

UN AEROPORTO PARA O 2020: ASPECTOS XURÍDICOS DO PLAN DIRECTOR DO AEROPORTO DE VIGO

Bernardo Sánchez Pavón

COMPETENCIAS SOBRE AEROPORTOS

Sinala a Constitución Española no seu artigo 148.1.6 que as comunidades autónomas poden asumir competencias sobre os aeroportos deportivos e, en xeral, os que non desenvolvan actividades comerciais. Máis adiante, no artigo 149.1.20, concreta que *son competencia exclusiva do Estado os aeroportos de interese xeral*; o control do espazo aéreo, o tránsito e transporte aéreo, servizo meteorolóxico e matriculación de aeronaves. A comunidade autónoma de Galicia, no artigo 27.9 do seu Estatuto de Autonomía, asumiu de forma exclusiva a competencia sobre os aeroportos deportivos.

CONCEPTO DE AEROPORTO DE INTERESE XERAL

Segundo o artigo primeiro do Real decreto 2858/1981, de 27 de novembro, sobre cualificación de aeroportos civís, serán cualificados como *aerportos de interese xeral*:

- a) Os que reúnan as condicións para servir tráfico internacional.
- b) Aqueles que, pola súa situación, características ou a súa capacidade de xerar tráfico, poidan

incidir na ordenación do transporte ou do espazo aéreo, ou no control deste.

- c) Os que sexan aptos para seren designados como aeroportos alternativos dos anteriores.
- d) Os que teñan interese para a defensa nacional.

ORDENACIÓN DOS AEROPORTOS DE INTERESE XERAL

O artigo 166 de Lei 13/1996, de 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e de orde social, estableceu dentro do réxime xurídico dos aeroportos de interese xeral da competencia exclusiva do Estado, segundo o artigo 149.1.20 da Constitución, a necesidade de que o aeroporto e o a súa zona de servizo sexan ordenadas mediante un novo instrumento de planificación, de natureza estritamente aeroportuaria e non urbanística, denominado plan director. Pretende o plan dar resposta ós problemas derivados da complexidade das modernas infraestruturas aeroportuarias e do crecente desenvolvemento do tráfico e transportes aéreos, ó que se asigna a función de delimitación da *zona de servizo* dos aeroportos de interese xeral, coa inclusión dos *espacios de reserva* que

garantan o desenvolvemento e expansión do aeroporto e a determinación das *actividades aeroportuarias ou complementarias* por desenvolver nas distintas zonas comprendidas dentro do recinto do aeroporto e a súa zona de servizo.

O citado precepto, por outra parte, estableceu a necesidade de que os aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo sexan cualificados como *sistema xeral aeroportuario* nos plans xerais ou instrumentos equivalentes de ordenación urbana, *os cales non poderán incluír determinación ningunha que interfira ou perturbe o exercicio das competencias estatais sobre os aeroportos cualificados de interese xeral*; este sistema xeral haberase de desenvolver por medio dun plan especial ou instrumento equivalente respecto do contido do cal e para a súa aprobación se establecen os mecanismos de colaboración precisos entre a autoridade aeronáutica e as administracións urbanísticas competentes, así como as medidas de coordinación necesarias para asegurar o exercicio da competencia estatal. De conformidade coa habilitación conferida pola disposición final 7 da Lei 13/1996, dictouse o *Real decreto 2591/1998, de 4 de decembro, sobre a ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo*, que ten como finalidade determinar os obxectivos, contido e normas para a aprobación dos *Plans Directores* dos aeroportos de interese xeral, de forma que se asegure o desenvolvemento do aeroporto, a súa eficaz integración no territorio e a coordinación coas actuacións das Administracións públicas que ostentan competencias en materia de ordenación do territorio e urbanismo.

ZONA DE SERVICIO DOS AEROPORTOS DE INTERESE XERAL

O Ministerio de Fomento delimitará para os aeroportos de interese xeral unha zona de servizo que incluíra as superficies necesarias para a execución das actividades aeroportuarias, as destinadas ás tarefas complementarias destas e os espazos de reserva que garantan a posibilidade de desenvolvemento e crecemento do conxunto. Así mesmo, aprobará o seu correspondente plan director, no que se incluírán, ademais das actividades contempladas na Lei de navegación aérea¹, os usos industriais e comerciais, resultando necesaria ou conveniente a súa localización nela pola súa relación co tráfico aéreo ou polos servizos que lles presten ós usuarios do aeroporto.

