



Plan Director del Aeropuerto de Málaga

Código EPD 415.200

1. Antecedentes



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Contenidos

1. Antecedentes	1.1
1.1. El Plan Director	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Málaga	1.5
1.3. Marco Legal Existente.....	1.6
1.4. Reseña histórica del Aeropuerto.....	1.14

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.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del Aeropuerto son:

- Subsistema de Movimiento de Aeronaves:

Zona de Maniobras: pista de vuelo y calles de rodaje.

Zona de Estacionamiento: plataforma comercial y de Aviación General de aeronaves.

- Subsistema de Actividades Aeroportuarias:

Zona de Pasajeros:

Área de Accesos: integrada por los viarios que comunican el Aeropuerto con la Red de Carreteras de Interés General del Estado.

Área de Aparcamiento

Edificio Terminal de Pasajeros

Área de Servicios al Pasajero



Zona de Carga

Zona de Apoyo a la Aeronave (o Industrial Aeronáutica)

Zona de Servicio

Zona de Aviación General

Zona de Abastecimiento

Otras instalaciones

Viales interiores

- Zona de Reserva Aeroportuaria: espacio que garantiza el desarrollo y expansión del aeropuerto, permitiendo dentro de la zona la inclusión de nuevas actividades o la ampliación de las existentes de modo tanto puntual como integral.

A su vez, 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.

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 Málaga

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Málaga, 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 Málaga 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 25 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 de Málaga.



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 1.558/1977 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 2.858/1981 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 2.591/1998, 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.

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 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."

Este hecho suscita la cuestión de la relación entre las competencias autonómicas en materia de ordenación del territorio y las competencias estatales en materia de aeropuertos de interés general. La interpretación que el Tribunal Constitucional ha hecho hasta la fecha del actual marco constitucional deja claro que las competencias autonómicas exclusivas en materia de ordenación del territorio y las competencias estatales en materias, como los aeropuertos, inciden directamente



en dicha ordenación, se entrecruzan necesariamente en ocasiones, pero que ello no faculta a las Comunidades Autónomas para imponer sus instrumentos de ordenación al Estado.

El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre (B.O.E. nº 315, de 31 de diciembre), de medidas fiscales, administrativas y del orden social, establece que "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana ... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria".

A tal efecto, el propio Tribunal Constitucional en su sentencia 204/2002, de 31 de octubre, que aborda la constitucionalidad del referido artículo, declara en su fundamento jurídico séptimo en relación con la concurrencia de las competencias autonómicas exclusivas sobre urbanismo y ordenación del territorio y la igualmente exclusiva estatal sobre aeropuertos de interés general:

"Al objeto de integrar ambas competencias, se debe acudir, en primer lugar, a fórmulas de cooperación. Si, como este Tribunal viene reiterando, el principio de colaboración entre el Estado y las Comunidades Autónomas está implícito en el sistema de autonomías (SSTC 18/1982 [RTC 1982, 18], entre otras) y si "la consolidación y el correcto funcionamiento del Estado de las autonomías dependen en buena medida de la estricta sujeción de uno y otras a las fórmulas racionales de cooperación, consulta, participación, coordinación, concertación o acuerdo previstas en la Constitución y en los Estatutos de Autonomía" (STC 181/1988 [RTC 1988, 181], F. 7), este tipo de fórmulas son especialmente necesarias en estos supuestos de concurrencia de títulos competenciales en los que deben buscarse aquellas soluciones con las que se consiga optimizar el ejercicio de ambas competencias (SSTC 32/1983 [RTC 1983, 32], 77/1984 [RTC 1984, 77], 227/1987 [RTC 1987, 227] y 36/1994 [RTC 1994, 36]), pudiendo elegirse, en cada caso, las técnicas que resulten más adecuadas: el mutuo intercambio de información, la emisión de informes previos en los ámbitos de la propia competencia, la creación de órganos de composición mixta, etcétera.

Es posible, sin embargo, que estos cauces resulten en algún caso concreto insuficientes para resolver los conflictos que puedan surgir. Para tales supuestos, este Tribunal ha señalado que "la decisión final corresponderá al titular de la competencia prevalente" (STC 77/1984, F. 3) y que "el Estado no puede verse privado del ejercicio de sus competencias exclusivas por la existencia de una competencia, aunque también sea exclusiva, de una Comunidad Autónoma" (STC 56/1986 [RTC 1986, 56], F. 3). Asimismo, en la STC 149/1991 (RTC 1991, 149), antes citada, se señala que la atribución a las Comunidades Autónomas de la función ordenadora del territorio "no puede entenderse en términos tan absolutos que elimine o destruya las competencias que la propia Constitución reserva al Estado, aunque el uso que éste haga de ellas condicione necesariamente la



ordenación del territorio", ... Debe tenerse en cuenta, en última instancia, que cuando la Constitución atribuye al Estado una competencia exclusiva lo hace porque bajo la misma subyace - o, al menos, así lo entiende el constituyente- un interés general, interés que debe prevalecer sobre los intereses que puedan tener otras entidades territoriales afectadas".

La coordinación pues en el ejercicio de las competencias de ordenación del territorio y las relativas a aeropuertos de interés general se lleva a cabo mediante el mecanismo de los informes que ambas Administraciones deben emitir sobre los instrumentos de planificación elaborados por la otra. En cualquier caso, una vez seguidos estos cauces de cooperación, en caso de conflicto prevalece la competencia estatal en materias 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 Málaga vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 25 de julio de 2001* y publicado en el *BOE con fecha 9 de agosto de 2001*. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.



ANEXO III

Certificación de la industria de transformación

Don responsable de la industria de transformación con domicilio en provincia de y número de autorización en virtud del artículo 6 del Real Decreto 1911/2000, de 24 de noviembre, certifica que en fecha ha recibido reses de lidia procedentes del festejo de fecha celebrado en la plaza o recinto de tal como figura en el acta de celebración del festejo que le ha sido entregada por el transportista, habiendo procedido a su transformación de acuerdo con la normativa vigente.

Lo que se certifica en a de de a los efectos oportunos.

Firmado:

ANEXO IV

Relación de industrias para la transformación de reses de lidia

Table with 2 columns: Transformadoras and Localidad. Lists various industries and their locations across different regions like Andalucía, Castilla y León, Cataluña, Galicia, Madrid, Navarra, La Rioja, País Vasco, and Comunidad Valenciana.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

15749 ORDEN de 25 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Málaga.

El aeropuerto de Málaga, 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-E»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de primera 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 «A» por el Real Decreto 943/1987, de 3 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto y base aérea de Málaga. Igualmente, el aeropuerto forma parte del aeródromo de Málaga, utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto («aeródromo de utilización conjunta»), según el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

El aeropuerto de Málaga, situado al sudoeste de la ciudad de Málaga, es el más importante de los situados en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su participación en el tráfico total de pasajeros en España fue de un 6,60 por 100, y con respecto al año 1997 experimentó un crecimiento del 6,92 por 100. En el año 1998 superó los 7,7 millones de pasajeros. Su importancia como aeropuerto «chárter» internacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 50 por 100 en 1998.

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista (14-32) de 3.200 x 45 metros, que posibilita una capacidad de 39 operaciones a la hora suficiente para absorber la demanda a corto plazo. Sin embargo, y aunque adoptando nuevos procedimientos en el tráfico de llegada y salida del aeropuerto se llegaría a una capacidad de 45 aeronaves a la hora en condiciones IFR, ello es insuficiente para el período considerado de planificación, debiéndose actuar sobre el campo de vuelos para obtener la capacidad requerida.

Asimismo, tanto el Edificio Terminal de pasajeros como el área de estacionamiento de vehículos presentan insuficiencias para afrontar el horizonte previsto de 15 millones de pasajeros en el año 2015; así, además de presentar ya en algunas de sus dependencias considerables problemas de capacidad, necesitan de una mejora en su distribución y prestaciones antes de que a corto plazo empiecen a aparecer importantes problemas de saturación y calidad de servicio.

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 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 Málaga 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

BOE núm. 190

Jueves 9 agosto 2001

29907

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, permite que el Plan Director incluya 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 Málaga 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 una nueva pista de vuelos; la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves; la construcción de una nueva torre de control; la ampliación del Edificio Terminal Picasso; y la construcción de un nuevo edificio de aparcamientos. Todo ello debe ir acompañado, además, por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las nuevas infraestructuras a la situación actual del aeropuerto.

