

Coordenadas UTM de la zona de servicio Aeropuerto de La Gomera

1	X	282.951
	Y	3.102.790
2	X	283.378
	Y	3.102.550
3	X	283.366
	Y	3.102.526
4	X	283.501
	Y	3.102.446
5	X	283.466
	Y	3.102.389
6	X	283.458
	Y	3.102.316
7	X	283.410
	Y	3.102.259
8	X	283.349
	Y	3.102.211
9	X	283.313
	Y	3.102.197
10	X	283.300
	Y	3.102.220
11	X	283.343
	Y	3.102.272
12	X	282.935
	Y	3.102.237
13	X	282.922
	Y	3.102.210
14	X	282.840
	Y	3.102.230
15	X	281.580
	Y	3.102.111
16	X	281.551
	Y	3.102.459
17	X	281.828
	Y	3.102.486
18	X	281.815
	Y	3.102.611
19	X	282.220
	Y	3.102.651
20	X	282.309
	Y	3.102.686
21	X	282.331
	Y	3.102.663
22	X	282.387
	Y	3.102.670
23	X	282.418
	Y	3.102.742

17302 ORDEN de 3 de agosto de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de El Hierro.

El aeropuerto de El Hierro, 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) «2-C»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y como aeródromo de letra de clave «C» por el Real Decreto 2035/1986, de 28 de junio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Hierro (provincia de Tenerife).

El aeropuerto de El Hierro, situado en el término municipal de Valverde, superó en 1999 los 114.000 pasajeros, siendo el tráfico, casi en su totalidad, regular nacional y, más concretamente, interinsular. Dispone en la actualidad de una única pista (16-34) de 1.250 × 30 metros. Ambas cabeceras cuentan con ensanchamientos normalizados para permitir el giro de 180° a las aeronaves y zona libre de obstáculos. La plataforma de estacionamiento, con dimensiones aproximadas de 219 × 61,5 metros, dispone de cuatro calles paralelas de acceso/salida a la pista de vuelo perpendiculares a ésta y tres posiciones de estacionamiento.

Otras edificaciones que integran el conjunto del aeropuerto son, además del nuevo edificio terminal de pasajeros, la torre de control, central eléctrica, aparcamiento para vehículos, edificio de cocheras y centro de emisores, entre otros, de menor importancia. No existen en el aeropuerto zonas de carga, industrial o de aviación general, construidas exclusivamente con esta finalidad.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico de la Comunidad canaria, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto 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 El Hierro y proceder a la delimitación de su 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 El Hierro, 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 plataforma,

ampliación del aparcamiento de vehículos hasta alcanzar 460 plazas, remodelación de los accesos para dar servicio al nuevo área de aparcamiento y ampliación del edificio terminal o construcción de un nuevo edificio aparte para albergar el tráfico de llegadas. Todo ello acompañado además de 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 Transportes y de conformidad con lo dispuesto 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 El Hierro», 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, así como equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director, que no precisa de la incorporación de nuevos terrenos, tiene una superficie estimada de 36 hectáreas, de las cuales 24,38 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 2,57 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 9,05 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 3.2, en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. Este plano se acompaña como anexo a esta Orden.

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 3.1 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 zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares, así como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 24,38 hectáreas.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 16-34, ensanchamientos normalizados y zonas libres de obstáculos en ambas cabeceras. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada frente al edificio terminal y consta de cuatro calles paralelas de acceso/salida a la pista de vuelo y tres posiciones de estacionamiento.

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 2,57 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 3.3:

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: 1,95 hectáreas.

2.2 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 0,52 hectáreas.

2.3 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 0,1 hectáreas.

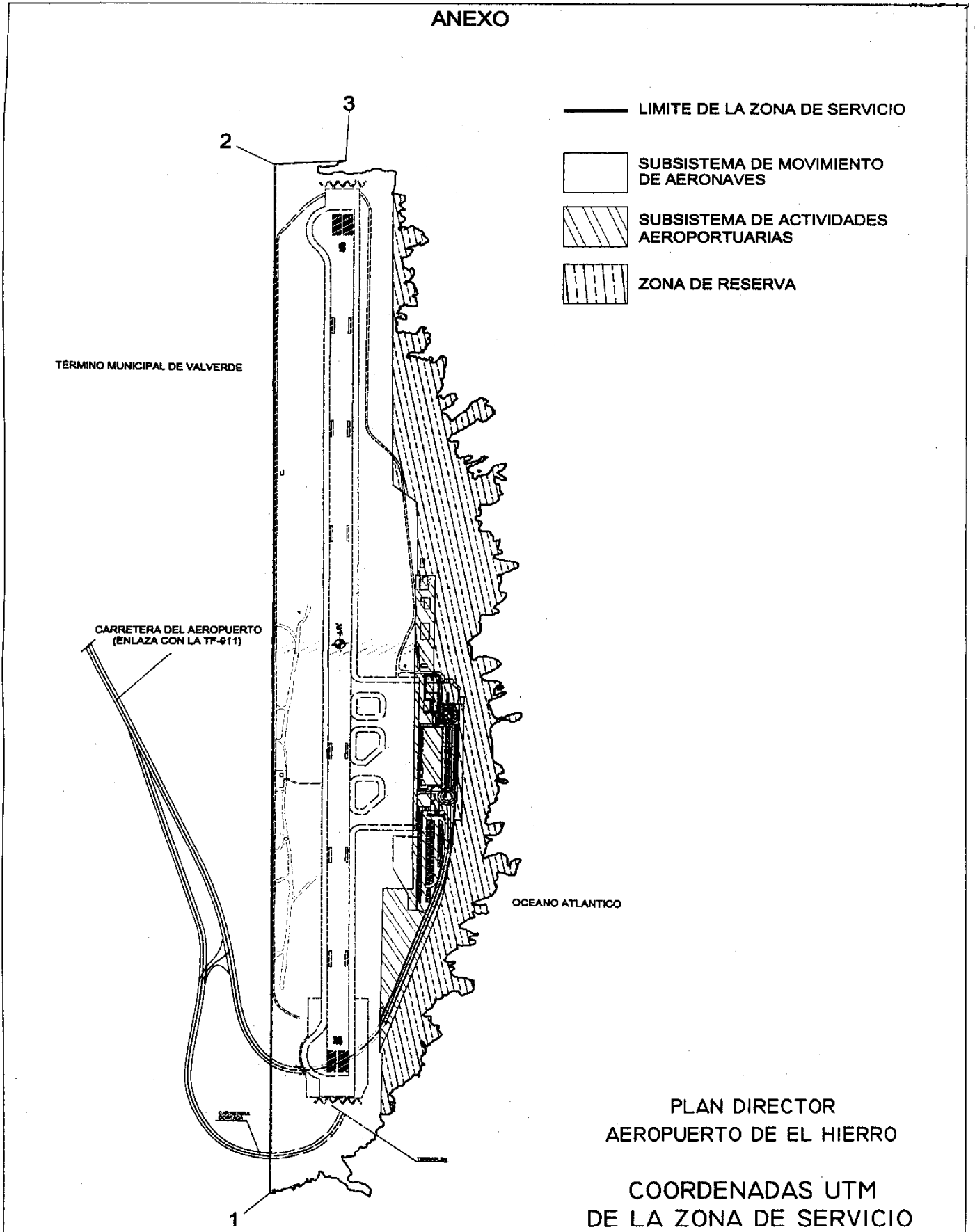
3. La Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 9,05 hectáreas.

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, 3 de agosto de 2001.

ÁLVAREZ CASCOS-FERNÁNDEZ



Coordenadas UTM de la zona de servicio Aeropuerto de El Hierro

1	X	215857
	Y	3079284
2	X	215202
	Y	3080619
3	X	215282
	Y	3080665

17303 ORDEN de 3 de agosto de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de La Palma.

El aeropuerto de La Palma, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.^a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-C»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, y como aeródromo de letra de clave «B» por el Decreto 463/1974, de 7 de febrero, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de La Palma.

El aeropuerto de La Palma ha experimentado un incremento de tráfico desde principios de los años noventa, con una tasa media de crecimiento anual del 4,5 por 100, alcanzando en 1997 prácticamente 700.000 pasajeros.

A diferencia de otros aeropuertos españoles, en el aeropuerto de La Palma se debe añadir a la problemática derivada del ajuste capacidad/demanda el hecho de un entorno orográfico muy complejo que motiva la aparición de afecciones diversas en aquellas infraestructuras y servicios que de otra forma mantendrían su validez por un período temporal mucho mayor. Por tanto, cualquier desarrollo futuro pasa por una propuesta de solución que sea geométrica y ambientalmente compatible con el entorno.

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista (01-19) de 2.200 x 45 metros, con una capacidad máxima admisible de 10 operaciones a la hora. Dicho valor de capacidad es suficiente para absorber la demanda prevista hasta aproximadamente el año 2007-2010. No obstante, el análisis realizado en el Plan Director muestra que existen, en primer término, carencias a nivel del Edificio Terminal de Pasajeros y de zona de aparcamiento de vehículos, que se revelan a muy corto plazo, siendo necesaria una actuación a este respecto en los próximos años. Inmediatamente después, se pone de manifiesto la segunda problemática importante en el aeropuerto, y es la carencia de puestos de estacionamiento en la plataforma de aeronaves.

Por estas razones, y considerando la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la isla y del archipiélago canario, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto y dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y el transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de La Palma 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 se 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 La Palma 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 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 el desarrollo de un nuevo edificio terminal, más hacia el este que el actual, integrándolo en un solo edificio con la Torre de Control y el Bloque Técnico; la ampliación por el este y por el norte de la plataforma de estacionamiento de aeronaves; la construcción de un aparcamiento público elevado y diferentes actuaciones de reacondicionamiento y reubicación de las instalaciones y equipos afectados por las ampliaciones.

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 La Palma», 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, 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 198,52 hectáreas, de las cuales alrededor de 156,36 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves y 42,16 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.5 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 distribuyen por una parte en la zona oeste (plataforma zona oeste y urbanización aneja), con una extensión de 5,8 hectáreas, y por otra, en dos franjas de extensiones 5,4 y 2,4 hectáreas, para incrementar las medidas de seguridad en la franja oeste de la pista de vuelo. Por último, se incluyen en la zona de servicio los terrenos al sur de la pista de vuelos, próximos a la cabecera 01, con una extensión de 0,8 hectáreas. Estas necesidades de terreno, que ocupan un total de 14,4 hectáreas, se representan gráficamente en el plano número 4.4 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio se estructura en dos 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 4.3 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Sub-