ACTIVIDADES E SERVICIOS NOS RECINTOS AEROPORTUARIOS

En todo recinto aeroportuario distínguense²:

- Os servizos aeronáuticos, que, integrados na *Rede Nacional de Axudas á Navegación Aérea* e formando parte desta controlan o espazo aéreo.
- Os servizos aeronáuticos que serven para instrumentar a ordenación do tránsito e a ordenación do transporte aéreo.
- Todos os demais servizos aeroportuarios estatais son aduaneiros, de policía, correos, seguridade exterior e interior e calquera outro que, pola súa natureza e función, lle están encomendados á autoridade pública non aeronáutica.
- Aqueles outros servizos que, non sendo estritamente aeronáuticos, poidan ter incidencia neles e que, polo volume do tráfico do aeroporto do que se trate, se declaren imprescindibles para o seu bo funcionamento.
- As actividades non comprendidas nos apartados anteriores que se realicen no recinto aeroportuario e que teñan transcendencia para a explotación económica do aeroporto.

PLAN DIRECTOR DO AEROPORTO E DA SÚA ZONA DE SERVICIO

En cada aeroporto de interese xeral aprobarase un *plan director* que definirá as grandes directrices de ordenación e desenvolvemento do aeroporto ata alcanzar a súa maxina expansión previsible e que terá por obxecto a delimitación da *zona de servizo do aeroporto*, na que se incluírán:

- As superficies necesarias para a execución das actividades de tráfico e transporte aéreas; estancia, reparación e subministro ás aeronaves; recepción ou despacho de viaxeiros e mercancías; servizos a pasaxeiros e ás empresas de transporte aéreo; acceso e estacionamento de vehículos e, en xeral, todas aquelas que sexan necesarias para a mellor xestión do aeroporto.
- Os *espacios de reserva* que garantan a posibilidade de desenvolvemento e expansión do aeroporto e que comprenderán todos aqueles terreos que previsiblemente sexan necesarios para garantir no futuro o correcto desenvolvemento da actividade aeroportuaria.

O plan director poderá incluír dentro da zona de servizo dos aeroportos de interese xeral, ademais das actividades aeroportuarias sinaladas antes, o

desenvolvemento doutras actividades complementarias, comerciais e industriais, estando a súa localización no aeroporto xustificada ou sexa conveniente pola súa relación co tráfico aeroportuario, pola natureza dos servicios que lles presten ós usuarios do aeroporto ou polo volume dos tráfico aéreo que xeren; así como espazos destinados a equipamentos. A realización das actividades referidas verificarase de acordo coas determinacións da ordenación do espazo aeroportuario contidas no plan director do aeroporto e de conformidade co *plan especial* ou instrumento equivalente que resulte aplicable, sempre que con elas non se prexudique o desenvolvemento e execución das actividades aeroportuarias e de transporte aéreo, nin se limite a facilidade de acceso ó aeroporto. Para os efectos sinalados, o plan director do aeroporto conterá necesariamente:

- Espazos aeronáuticos integrados na rede nacional de axudas á navegación aérea.
- Servicios de control do tránsito aéreo.
- Infraestruturas para o movemento das aeronaves.
- Zonas de actividades aeroportuarias coas edificacións e instalacións complementarias para o servizo das aeronaves.
- Edificacións e instalacións do aeroporto que fosen necesarias para o movemento e tránsito dos viaxeiros das mercancías.
- Zonas de estacionamento e de acceso de persoas e vehículos.
- Espazos para as actividades complementarias.
- Redes de servicios necesarias para o correcto funcionamento da infraestrutura aeroportuaria.
- Vías de servizo do aeroporto.
- Accesos viarios e ferroviarios do aeroporto.
- Representación do estado final do sistema xeral aeroportuario.

O plan director do aeroporto incluirá tamén as determinacións necesarias para que as autoridades públicas non aeronáuticas dispoñan dos espazos precisos para o desenvolvemento das actividades e servizos que haxa que prestar no recinto aeroportuario.

O plan director do aeroporto conterá os seguintes documentos:

- *Memoria*, que incluirá un estudo dos antecedentes e da situación actual do aeroporto; as súas necesidades futuras derivadas da análise dos tráfico de pasaxeiros e de mercancías e da

evolución previsible da demanda; a delimitación da zona de servizo, coa motivación das ampliacións ou das desafectacións propostas; as actividades previstas para cada unha das áreas da zona de servizo do aeroporto, coa xustificación da súa necesidade ou conveniencia e a relación co plan urbanístico; *así mesmo, incluirá as infraestruturas terrestres de acceso ó aeroporto existentes ou que se deriven da execución de plans ou proxectos aprobados, así como o estudo das que se entendan necesarias para a conexión do aeroporto cos sistemas xerais de transporte terrestre tendo en conta o volume do tráfico aeroportuario actual e do previsible*, e reflectirá igualmente o ámbito territorial que poida ser afectado polo establecemento das servidumes legais aeronáuticas segundo as disposicións vixentes.

- Plan xeral de situación do aeroporto, da súa actual zona de servizo e da zona de servizo proposta, e planos de cada unha das áreas nas que se estrutura a zona de servizo aeroportuaria, coas actividades previstas; así como planos do espazo territorial afectado polas servidumes aeronáuticas.
- *Estudio da incidencia do aeroporto e das infraestruturas aeroportuarias no ámbito territorial circundante.*
- Estimación das magnitudes económicas do desenvolvemento do aeroporto previsto polo plan director, no que sexa da competencia do ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

A elaboración dos plans directores dos aeroportos de interese xeral realizarao o ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, de acordo coas directrices establecidas polo secretario de Estado de Infraestruturas e Transportes do Ministerio de Fomento. A aprobación dos plans directores correspóndelle ó Ministerio de Fomento³, a proposta da Secretaría de Estado de Infraestruturas e Transportes, previo o preceptivo informe da Dirección Xeral de Aviación Civil.

Os plans directores serán informados polas administracións públicas afectadas pola delimitación da zona de servizo do aeroporto que teñan competencias en materia de ordenación do territorio e de urbanismo. Estes informes entenderanse favorables se, transcorrido un mes dende a recepción da documentación, non foron emitidos expresamente.

Antes da súa aprobación os plans directores seran-lles remitidos ós ministerios de Defensa, Interior e Medio Ambiente para que informen sobre as materias que, respectivamente, afecten ás súas competencias. Calquera destes informes entenderase favorable se transcorre o prazo dun mes dende a recepción da documentación sen que o informe fora emitido de forma expresa.

Os plans directores dos aeroportos revisaranse sempre que as necesidades esixan introducir modificacións de carácter substancial no seu contido e deberán actualizarse, polo menos, cada oito anos. A revisión e a actualización dos plans directores levaranse a cabo de acordo co mesmo procedemento establecido para a súa aprobación.

SISTEMA XERAL AEROPORTUARIO

Para asegurar a necesaria coordinación entre as administracións públicas con competencias concurrentes sobre o espazo aeroportuario, os plans xerais e demais instrumentos xerais de ordenación urbana cualificarán os aeroportos e as súas respectivas zonas de servizo como *sistema xeral aeroportuario*, e non poderán incluír determinacións que supoñan interferencia ou perturbación no exercicio das competencias de explotación aeroportuaria. O sistema xeral aeroportuario desenvolverase a través dun *plan especial* ou instrumento equivalente, *que deberá incluír entre as súas determinacións as medidas e previsións necesarias para garantir unha eficiente xestión e explotación do aeroporto, o seu desenvolvemento e a súa conexión cos sistemas xerais de transporte terrestre.*

TRAMITACIÓN E APROBACIÓN DO PLAN ESPECIAL

O plan especial ou instrumento equivalente formularao o ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, de acordo coas previsións contidas no correspondente plan director do aeroporto e será tramitado e aprobado pola administración urbanística competente de conformidade co establecido pola lexislación urbanística aplicable. Para estes efectos, a administración competente para a aprobación do plan especial, unha vez realizados os actos de trámite e instrucción esixidos pola lexislación urbanística que sexa de aplicación, dará traslado ó ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea do acordo de aprobación provisional do plan especial no prazo de quince días dende a adopción de dito acordo, para que dito organismo se pronuncie sobre os aspectos da súa

competencia no termo dun mes a partir da súa recepción. O ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, antes de emitir o seu informe, solicitará o das direccións xerais competentes do Ministerio de Fomento. No caso de que o traslado non se realice, ou no suposto de que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea se pronuncie negativamente sobre o contido do plan especial ou instrumento equivalente provisionalmente aprobado, non se procederá á súa aprobación definitiva pola autoridade urbanística competente, a cal abrirá un período de consultas entre a administración urbanística que aprobou provisionalmente o plan e o ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, co fin de chegar a un acordo expreso sobre o contido deste. Unha vez alcanzado dito acordo, comunicáraselle á autoridade competente para outorgar a aprobación definitiva. No suposto de persistir o desacordo durante un período de seis meses, contados a partir do pronunciamento negativo do ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, corresponderalle ó Consello de Ministros informar con carácter vinculante respecto daqueles aspectos que afecten á competencia exclusiva do Estado sobre os aeroportos de interese xeral.

A aprobación definitiva dos plans especiais ou instrumentos equivalentes deberá serlle notificada a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea na forma e prazos establecidos pola Lei de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común. O citado organismo dará traslado da aprobación definitiva e do contido do plan especial ou instrumento equivalente á Secretaría de Estado de Infraestructuras e Transportes.

EXECUCIÓN DE OBRAS NO RECINTO AEROPORTUARIO

As obras de nova construción, reparación e conservación que se realicen no ámbito do aeroporto e a súa zona de servizo por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea non estarán sometidas ós actos de control preventivo municipal ós que se refire o artigo 84.1.b) da Lei 7/1985, de 2 de abril, reguladora das bases do réxime local, por constituír obras públicas de interese xeral. Ditas obras deberanse adaptar ó plan especial de ordenación do espazo aeroportuario ou instrumento equivalente, para o efecto do cal se deberán someter a informe da administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable se

non se evacua-se de forma expresa no prazo dun mes dende a recepción da documentación. No caso de que se aprobase o plan especial ou instrumento equivalente, as obras que realice Aeroportos Españoles y Navegación Aérea no ámbito aeroportuario deberán ser conformes con plan director do aeroporto, ou, no seu defecto, realizarse dentro da zona de servizo.

As obras realizadas no dominio público aeroportuario en virtude de autorización ou concesión non exime ós seus promotores da obtención dos permisos, licencias e demais autorizacións que sexan esixibles polas disposicións vixentes. O proxecto de construción deberá adaptarse ó plan especial de ordenación do espazo aeroportuario e irá xunto cun informe de Aeroportos Españoles y Navegación Aérea sobre a compatibilidade co plan especial ou, noutro caso, sobre a necesidade das obras e a súa conformidade co plan director do aeroporto.

O AEROPORTO DE VIGO

O aeroporto de Vigo, de interese xeral do Estado segundo o artigo 149.1.20 da Constitución e o Real decreto 2858/1981, de 27 de novembro, sobre cualificación de aeroportos civís, é un aeroporto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) 4-C; así mesmo, está clasificado como *aeroporto de terceira categoría* pola Lei 14/2000, de 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e de orde social, e como aeródromo de letra de clave B polo Real decreto 2278/1986, de 25 de setembro, polo que se establecen as novas servidumes aeronáuticas no aeroporto de Vigo.