Por último, y dado que el aeropuerto de Málaga forma parte de un aeródromo utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto («aeródromo de utilización conjunta»), su aprobación debe llevarse a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998 y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a este tipo de aeródromos, según determina la disposición adicional tercera del mismo Real Decreto. A este efecto el Plan Director fue informado por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA), que dio el visto bueno en su Ponencia de aeródromos 4/99.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Fomento, 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 Málaga 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 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 553,8 hectáreas, de las cuales alrededor de 400,8 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves y 153,0 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 3.2 del Plan Director, en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como Anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extiende a lo largo de todo el lado norte del aeropuerto, entre su delimitación actual y el cauce del río Guadalorce, ocupando una superficie de 244,6 hectáreas. Estas necesidades de terrenos se representan gráficamente en el plano número 3.1 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 3 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves», y 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias» con sus correspondientes zonas funcionales.

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, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 400,8 hectáreas.

1.1 Campo de vuelos: Estará integrado por dos pistas, de denominación 13-32 y 12-30, calles de rodaje y franja de seguridad, y la plataforma de estacionamiento de aeronaves situada al sureste 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, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 153,0 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 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: 71,7 hectáreas.

2.2 Zona de carga e industrial: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías, así como a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 39,3 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 16,5 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: 16 hectáreas.

2.5 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: 9,5 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.

La zona de la base aérea militar, excluida de la zona de servicio del aeropuerto, cuya representación gráfica figura en el plano anexo a esta Orden, ocupa una superficie de 72,6 hectáreas.

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, 25 de julio de 2001.

LUCAS GIMÉNEZ

Excmos. Sres. Ministros de Defensa y de Fomento.



