

resado o a través de Bancos o Cajas de Ahorros, y en presencia del Administrador expendedor del billete premiado.

Los premios serán hechos efectivos en cuanto sea conocido el resultado del sorteo a que correspondan y sin más demora que la precisa para practicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid, 28 de julio de 2001.—El Director general, Luis Perezagua Clamagrand.

## MINISTERIO DE FOMENTO

### 15478 *ORDEN de 17 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Bilbao.*

El aeropuerto de Bilbao, 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-D»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de segunda 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 1647/1980, de 20 de junio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de Bilbao.

La participación del aeropuerto de Bilbao en el tráfico total de España fue de un 1,8 por 100 y, con respecto al año 1997, experimentó un crecimiento del 6,1 por 100. En el año 1998 alcanzó cerca de 1.400.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto de tráfico regular la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 92 por 100 en 1998, de los cuales un 26 por 100 es tráfico internacional.

Dispone en la actualidad de dos pistas de vuelo, con denominaciones 10-28, de 2.000 × 45 metros, y 12-30, de 2.600 × 45 metros. Dispone la pista 10-28 de dos calles de salida/acceso a pista, ambas ortogonales, una de ellas ligada a la cabecera 10, y una calle de rodaje paralela a pista. La pista 12-30 dispone de dos calles de salida rápidas a 300 metros, una para cada pista, a derechas la correspondiente a la 30 y a izquierdas la de la pista 12, un acceso/salida por el extremo de la pista 12, y una calle de rodaje paralela a la pista de vuelo con desarrollo parcial. El campo de vuelos tiene una capacidad de 18 movimientos hora.

Para el estacionamiento de aeronaves existen dos plataformas: La plataforma sur con 11 puestos de estacionamiento para aeronaves comerciales y tres para aviación general y privada, y la plataforma norte, de reciente construcción, que actualmente sólo se utiliza de modo eventual para descongestionar aquella, pero que será capaz de albergar 10 aeronaves, cuatro de ellas en posiciones asistidas. La capacidad de la plataforma sur es de 22 movimientos hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, pero la situación se paliará cuando la plataforma norte empiece a operar al iniciar sus operaciones el NAT (Nuevo Área Terminal).

Por otro lado, hay que hacer constar que se acaba de inaugurar el Nuevo Edificio Terminal (NET) de pasajeros en el lado norte, centro neurálgico del Nuevo Área Terminal (NAT) del aeropuerto. Sustituye al antiguo edificio terminal de pasajeros, que estaba situado frente a la plataforma sur de estacionamiento, y que se reconvirtió para utilizarlo en mantenimiento de aeronaves.

El aeropuerto dispone también de tres áreas diferenciadas para aparcamiento de turismos en el sur del aeropuerto, un edificio terminal de carga, dos hangares de mantenimiento y reparación de aeronaves pequeñas y helicópteros, zona de aviación general al oeste del Área terminal, Aeroclub y hangares particulares.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto del País Vasco como del resto de la Península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de manera que se de una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el plan director del aeropuerto de Bilbao y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social,

y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente plan director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los planes directores y determina en su artículo 2 que el plan director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el plan director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el plan director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del plan director del aeropuerto de Bilbao 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 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 construcción de un apartadero de espera y nueva calle de salida en la cabecera 30; la construcción de una calle de salida rápida para la cabecera 12; construcción de un nuevo edificio terminal, NAT, (actualmente ya operativo) centrado respecto al campo de vuelos, cuya configuración se mantiene; construcción de un edificio de aparcamientos junto al NAT; adaptación del antiguo edificio terminal en edificio terminal de aviación general y hangar de mantenimiento; desarrollo completo de la plataforma norte, y traslado de la totalidad de las instalaciones del área de carga, abastecimiento de combustible, energía eléctrica, abastecimiento y depuración de aguas, al lado norte; lo mismo para la zona industrial a partir del momento en que se agote el espacio disponible en el lado sur de las reservas de espacio disponible. Por último, se considera necesario el diseño de enlaces de acceso al aeropuerto desde la autovía Derio-Loiu por el este y el oeste. 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 Secretaria 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 Bilbao» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita su zona de servicio en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del

Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el plan director tiene una superficie estimada de 402,93 hectáreas, de las cuales 284,65 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 86,63 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 31,65 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.3 del plan director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación ocupan una superficie aproximada de 51,8 hectáreas. Se extienden al norte y noreste del aeropuerto y pertenecen a los términos municipales de Loiu y Derio, respectivamente. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 4.2 del plan director.

Se excluyen de la zona de servicio unos terrenos de 10,73 hectáreas, situados al sur del aeropuerto en los municipios de Sondika, Loiu y Erandio, así como otras dos zonas, de 7,0 y 9,7 hectáreas, al norte y oeste del aeropuerto, respectivamente, según se refleja en el plano número 4.2 del plan director.

Tercero.—La zona de servicio del aeropuerto se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del plan director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. «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, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 284,65 hectáreas. Se representa en el plano número 4.1 del plan director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por dos pistas de vuelo, con denominaciones 10-28 y 12-30, calles de salida, calles de rodadura y franjas de seguridad. Hay dos plataformas de estacionamiento de aeronaves, la plataforma sur, frente al antiguo edificio terminal, y la plataforma norte, frente al nuevo 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 86,63 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4:

2.1 Zona de pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 32,28 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 7,97 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 9,31 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: 5,32 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 29,06 hectáreas.

