

1

Antecedentes y Marco Jurídico

1	El Plan Director	1.1
2	Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña	1.2
3	Marco Legal Existente	1.3
4	Alcance y vigencia del Plan Director	1.5
	4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.5
	4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.5
	4.3 Vigencia, revisión, modificación y actualización del Plan Director	1.6
5	Reseña histórica del aeropuerto	1.6

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

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 SME, S.A. para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

El Real Decreto 2591/1998 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 que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

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, con el grado de detalle acorde a cualquier estudio de planificación a largo plazo, en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en los horizontes de estudio definidos, 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. Es importante destacar que en la demanda y en la determinación de necesidades influyen tanto el volumen de pasajeros y operaciones, como la propia evolución y tipología del tráfico, la caracterización de pasajeros, compañías y aeronaves que pudieran operar en un futuro en el aeropuerto.

Este documento estratégico de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible tendrá por objeto último la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto. La cual comprenderá todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

Así pues, como instrumento de planificación, que no de inversiones, el Plan Director habilita el desarrollo y ejecución de futuras actuaciones y dado que los horizontes de estudio del Plan Director se basan en la demanda prevista pero no se ligan a años concretos, las actuaciones propuestas estarán en todo momento ligadas a la materialización de la demanda de tráfico, y no a un horizonte temporal concreto. Un seguimiento detallado posterior de la evolución del tráfico podría determinar que el desarrollo de determinadas actuaciones pudiera ser retrasado o adelantado respecto al horizonte de necesidad originalmente identificado.

Finalmente, y en función de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, se programarán en el correspondiente documento de regulación aeroportuaria con el grado de detalle conveniente las inversiones necesarias, que no tienen por qué ser necesariamente las planteadas en el mismo de forma íntegra, pudiendo surgir además otras nuevas. Para toda nueva inversión se comprobará su compatibilidad con el Plan Director en términos de zonificación, ordenación y evaluación ambiental.

2 Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de A Coruña, 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 A Coruña son:

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobras 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 SME, S.A. 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 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, impone la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, como es el caso del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña.

3 Marco Legal Existente

La normativa de aplicación a la 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 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.

Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, por el que se modifica el 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 en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Decreto 584/1972, de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, de 9 de agosto y Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre.

Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica en R.D. 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

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 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.

Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que deroga tanto la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, como el RD Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

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.

Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al 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.

Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el 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 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.

Reglamento (UE) 139/2014, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

De acuerdo al Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las “Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.”

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de “Sistema General Aeroportuario” para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán “incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general.”

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 vigente del Aeropuerto de A Coruña, fue aprobado mediante Orden Ministerial de 31 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 13 de septiembre de 2001. Posteriormente, mediante la Orden FOM/581/2004 (publicada en el BOE el 05 de marzo de 2004), fue modificada la Zona de Servicio del aeropuerto. Por último, las Huellas de Ruido fueron modificadas por Resolución del Secretario General de Transportes en octubre de 2006.

En virtud de la disposición transitoria única del Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, por el que se modifica el 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 en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la presente revisión del Plan Director del Aeropuerto de A Coruña ha sido instruida, impulsada y tramitada por la Dirección General de Aviación Civil, rigiendo lo dispuesto en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, en su redacción anterior a la entrada en vigor del Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, en lo que se refiere a todos los demás aspectos.

4 Alcance y vigencia del Plan Director

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 y al Artículo 29 del Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, 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.

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.

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, Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, 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 números 5 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de A Coruña, tanto las establecidas en el Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos números 6 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido no estratégico correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el 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.

4.3 Vigencia, revisión, modificación 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, modificación o actualización de acuerdo con lo establecido en el Artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. El Plan Director se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

Se considera que revisten carácter sustancial aquellas modificaciones 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. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan Director, aquellas alteraciones no sustanciales de la delimitación entre Zonas definidas en los planos del Plan Director que, dentro de los límites establecidos en la Zona de Servicio, sean requeridas para no perjudicar el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, o para no limitar la facilidad de accesos al aeropuerto, como consecuencia de nuevas necesidades surgidas para garantizar el óptimo funcionamiento del aeropuerto. Tampoco serán considerados así los cambios en las actuaciones propuestas que no supongan alternaciones sustanciales de su contenido, no incrementen de manera significativa las afecciones al entorno y sean necesarios por factores tales como condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro necesario para garantizar el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

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 cuándo las alteraciones del contenido del Plan Director constituyen modificación sustancial del mismo.

5 Reseña histórica del aeropuerto

La historia del Aeropuerto de A Coruña comienza en enero de mil novecientos veintiocho cuando el Consejo de Ministros promulga el Plan de Líneas Aéreas de la aviación comercial. En él declara de interés general y de utilidad pública la línea Vigo-A Coruña-Gijón-Santander-Bilbao-San Sebastián y viceversa. Un mes más tarde, el 24 de febrero, otra real orden habilita el puerto de A Coruña para la hidroaviación, señalando que tal medida se dicta a la espera de que sea posible dotar de un aeropuerto terrestre a la ciudad. Sin embargo, ninguna de estas dos disposiciones dará paso al transporte aéreo en A Coruña, ya que por multitud de circunstancias habrá que esperar a la década de 1960 para que el aeropuerto sea una realidad.

Algunas de las razones que explican el retraso en la construcción del aeropuerto coruñés son la constitución del Aeroclub de Santiago y el empuje que se da a la construcción del aeropuerto de Lavacolla, inaugurado en 1935, así como las dificultades orográficas y meteorológicas de la zona de A Coruña.

El primer proyecto del aeropuerto para la ciudad será aprobado por el Consejo de Ministros del día 11 de septiembre de 1953 y contempla la construcción de un campo de vuelos de 1.500 por 200 m en la meseta de Alvedro, suficiente para la construcción de un aeródromo tipo C, siendo la obra declarada de urgente realización. En proyectos posteriores se incluye la construcción de una zona de estacionamiento y de una terminal de viajeros al oeste de la pista de vuelo. Tras diversas asignaciones presupuestarias, la pista de vuelo se completa en 1960 hasta alcanzar una longitud asfaltada de 1.680 m.

En 1961 se instala una radiobaliza y los grupos electrógenos de la central eléctrica y, al año siguiente, empieza la construcción del edificio terminal, la señalización de la pista de vuelo y la urbanización del área terminal. Las obras de la torre de control se inician a finales de 1962 y al año siguiente se completan estas instalaciones con la construcción de un edificio de servicios. La comunicación por carretera del aeropuerto hacia A Coruña y Santiago corre a cargo de la Diputación Provincial. Las obras se realizan a lo largo del año 1962, al mismo tiempo que la Dirección de Protección de Vuelo completa las instalaciones de ayuda a la navegación del aeropuerto.

Apertura al tráfico civil

El aeropuerto de A Coruña-Alvedro se abre en 1963 al tráfico aéreo civil nacional quedando clasificado como de tercera categoría. El 25 de mayo se celebra el acto de inauguración, durante el que llega el primer avión comercial, de la línea AVIACO, que realiza la línea Madrid- A Coruña.

Al año siguiente a su apertura, en el invierno de 1964, se inaugura la línea Vigo-A Coruña-Santander-San Sebastián-Barcelona con aviones Convair 440. La experiencia sólo dura un año y se reinicia en 1971 con aviones F-27, también con escaso éxito. A finales de la década de 1960 el aeropuerto recibe sus primeros vuelos chárter, procedentes de Suiza y Londres. En noviembre de 1979 se crea en el aeropuerto una delegación de aduana de A Coruña, lo que permite la habilitación para el despacho de operaciones aduaneras tanto de pasajeros como de mercancías.

A continuación, se muestra una vista aérea del aeropuerto de A Coruña.

Ilustración 1.1.- Vista aérea del Aeropuerto de A Coruña



Crecimiento del aeropuerto

Con el tiempo, y teniendo en cuenta la escasa longitud de la pista, se comienza a pensar en una ampliación para que ésta pueda ser utilizada por aviones tipo DC-9. Así, a lo largo de 1986 se realiza el desmonte del Monte Costa, que dificulta la aproximación, tras lo que se puede ampliar la cabecera sur hasta los 1.940 m. En 1987 se construye una variante de la carretera N-550, lo que permitirá la ampliación de la pista por su cabecera norte. En el mes de mayo de 1989 se cierra el aeropuerto al tráfico para realizar una serie de obras que conllevan, entre otras cosas, un pequeño giro de un grado y doce minutos en la dirección de la pista de

vuelo. Se instalan en la nueva pista un sistema PAPI de ayuda visual para el aterrizaje y en el mes de diciembre un sistema ILS de ayuda instrumental.

Tras estas ampliaciones se vuelve a abrir el aeropuerto al tráfico civil el 28 de abril de 1990; y el 11 de mayo del mismo año comienzan los vuelos regulares con Madrid y Barcelona, servidos inicialmente con DC-9 y después por modelos MD-88 pertenecientes a la compañía Aviaco.

El aeropuerto de A Coruña alcanzaba en el año 1994 los 259.000 pasajeros, lo que demostraba un espectacular crecimiento que aconsejaba la construcción de un nuevo edificio terminal, su urbanización y la ampliación del área de estacionamiento de aeronaves. El 19 de diciembre de 1995 se inauguraban las nuevas instalaciones, que comprendían un nuevo edificio terminal y una plataforma de estacionamiento de aeronaves que se une a la pista de vuelo con una nueva calle de rodaje.

Las siguientes fotografías muestran el edificio terminal de pasajeros y la torre de control.

Ilustración 1.2.- Edificio Terminal de pasajeros



Ilustración 1.3.- Torre de control



Actuaciones recientes e inmediatas

Desde el año 1995 en que se inauguró la terminal se han propuesto y llevado a cabo muchas mejoras que suponen nuevos pasos en el desarrollo del aeropuerto de A Coruña.

Entre las actuaciones más recientes se encuentran un nuevo edificio terminal de carga, las ampliaciones de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, la ampliación del edificio terminal para la instalación de pasarelas de embarque telescópicas, las actuaciones para puesta en categoría II/III, la ampliación de aparcamientos y la construcción de nuevos viales de acceso. Mucho más recientemente, en 2015, se inauguró una ampliación de 400 m de la pista de vuelo del aeropuerto.

Además, en este último período se han ejecutado o se encuentran en ejecución actuaciones de adecuación a normativa en el campo de vuelos, una remodelación del edificio terminal por su fachada norte y la ejecución de una sala VIP en la azotea del mismo.