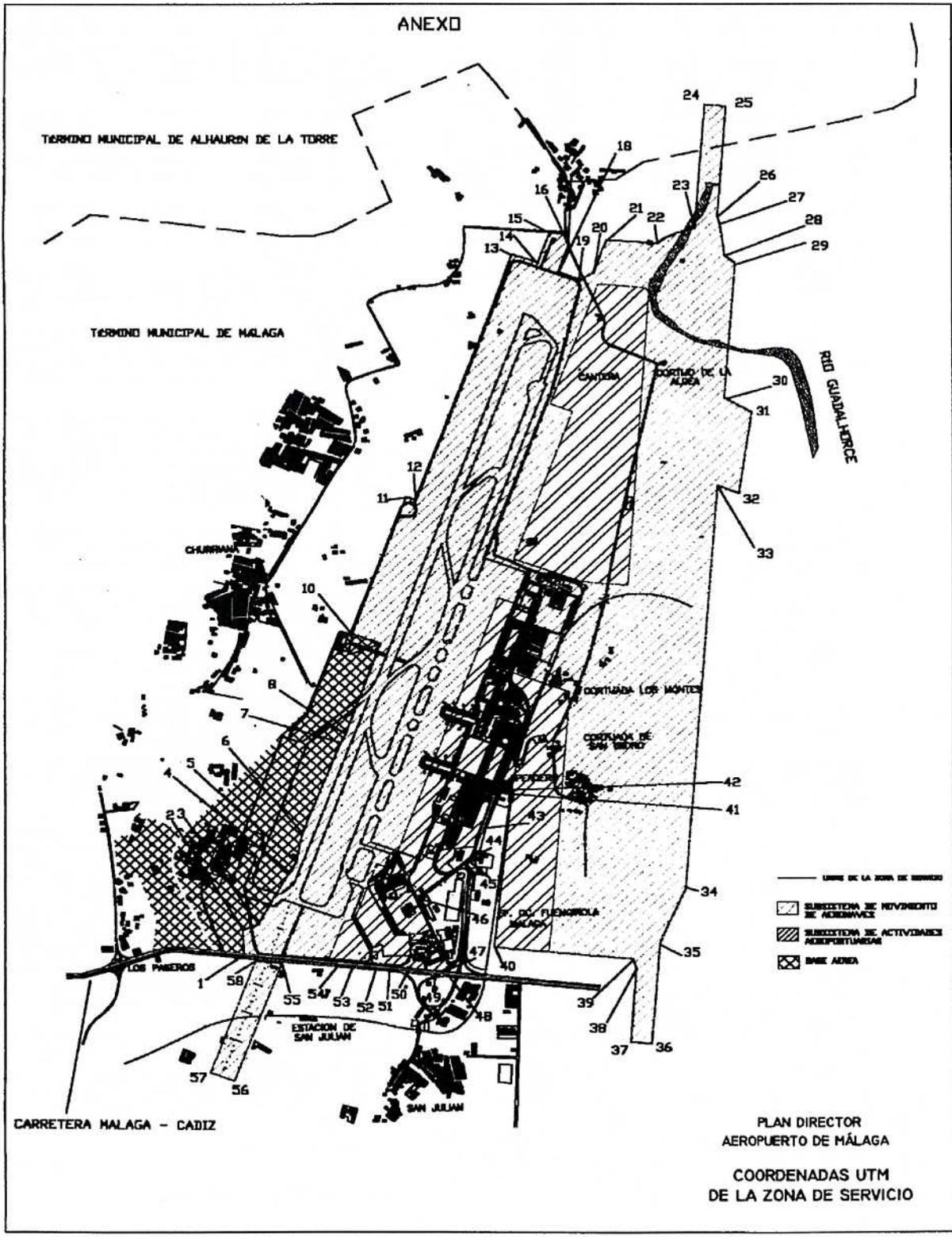
Plan Director del Aeropuerto de Málaga

Código EPD 415.200

29908

Jueves 9 agosto 2001

BOE núm. 190



BOE núm. 190

Jueves 9 agosto 2001

29909

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Málaga

	x	y
1	368.122,8	4.058.383,3
2	368.005,9	4.058.426,6
3	368.006,7	4.058.604,0
4	367.812,3	4.058.739,7
5	367.780,1	4.058.788,5
6	367.651,5	4.058.870,2
7	367.292,4	4.059.211,3
8	367.261,5	4.059.247,6
9	366.893,6	4.059.574,2
10	366.799,6	4.059.468,2
11	366.248,8	4.059.967,9
12	366.280,3	4.060.002,9
13	365.286,7	4.060.894,4
14	365.374,7	4.060.989,9
15	365.252,1	4.061.101,1
16	365.282,9	4.061.161,4
17	365.347,8	4.061.156,5
18	365.451,6	4.061.062,5
19	365.621,3	4.061.138,7
20	365.518,7	4.061.212,7
21	365.387,8	4.061.332,6
22	365.490,7	4.061.546,9
23	365.486,8	4.061.736,9
24	364.918,5	4.062.022,8
25	364.965,4	4.062.110,7
26	365.468,1	4.061.858,0
27	365.505,9	4.061.854,8
28	365.665,3	4.061.813,1
29	365.722,2	4.061.842,9
30	366.342,1	4.061.538,8
31	366.458,2	4.061.625,1
32	366.816,2	4.061.414,9
33	366.742,9	4.061.337,1
34	368.590,8	4.060.421,2
35	368.807,3	4.060.203,8
36	369.263,3	4.059.976,6
37	369.219,3	4.059.889,6
38	368.879,1	4.060.055,2
39	368.831,9	4.060.057,8
40	368.531,5	4.059.481,6
41	367.838,2	4.059.850,9
42	367.804,4	4.059.816,7
43	367.952,2	4.059.676,4
44	368.061,8	4.059.595,6
45	368.078,5	4.059.536,2
46	368.168,8	4.059.241,7
47	368.556,7	4.059.254,8
48	368.559,1	4.059.225,7
49	368.543,9	4.059.180,5
50	368.485,9	4.059.064,2
51	368.440,3	4.058.989,6
52	368.413,0	4.058.934,3
53	368.359,1	4.058.840,4
54	368.333,5	4.058.780,7
55	368.231,6	4.058.630,0
56	368.703,1	4.058.098,7
57	368.622,1	4.058.010,2
58	368.174,2	4.058.419,8

15750 RESOLUCIÓN de 3 de agosto de 2001, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación de la Resolución de 23 de julio de 2001, de la Secretaría de Estado de Educación y Universidades y de la Subsecretaría de Sanidad y Consumo, por la que se determina la composición de los Tribunales, se convoca a los aspirantes y se establece el calendario para la realización de las pruebas teórico-prácticas de las especialidades médicas de Alergología, Aparato Digestivo, Bioquímica Clínica, Endocrinología y Nutrición, Neumología, Otorrinolaringología, Reumatología, Medicina de la Educación Física y el Deporte, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 3 del Real Decreto 1497/1999, de 24 de septiembre.

El Secretario de Estado de Educación y Universidades y el Subsecretario de Sanidad y Consumo han dictado, de forma conjunta, una Resolución de 13 de julio de 2001 por la que se determina la composición de los Tribunales, se convoca a los aspirantes y se establece el calendario para la realización de las pruebas teórico-prácticas de las especialidades médicas de Alergología, Aparato Digestivo, Bioquímica Clínica, Endocrinología y Nutrición, Neumología, Otorrinolaringología, Reumatología, Medicina de la Educación Física y el Deporte, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 3 del Real Decreto 1497/1999, de 24 de septiembre, por el que se regula un procedimiento excepcional de acceso al título de Médico especialista.

Para general conocimiento se dispone su publicación como anexo a la presente Resolución.

Madrid, 3 de agosto de 2001.—La Subsecretaría, Dolores de la Fuente Vázquez.

ANEXO

Resolución conjunta del Secretario de Estado de Educación y Universidades y del Subsecretario de Sanidad y Consumo, por la que se determina la composición de los Tribunales, se convoca a los aspirantes y se establece el calendario para la realización de las pruebas teórico-prácticas de las especialidades médicas de Alergología, Aparato Digestivo, Bioquímica Clínica, Endocrinología y Nutrición, Neumología, Otorrinolaringología, Reumatología, Medicina de la Educación Física y el Deporte, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 3 del Real Decreto 1497/1999, de 24 de septiembre

El Real Decreto 1497/1999, de 24 de septiembre, por el que se regula un procedimiento excepcional de acceso al título de Médico Especialista, establece las características generales de la prueba teórico-práctica y de evaluación de la actividad profesional y formativa que se han de realizar a los aspirantes admitidos a dichas pruebas por la Comisión Mixta en los términos previstos en el artículo 2.8 del citado Real Decreto.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 3.2 del Real Decreto 1497/1999, se ha publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 24 de mayo de 2001 la Resolución de 14 de mayo de 2001, del Subsecretario de Sanidad y Consumo por la que se establecen los criterios comunes sobre formato, garantías y calificación de las pruebas antes citadas.

Habiendo concluido los procedimientos de admisión y exclusión relativos a los aspirantes al título de Médico Especialista en Alergología, Aparato Digestivo, Bioquímica Clínica, Endocrinología y Nutrición, Neumología, Otorrinolaringología, Reumatología, Medicina de la Educación Física y el Deporte, procede hacer públicos los Tribunales de las especialidades antes citadas, así como el calendario de la prueba teórico-práctica correspondiente a cada una de ellas.

Por todo ello, en función de lo previsto en el apartado segundo de la Resolución del Subsecretario de Sanidad y Consumo de fecha 14 de mayo de 2001, antes citada, el Secretario de Estado de Educación y Universidades, conjuntamente con el Subsecretario de Sanidad y Consumo, resuelven:

Primero. Determinar la composición de los Tribunales que han de evaluar la prueba teórico-práctica y la actividad profesional y formativa de los aspirantes.—Se hace pública, en los términos que se contienen en el anexo I a esta Resolución, la composición de los Tribunales de evaluación de la prueba teórico-práctica y de la actividad profesional y formativa de los aspirantes admitidos al sistema de obtención del título de Médico Especialista regulado por el Real Decreto 1497/1999 en las especialidades de Alergología, Aparato Digestivo, Bioquímica Clínica, Endocrinología y Nutrición, Neumología, Otorrinolaringología, Reumatología, Medicina de la Educación Física y el Deporte.



1.4. Reseña histórica del Aeropuerto

La historia del Aeropuerto de Málaga comienza el nueve de marzo de mil novecientos diecinueve cuando un avión Salmson 2A que sobrevolaba la ciudad buscando un lugar donde aterrizar toma tierra en una parcela denominada «El Rompedizo».

En el avión viajaba Pierre Latécoère, que en ese momento estaba buscando emplazamientos en España para instalar diferentes aeródromos. El objetivo de Latécoère era establecer una línea aérea comercial que uniera Francia con sus colonias africanas a través de España y que, posteriormente, diera el salto hasta Sudamérica.

Después de algunos vuelos de prueba, el 1 de septiembre de 1919, Didier Daurat, futuro primer director del aeródromo de Málaga, inauguraba los servicios regulares con Toulouse, Barcelona, Alicante, Málaga, Tánger y Casablanca.

En 1937, el Aeropuerto de Málaga pasó a convertirse en base aérea y se ubicaron en sus terrenos las escuelas de Tripulantes, Observadores y Especialistas del Ejército del Aire.

El 12 de julio de 1946, el aeropuerto es abierto al tráfico nacional e internacional y clasificado como aduanero. Todos los servicios de pasajeros son atendidos en las dependencias de la base aérea ya que, hasta 1948, no se inaugura la estación civil de pasajeros.

Crecimiento del aeropuerto

A lo largo del año 1960, se produce un cambio radical en el diseño del aeropuerto ya que, junto con la ampliación hasta 3.200 metros de la pista de vuelo y la construcción de la pista de rodadura paralela, se configura una nueva zona terminal en el centro geométrico del campo de vuelo. Esta zona se encuentra un kilómetro y medio al norte del área terminal existente, en donde se va a construir un nuevo estacionamiento de aviones, la Torre de Control, una Central Eléctrica y un Edificio Terminal de Pasajeros. Estas obras se complementan con la instalación de distintas ayudas a la navegación: un VASIS y un VOR en 1965, un sistema ILS en 1966 y un radar en 1970.

El aeropuerto –que ha venido siendo denominado a través del tiempo como de «El Rompedizo» o de «García Morato»– pasa a llamarse oficialmente aeropuerto de Málaga por Orden Ministerial de septiembre de 1965. Este nombre lo mantiene en la actualidad.

El nuevo terminal de pasajeros se inaugura el 29 de enero de 1968 e inmediatamente se trasladan a ella tanto los servicios nacionales, que eran atendidos en la terminal civil, como los servicios internacionales, atendidos anteriormente en la terminal provisional.

Ilustración 1.1.- Vista aérea del Aeropuerto de Málaga



El creciente aumento del tráfico –principalmente de los vuelos no regulares, pues en 1965 operan en Málaga ya unas treinta compañías con este tipo de tráfico– obliga a construir un terminal específico denominado «Estación modular para tráfico no regular». El nuevo edificio, similar a los construidos en Palma, Girona, Alicante e Ibiza, se inaugura el 30 de junio de 1972.

Terminal Ruiz Picasso

El persistente crecimiento del tráfico obliga a pensar en la construcción de un nuevo edificio terminal que se inaugura finalmente el 30 de noviembre de 1991 con el nombre de «Pablo Ruiz Picasso». El terminal, diseño del arquitecto Ricardo Bofill, está configurado en dos plantas independientes en las que se diferencian los flujos de llegada y salida de pasajeros. El edificio está adosado al antiguo terminal internacional y está integrado operativamente con éste.



Ilustración 1.2.- Edificio Terminal de pasajeros



Para completar el área terminal, se construye un edificio de aparcamiento de vehículos, con capacidad para 1.200 turismos, que entra en servicio en el verano de 1995. Conecta mediante un túnel con el sótano del terminal de pasajeros y está remodelado para acoger los servicios de alquiler de vehículos sin conductor.

En 1995, se procede a la remodelación y restauración del antiguo edificio de pasajeros de los años cuarenta, que pasa a ser el Edificio Terminal de Aviación General. En la zona norte del aeropuerto se levanta un hangar para el mantenimiento de las grandes aeronaves y, junto a él, un terminal de mercancías. Ambos entran en servicio en 1996.

En 1997, se realiza una nueva ampliación del estacionamiento de aeronaves y, simultáneamente, se dota al mismo de un sistema de suministro de combustible por medio de hidrantes a todas las posiciones asociadas a las pasarelas telescópicas.

Actuaciones recientes e inmediatas

En noviembre del 2002, el aeropuerto da un nuevo paso en su desarrollo con la inauguración de una moderna torre de control que dispone de tecnología de última generación e incorpora, por primera vez en una torre, el sistema VICTOR. Este sistema permite la presentación visual de todos los datos necesarios en una única consola, por lo que facilita el trabajo y la agilidad de operación del controlador.

Actualmente se mantiene la tendencia creciente del tráfico, que sigue creciendo de forma considerable año tras año. Esto ha llevado prácticamente a agotar la capacidad del aeropuerto, tanto en su lado aire como en el lado tierra por lo que éste se haya inmerso en una sucesión de actuaciones destinadas a paliar esta situación.

Ilustración 1.3.- Nueva Torre de Control



A día de hoy, el proyecto más importante es la construcción de un nuevo Edificio Terminal, unido al terminal actual de forma que constituyan en su conjunto un edificio único. De acuerdo con los requisitos funcionales, el nuevo edificio tendrá una superficie construida de 251.000 metros cuadrados aproximadamente. La planta sótano de la nueva terminal dispondrá de una estación de autobuses.

El área terminal dispondrá también de unos edificios aparcamiento para vehículos de alquiler, coches particulares, autocares y aparcamiento de personal con una superficie aproximada de 53.000 metros cuadrados con una capacidad de 1.800 plazas.



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de Málaga

Código EPD 415.200

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO