de Luis Dávila Ponce de León.

Al terminar la guerra de África, el aeródromo se convirtió en auxiliar de Sevilla y, en 1929, se abrió al tráfico civil con la línea Granada-Sevilla, que se mantuvo apenas un año. Dedicado nuevamente a operaciones exclusivamente militares durante la guerra civil, el aeródromo volvió a abrirse definitivamente en 1946 al tráfico civil, nacional completo, internacional de turismo y escalas técnicas comerciales. Los primeros servicios comerciales que se establecen a resultas de esta autorización surgen de la mano de la Compañía auxiliar de Navegación Aérea, CANA, que en 1949 inaugura el servicio de un vuelo diario con Madrid, que pronto debe reducirse a tres vuelos por semana, y posteriormente a un vuelo semanal hasta la desaparición de la Compañía a finales de ese año.

En los años cincuenta, el aeródromo fue creciendo poco a poco: una torre de mando en 1952, un edificio para aviación civil a instancias de Aviaco en 1954, una escuela de pilotos en 1955, etc. Sin embargo, el poco éxito de las líneas operadas y la falta de una pista afirmada para que pudieran operar los nuevos aviones provocaron, ya en la década de los sesenta, la construcción de un nuevo aeropuerto entre los términos municipales de Chauchina y Santa Fe.

Las obras comenzaron en 1970 y el aeropuerto se inauguró el 15 de junio de 1972, abierto al tráfico nacional e internacional, para pasajeros y mercancías. El nuevo aeropuerto cuenta con una pista de 2.900 metros, dotada de un sistema ILS, y con un estacionamiento de aviones de 300 x 90 metros. Un año después, en octubre de 1973, se establecieron las servidumbres aeronáuticas.

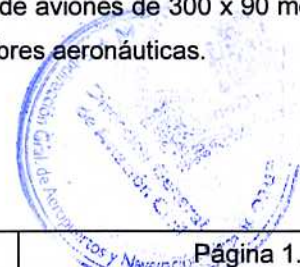


Ilustración 1.1.- Aeropuerto de Granada. 1974



A comienzos de los años noventa, con la designación de Granada como sede del Campeonato Mundial de Esquí de 1995, se mejoraron sustancialmente las instalaciones del aeropuerto. Las principales obras fueron la ampliación del estacionamiento de aviones, el recerido de la pista de vuelo, la remodelación de la central eléctrica, la construcción de un edificio administrativo para **Aena** y la aviación general, y la ampliación y urbanización del Edificio Terminal.





**Ilustración 1.2.- Área Terminal en los años ochenta**



El 13 de junio de 2006, el aeropuerto pasó a denominarse oficialmente Federico García Lorca Granada-Jaén.

**Ilustración 1.3.- Fachada principal del Edificio Terminal de pasajeros**