O artigo 11 da Lei 14/2000, de 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e de orde social, procedeu a establecer unha nova regulación da *taxa de aterraxe*, regulada por Real decreto 1064/1991, de 5 de xullo, sobre dereitos aeroportuarios nos aeroportos nacionais. Para a aplicación das contías da taxa pártese unha serie de definicións acerca dos distintos tipos de voo:

- *Voos do espazo económico europeo*: aqueles que teñan por orixe ou destino aeroportos de Estados pertencentes ó Espazo Económico Europeo.
- *Voos internacionais*: aqueles que teñan por orixe ou destino un aeroporto situado fóra do Espazo Económico Europeo.
- *Voos de adestramento*: os voos realizados por aeronaves de compañías de transporte aéreo

comercial para o adestramento ou cualificación de pilotos. Estes voos deben estar organizados pola Dirección Xeral de Aviación Civil e programados como tales.

- *Voos de escola*: aqueles que teñen como finalidade a aprendizaxe e adestramento de pilotos, sempre que se realicen en aeronaves de escola e aeroclub, autorizados pola Dirección Xeral de Aviación Civil, e cando o inicio e o final da operación se realicen nun mesmo aeroporto.

Así mesmo, para aplicar as contías da taxa, os aeroportos españois son clasificados en tres categorías⁴:

CATEGORÍA	AEROPORTO
Primeira categoría	Madrid-Barajas, Barcelona, Gran Canaria, Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife-Sur, Alicante, Lanzarote, Sevilla e Valencia. Menorca e Ibiza durante o período comprendido entre o 1 de abril e o 30 de setembro, inclusive
Segunda categoría	Bilbao, Santiago, Fuerteventura e Tenerife-Norte. Menorca e Ibiza durante o período comprendido entre o 1 de outubro e o 31 de marzo, inclusive
Terceira categoría	Almería, Asturias, Girona, Granada, La Palma, Santander, Zaragoza, Córdoba, A Coruña, El Hierro, Madrid-Cuatro Vientos, Vitoria, Melilla, Pamplona, San Sebastián, VIGO, Badajoz, Jerez, Murcia-San Javier, Reus, Valladolid, Salamanca, Sabadell, Son Bonet, Torrejón, La Gomera e León

O resto dos aeroportos e bases aéreas que con posterioridade á publicación da Lei 14/2000 poidan ser xestionadas pola entidade pública empresarial Aeroportos Españoles y Navegación Aérea quedarán clasificados en terceira categoría a efectos de aplicación da taxa de aterraxe.

O aeroporto de Vigo serve un tráfico fundamentalmente nacional. A súa participación no tráfico total de España foi de un 0,5%, e con respecto ó ano 1997 experimentou un crecemento do 4,91%. No ano 1998 superou os 583.000 pasaxeiros, con máis de 12.000 operacións de aeronaves e 1.158 toneladas de carga aérea. A súa importancia como aeroporto regular nacional reflíctea a porcentaxe que representa este tipo de tráfico sobre o total, practicamente o 90% en 1998.

Dispón o aeroporto dunha pista denominada 02-20 de dimensións 2.400 x 45 metros. As aterraxes realízanse normalmente pola cabeceira 20, dado que está equipada con ILS categoría I. Esta pista conta cunha rúa de saída rápida e unha rúa de rodaxe de acceso á cabeceira 02. A plataforma de estacionamento de aeronaves ten unha superficie total de 49.560 metros cadrados, dos cales 900 metros cadrados corresponden a un heliporto máis unha



Situación do aeroporto de Vigo.

FONTE: Mapa Oficial de Estradas 2001. Ministerio de Fomento.

zona destinada ó estacionamento de helicópteros, contando en total con sete posicións, dúas delas destinadas a aviación xeral, e emprázase ó oeste da pista, ó igual có edificio terminal de pasaxeiros, a terminal de carga, a torre de control e a central eléctrica.

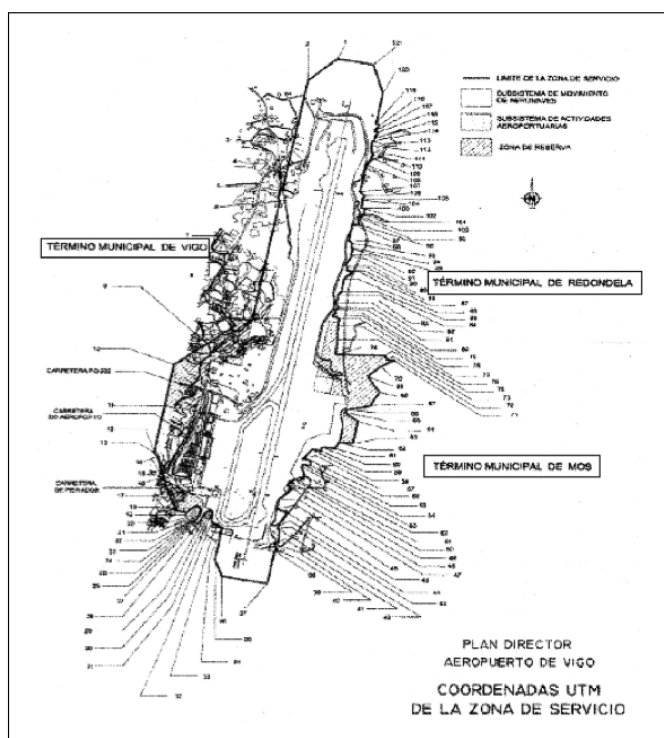
ORDE DE 31 DE XULLO DE 2001 POLA QUE SE APROBA O PLAN DIRECTOR DO AEROPORTO DE VIGO

Considerando a importancia que ten o aeroporto para o desenvolvemento social e económico da comunidade galega, foi conveniente realizar unha planificación das infraestruturas e as súas actividades para ampliar o aeroporto de maneira que se dea unha resposta integral non só ás esixencias do tráfico e transporte aéreo, senón tamén ós requirimentos e necesidades dos seus usuarios e do contorno. Para iso aprobouse o plan director do aeroporto de Vigo e procedeuse á delimitación da súa nova zona de servizo, de acordo co establecido polo artigo 166 da Lei 13/1996, de 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e de orde social, e polo Real decreto 2591/1998, de 4 de decembro, sobre ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo, dictado en execución do disposto naquel.

Da contemplación do *plan director de aeroporto de Vigo* pódese concluír o seguinte:

- Delimita a zona de servizo do citado aeroporto e inclúe os espazos que garantan a súa ampliación e desenvolvemento de acordo con criterios de planificación fundados en obxectivos estratéxicos e previsións de tráfico para un prazo que chega ata o ano 2020.
- Persegue a máxima eficiencia dos servizos aeroportuarios.
- Prevé os espazos para as actividades e servizos que garantan unha oferta que potencie o aeroporto como porta de entrada do turismo nacional e internacional, coas superficies necesarias para as actividades complementarias.
- Persegue ó máximo a redución do impacto medioambiental que xera sobre o seu contorno.
- Persegue a compatibilidade do aeroporto co desenvolvemento urbanístico periférico.

O plan director propón un conxunto de actuacións que permitirán absorber o crecemento previsible do tráfico. Con isto confíreselle ó aeroporto unha capacidade suficiente para atender, con altos niveis de calidade de servizo, a demanda prevista *ata polo menos o ano 2020*. As principais actuacións previstas consisten en:



Plano do plan director do aeroporto de Vigo.

- A mellora de balizamento, procedendo a instalar luces de eixe de pista.
- A prolongación de ambos extremos de pista en 150 metros pola cabeceira 02 e en 300 metros pola cabeceira 20.
- Construcción dun rúa de rodaxe paralela que dea acceso á cabeceira 20 polo lado oeste.
- Instalación dun MS categoría II/IB pola cabeceira 20.
- Construcción dunha rúa de rodaxe a 90° destinada a operacións de despegue de aviación xeral.
- Reordenación e ampliación da plataforma de maneira que conte cun total de 13 postos para aviación comercial e nove postos de estacionamento de aviación xeral.
- Habilitación de salas de embarque na planta alta do edificio terminal e comunicación desta coa plataforma.
- Remodelación do edificio terminal de pasaxeiros, afectando a salas de embarque, hipódromo

mos de recollida de equipaxes e vestíbulo de saídas.

- Ampliación do aparcamento de vehículos cara ó oeste.
- Emprazamento dunha zona industrial de segunda liña dedicada a actividades secundarias do aeroporto.
- Enlace do aeroporto coa autopista A-9.
- Adecuación das restantes infraestruturas ó desenvolvemento previsible do aeroporto.

No *plan director do aeroporto de Vigo* defínense as grandes directrices de ordenación e desenvolvemento do aeroporto ata alcanzar o seu desenvolvemento previsible, e delimitase a zona de servizo do aeroporto na que se inclúen as superficies necesarias para executar as actividades que se relacionan no artigo 2.1.a) do Real decreto 2591/1998, de 4 de decembro, e os espazos de reserva que garantan a posibilidade de desenvolvemento e expansión do aeroporto, e que com-

prenderán todos aqueles terreos que previsiblemente sexan necesarios para garantir no futuro o correcto desenvolvemento da actividade aeroportuaria, así como as actividades complementarias necesarias ou convenientes pola súa relación co tráfico aeroportuario, pola natureza dos servizos que lles presten ós usuarios do aeroporto ou polo volume dos tráfico aéreo que xeren, e os equipamentos.

A *zona de servizo do aeroporto* delimitada polo plan director ten unha superficie estimada de 185,68 hectáreas, na que se poden facer as seguintes divisións:

- 146,4 hectáreas corresponden ó *subsistema de movemento de aeronaves*.
- 15,79 hectáreas corresponden ó *subsistema de actividades aeroportuarias*.
- 23,49 hectáreas corresponden á *zona de reserva aeroportuaria*.

A delimitación da zona de servizo queda configurada por un conxunto de liñas rectas e curvas reflectidas no plano 4.3 do plan director, no que constan as coordenadas UTM dos seus vértices principais. Os terreos necesarios para completar dita delimitación ocupan unha superficie total de 34,5 hectáreas. Estes terreos pertencen ós municipios de Vigo, Redondela e Mos.

MUNICIPIO	SUPERFICIE OCUPADA POLA ZONA DE SERVIZO
Vigo	10,5 hectáreas
Redondela	18 hectáreas
Mos	6 hectáreas

A zona de servizo do aeroporto estrutúrase en tres grandes áreas homoxéneas, en función das actividades asignadas e o seu grao de relación directa ou complementaria coa propia funcionalidade aeroportuaria. Estas áreas son as seguintes:

- Subsistema de movemento de aeronaves.
- Subsistema de actividades aeroportuarias e coas súas correspondentes zonas funcionais.
- Zona de reserva aeroportuaria.

O *subsistema de movemento de aeronaves* contén os espazos e superficies utilizados polas aeronaves nos seus movementos de aterraxe, despegue e circulación en rodaxe e estacionamento e comprende unha superficie estimada de 146,4 hectáreas. Está constituído por:

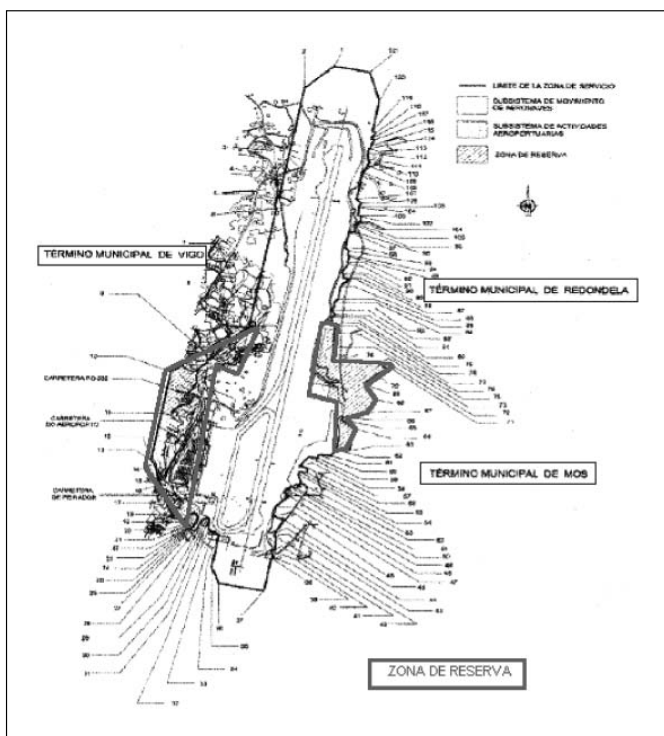
- Campo de voos: Está integrado por unha pista, de denominación 02-20, rúas de saída rápida e

de rodaxe. A plataforma de estacionamento de aeronaves está situada ó oeste do campo de voos e contén unha zona destinada a operacións de helicópteros.

- Instalacións de axudas á navegación aérea: contén o conxunto de instalacións do aeroporto, tanto radioeléctricas como axudas visuais, que serven para materializar as rutas e procedementos de aterraxe e despegue dentro do espazo aéreo controlado.
- Instalacións auxiliares: inclúe as vías interiores e estacionamento de vehículos de servizo, os postos de carga e as instalacións para equipos de servizo, así como as áreas de acceso restrinxido que establecen o contacto entre este subsistema e as terminais de pasaxeiros e de carga.

O *subsistema de actividades aeroportuarias* contén as infraestructuras, instalacións e edificacións que completan, dentro do ámbito aeroportuario, o proceso de intercambio modal entre o transporte aéreo e o sistema terrestre urbano, garantindo a súa eficacia funcional e a calidade de servizo. Ten unha superficie estimada dunhas 15,79 hectáreas que se distribúe nas seguintes zonas funcionais:

- Zona de pasaxeiros: con todas as infraestructuras, instalacións, edificacións e servizos relacionados co tráfico de pasaxeiros dende o seu acceso ó ámbito aeroportuario ata o seu embarque na aeronave. Superficie: 7,66 hectáreas.
- Zona de carga: contén todas as infraestructuras, instalacións, edificacións e servizos destinados ó transporte aéreo de mercancías. Superficie: 1,05 hectáreas.
- Zona de servizos: contén as infraestructuras, instalacións, edificacións e servizos destinados á atención e xestión técnica do aeroporto. Superficie: 2,17 hectáreas.
- Zona de aviación xeral: dispón das infraestructuras, instalacións, edificacións e servizos destinados a actividades relacionadas co transporte aéreo en aeronaves non comerciais, aerotaxis e aviación privada e deportiva. Superficie: 0,63 hectáreas.
- Zona industrial: con infraestructuras, instalacións, edificios e servizos destinados á atención e mantemento das aeronaves. Superficie: 3,58 hectáreas.
- Zona de abastecemento enerxético: con acometidas, instalacións, elementos e redes de distribución das infraestructuras enerxéticas e



Zona de reserva do aeroporto de Vigo.

básicas necesarias para o funcionamento do aeroporto, incluíndo unha nova depuradora prevista. Superficie: 0,70 hectáreas.

A *zona de reserva aeroportuaria* conta cos espazos necesarios para posibilitar o desenvolvemento de novas instalacións e servizos aeroportuarios, así como as ampliacións de calquera das áreas anteriormente mencionadas. A súa superficie é de 23,49 hectáreas.

No aeroporto establécese un espazo para posibilitar o despregamento de aeronaves militares e os seus medios de apoio integrado polo conxunto formado polo espazo aéreo nas súas fases de aproximación inicial, intermedia e final, a área de movemento do aeroporto, as posicións remotas en plataforma de estacionamento de aeronaves e espazos non ocupados por edificacións, proximidades á plataforma, no lado da terra. A determinación das necesidades en plataforma de estacionamento de aeronaves e no lado terra, se é necesario, concretarase caso por caso dependen-

do da magnitude do despregamento e atendendo ás necesidades expresadas polo Ministerio de Defensa. Así mesmo, habilitaranse espazos precisos para que as autoridades públicas non aeronáuticas poidan desenvolver as actividades e prestar os servizos da súa competencia no recinto aeroportuario.

NOTAS

1. Lei de 21 de xullo de 1960.
2. Artigo segundo do Real decreto 2858/1981, de 27 de novembro, sobre cualificación de aeroportos civís.
3. As ordes ministeriais que aproben os plans directores publicaranse no *Boletín Oficial del Estado*.
4. A presente clasificación poderá ser modificada polo Ministerio de Fomento mediante unha orde ministerial en función do tráfico que estes soporten.