2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 2,69 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 los subsistemas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 31,65 hectáreas, según 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, 17 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



## COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Bilbao		
	X	Y
1	507.593	4.795.421
2	508.518	4.795.176
3	508.657	4.794.953
4	508.728	4.794.786
5	508.798	4.794.460
6	508.699	4.794.235
7	458.778	4.794.146
8	508.856	4.794.109
9	508.782	4.793.912
10	508.777	4.793.907
11	508.783	4.793.893
12	508.793	4.793.882
13	508.766	4.793.721
14	508.763	4.793.722
15	508.760	4.793.708
16	508.665	4.793.727
17	508.663	4.793.685
18	508.645	4.793.690
19	508.624	4.793.630
20	508.474	4.793.692
21	508.450	4.793.696
22	508.442	4.793.669
23	508.417	4.793.676
24	508.419	4.793.682
25	508.406	4.793.681
26	508.129	4.793.862
27	507.427	4.794.218
28	507.415	4.794.169
29	507.342	4.794.149
30	507.340	4.794.121
31	507.286	4.794.115
32	507.263	4.794.079
33	507.155	4.794.109
34	507.113	4.794.143
35	507.115	4.794.305
36	506.469	4.794.368
37	506.473	4.794.345
38	506.419	4.794.323
39	506.393	4.794.319
40	506.368	4.794.321
41	506.372	4.794.351
42	506.356	4.794.354
43	506.329	4.794.335
44	506.291	4.794.340
45	506.277	4.794.371
46	505.900	4.794.415
47	505.743	4.794.335
48	505.722	4.794.270
49	505.696	4.794.254
50	505.576	4.794.195
51	505.509	4.794.198
52	505.472	4.794.422
53	505.401	4.794.280
54	505.320	4.794.322
55	505.172	4.794.375
56	505.141	4.794.378
57	505.137	4.794.481
58	505.146	4.794.594
59	505.128	4.794.665
60	505.132	4.794.806
61	505.176	4.794.927
62	505.211	4.794.941
63	505.334	4.794.921
64	505.342	4.794.911
65	505.347	4.794.874
66	505.403	4.794.867
67	505.423	4.794.928
68	505.461	4.794.925
69	505.477	4.794.972

	X	Y
70	505.506	4.794.964
71	505.674	4.795.340
72	505.682	4.795.342
73	505.776	4.795.444
74	505.952	4.795.359
75	505.971	4.795.429
76	506.052	4.795.388
77	506.151	4.795.420
78	506.179	4.795.399
79	506.231	4.795.401
80	506.297	4.795.341
81	506.299	4.795.393
82	506.315	4.795.458
83	506.373	4.795.385
84	506.370	4.795.377
85	506.713	4.795.417
86	507.031	4.795.260
87	504.753	4.794.771
88	504.820	4.794.764
89	504.870	4.794.776
90	504.870	4.794.758
91	504.906	4.794.754
92	504.907	4.794.765
93	504.919	4.794.765
94	504.919	4.794.758
95	505.114	4.794.736
96	505.112	4.794.714
97	504.916	4.794.736
98	504.915	4.794.725
99	504.873	4.794.728
100	504.871	4.794.747
101	504.751	4.794.761
102	497.286	4.802.474
103	497.337	4.802.383
104	497.270	4.802.346
105	497.218	4.802.430

### 15479 *ORDEN de 17 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Vitoria.*

El aeropuerto de Vitoria, 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 tercera categoría» por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 2243/1979, de 14 de septiembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Vitoria.

El aeropuerto de Vitoria, además de su propio tráfico de pasajeros, ha adquirido recientemente un gran desarrollo en el tráfico de mercancías, moviendo en la actualidad un 6,84 por 100 de la mercancía total que se maneja en el conjunto de los aeropuertos españoles.

Dispone en la actualidad de una única pista (04-22) de 3.500 × 45 metros, con dos calles de salida rápida y tres a 90°, siendo dos de ellas de acceso/salida por cabeceras, calle de rodadura paralela a la pista y apartadero de espera en la cabecera 04. Ésta dispone de ILS CAT II/III. En cuanto al estacionamiento de aeronaves, existen dos plataformas comunicadas entre sí, de 22.000 metros cuadrados, con tres puestos para aeronaves tipo C, y 120.000 metros cuadrados, con diez posiciones para aeronaves tipo C, una posición para aeronaves tipo E y cuatro puestos para avionetas. El aeropuerto de Vitoria dispone de un edificio para el tratamiento de los pasajeros, de dimensiones 157 × 37 metros en una única planta, y un edificio terminal de carga situado al nordeste del anterior. Finalmente, cuenta también con una zona industrial en la que se encuentra un hangar para aviación general, zona de servicios (torre de control, bloque técnico, SEI, centro de emisores, agentes de handling y edificio de servicios) y zona de abastecimiento.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad vasca como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación