

Día 6 de julio de 2001:

Combinación ganadora: 42, 15, 38, 5, 20, 11.

Número complementario: 44.

Número del reintegro: 3.

Los próximos sorteos que tendrán carácter público se celebrarán los días 16, 17, 18 y 20 de julio de 2001, a las veintitrés quince horas, en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 9 de julio de 2001.—El Director general, Luis Perezagua Clamagrand.

13590 *RESOLUCIÓN de 20 de junio de 2001, del Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se resuelve el procedimiento administrativo incoado a la entidad «Caja de Ahorros de Cataluña» con fecha 20 de marzo de 2001.*

En el procedimiento administrativo iniciado con fecha 20 de marzo de 2001, por el Departamento de Recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) a la entidad «Caja de Ahorros de Cataluña», en relación con su actuación como colaboradora en la gestión recaudatoria de la Hacienda Pública, y en virtud de lo dispuesto en el artículo 78.6 del Reglamento General de Recaudación (Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre, modificado por el Real Decreto 448/1995, de 24 de marzo), se ha adoptado la Resolución que a continuación se publica:

Primero.—Suspender temporalmente de la prestación del servicio de colaboración a la oficina número 0076, de la entidad «Caja de Ahorros de Cataluña», sita en la calle Aribau, 212, de Barcelona, desde la primera quincena de agosto de 2001 hasta la segunda quincena de octubre de 2001, es decir, por el período comprendido entre los días 21 de julio y 22 de octubre, ambos inclusive.

Segundo.—La referida suspensión se extenderá a la totalidad de operaciones que, como colaboradora en la gestión recaudatoria, efectúe la oficina afectada, salvo aquellas que deban realizarse durante el período de vigencia de la suspensión, relacionadas con domiciliaciones llevadas a cabo con anterioridad al inicio de dicha suspensión.

Cualquier otra operación que durante el plazo de suspensión acordado pudiera admitir la sucursal suspendida carecerá de efectos liberatorios frente a la Hacienda Pública.

Tercero.—Este Departamento de Recaudación podrá realizar las actuaciones de comprobación que estime oportunas a los efectos de constatar la efectividad de la suspensión acordada.

Cuarto.—Transcurrido el plazo de suspensión acordada, la oficina afectada podrá reiniciar su actuación como colaboradora en la gestión recaudatoria sin limitación alguna.

Contra la presente Resolución podrá interponerse, a tenor de lo establecido en el artículo 114 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, recurso de alzada ante el Director general de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al recibo de la presente notificación.

Madrid, 20 de junio de 2001.—El Director del Departamento, Santiago Menéndez Menéndez.

MINISTERIO DEL INTERIOR

13591 *RESOLUCIÓN de 28 de junio de 2001, de la Dirección General de la Guardia Civil, por la que se nombra al Tribunal calificador de las pruebas para la obtención de la habilitación como Instructor de tiro del personal de seguridad privada.*

De conformidad con lo establecido en el punto 7 de la Resolución de 1 de febrero de 2001, de esta Dirección General, por la que se convocaban

pruebas para la obtención de la habilitación como Instructor de tiro del personal de seguridad privada, vengo en resolver:

Artículo único.

A propuesta del General Jefe de Enseñanza de la Guardia Civil, para el desarrollo y calificación de las pruebas selectivas para la obtención de la habilitación como Instructor de tiro del personal de seguridad privada, se constituye un Tribunal calificador cuya composición es la siguiente:

Tribunal titular:

Presidente: Coronel don José Manuel Labrador Villalba.

Secretario: Alférez don José Luis Cortés Cabanillas.

Vocales: Teniente Coronel don Jesús Martín Diego; Comandante don Javier Bazaga Expósito; Comandante don Francisco Jiménez Mesa; Comandante don Juan Antonio Maroto Gil; Capitán don Emiliano Britos Paniagua; Capitán don Iluminado Manzanar García, y Capitán don Gabriel Pérez de Ana.

Tribunal suplente:

Presidente: Coronel don Gabriel Martín Batres.

Secretario: Alférez don Rafael Romojaro Villada.

Vocales: Teniente Coronel don Federico Domínguez Rodríguez; Teniente Coronel don Juan Galera Moreno; Capitán don Jesús Hierro Cía; Capitán don Constantino Hernández Barco; Teniente don Marcial Blázquez Pulido; Alférez don Manuel Garrido Casals, y Teniente don Antonio Hornero Aguilera.

Madrid, 28 de junio de 2001.—El Director general, Santiago López Valdivielso.

MINISTERIO DE FOMENTO

13592 *ORDEN de 5 julio 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Logroño-Agoncillo.*

El aeropuerto de Logroño-Agoncillo, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, declarado como tal por la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de 21 de septiembre de 1998, por concurrir en él las circunstancias previstas en los números 1, 2 y 4 del artículo 1 del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil dotado de infraestructuras de nueva creación sobre las instalaciones del aeródromo de Agoncillo, calificado este último como aeródromo de letra de clave «B» por el Decreto 2891/1968, de 9 de noviembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas y las de los terrenos inmediatos a las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación del aeródromo de Agoncillo.

En el momento de redacción del Plan Director se hallaba en construcción una nueva pista de vuelos, con una calle de rodadura asociada y una plataforma de estacionamiento de aeronaves, siendo éstas las únicas instalaciones existentes en los terrenos donde se ubicará el aeropuerto.

Puesto que las instalaciones del aeropuerto serán de nueva creación, el Plan Director estima las necesidades en cada una de ellas en función de la demanda potencial de pasajeros. Así, siendo los vuelos regionales los más importantes previstos para el aeropuerto, el Plan Director deduce que con la pista en construcción (denominada 11-29, y con 2.000 m de longitud) el aeropuerto podría servir la demanda hasta el último horizonte de estudio. Por añadidura, considera las mejoras operativas de una calle de salida (también en construcción) y de una calle de acceso a cabecera, así como de un puesto de estacionamiento aislado. En cuanto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves, el carácter regional y con fuerte componente de tráfico de negocios del aeropuerto, determina la necesidad de disponer de 6 puestos de estacionamiento.

Asimismo, el Plan Director prevé el establecimiento de una zona terminal, además de aparcamiento de vehículos privados y para autocares, e incluye igualmente una zona de carga. También se estima necesaria la construcción de un edificio para el Bloque Técnico del aeropuerto, y se prevén espacios para la Torre de Control, Edificio contraincendios y salvamento (de categoría 6 según las estimaciones del Plan), y un Centro de transmisores; de igual modo, el Plan Director considera la ubicación

de una zona de abastecimiento, con central eléctrica y una parcela de combustibles.

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

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Logroño-Agoncillo y proceder a la delimitación de su zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

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

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

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Logroño-Agoncillo 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 regional, nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Dado que se trata de un aeropuerto de nueva creación, las principales actuaciones consisten en la puesta en servicio de la nueva pista de vuelos, calle de rodadura y plataforma de estacionamiento de aeronaves, así como de las zonas de tratamiento de pasajeros y de carga, además de la dotación de los servicios de abastecimiento y las ayudas a la navegación aérea necesarios para el funcionamiento de toda instalación aeroportuaria.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996,

de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el «Plan Director del aeropuerto de Logroño-Agoncillo» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 259,2 hectáreas, de las cuales alrededor de 215,3 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 9,15 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 34,79 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.

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

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación ocupan una superficie de 3 hectáreas, para la instalación de un sistema de iluminación de aproximación categoría I en la cabecera 29 de la pista de vuelos. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano n.º 4.2 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano n.º 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. «Reserva Aeroportuaria».

1. El subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares, así como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 215,3 hectáreas. Se representa en el plano n.º 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 11-29, calle de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al sur del campo de vuelos, próxima a la cabecera 29 y 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 nuevos puestos de estacionamiento para aeronaves de carga, 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 9,15 hectáreas, que se distribuyen en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano n.º 4.4 del Plan Director:

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: 3,74 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 2,29 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,00 hectáreas.

2.4 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie 1,12 hectáreas.

3. La reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las áreas anteriormente mencionadas. Ocupa una superficie estimada de 34,79 hectáreas, y se representa en el plano n.º 4.1 del Plan Director.

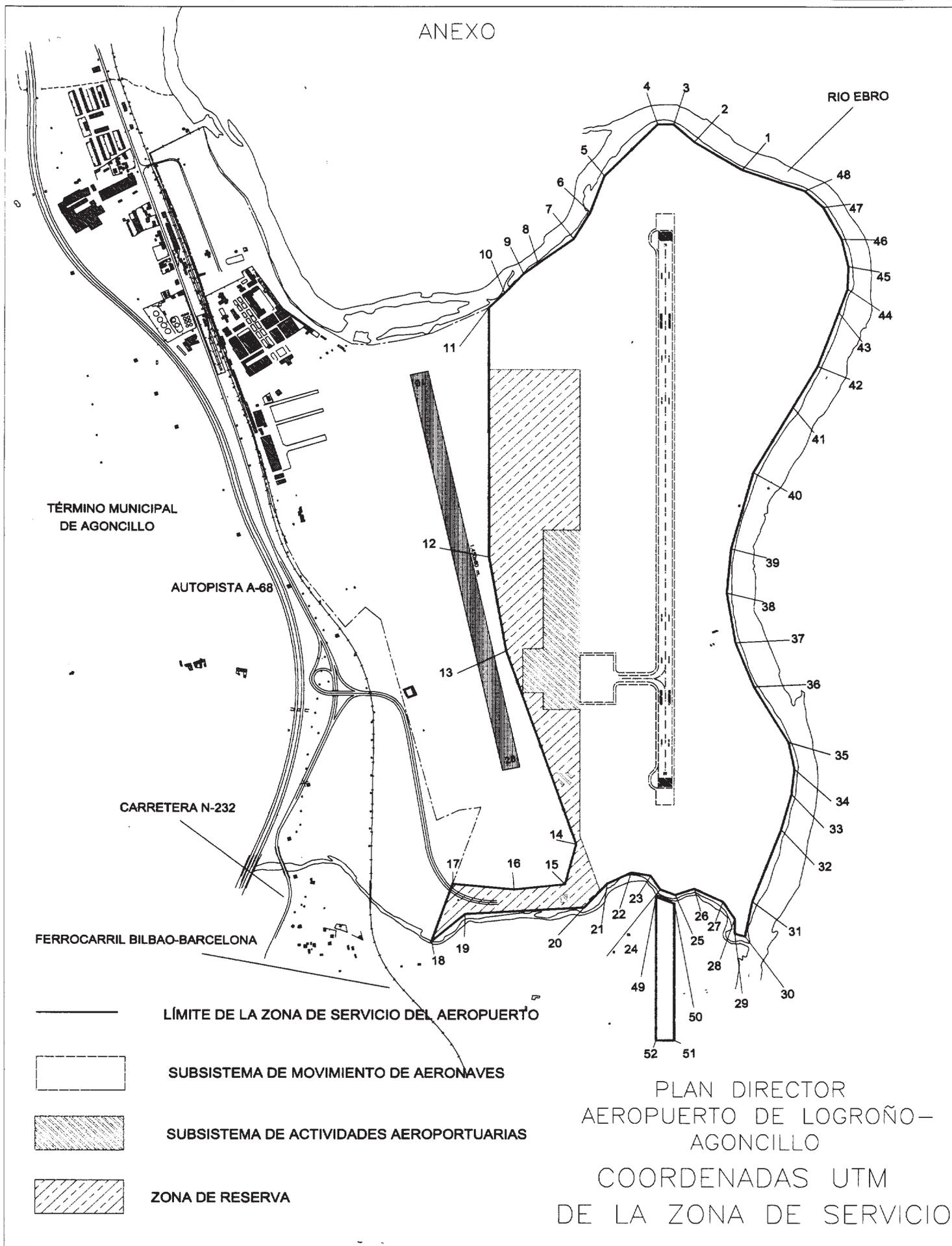
Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en

plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Quinto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 5 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



Coordenadas UTM de la zona de servicio aeropuerto de Logroño-Agoncillo

| | | | | | | | | |
|----|---|---------|----|---|---------|----|---|---------|
| 1 | X | 554912 | 19 | X | 557127 | 37 | X | 556504 |
| | Y | 4701986 | | Y | 4700237 | | Y | 4701403 |
| 2 | X | 554765 | 20 | X | 557235 | 38 | X | 556327 |
| | Y | 4701870 | | Y | 4700617 | | Y | 4701435 |
| 3 | X | 554683 | 21 | X | 557179 | 39 | X | 556182 |
| | Y | 4701827 | | Y | 4700716 | | Y | 4701501 |
| 4 | X | 554665 | 22 | X | 557168 | 40 | X | 555949 |
| | Y | 4701777 | | Y | 4700804 | | Y | 4701661 |
| 5 | X | 554782 | 23 | X | 557200 | 41 | X | 555771 |
| | Y | 4701549 | | Y | 4700861 | | Y | 4701862 |
| 6 | X | 554890 | 24 | X | 557257 | 42 | X | 555660 |
| | Y | 4701461 | | Y | 4700875 | | Y | 4701988 |
| 7 | X | 554962 | 25 | X | 557292 | 43 | X | 555501 |
| | Y | 4701377 | | Y | 4700914 | | Y | 4702117 |
| 8 | X | 555006 | 26 | X | 557292 | 44 | X | 555431 |
| | Y | 4701236 | | Y | 4700982 | | Y | 4702174 |
| 9 | X | 555024 | 27 | X | 557367 | 45 | X | 555356 |
| | Y | 4701180 | | Y | 4701056 | | Y | 4702203 |
| 10 | X | 555070 | 28 | X | 557438 | 46 | X | 555256 |
| | Y | 4701097 | | Y | 4701072 | | Y | 4702214 |
| 11 | X | 555101 | 29 | X | 557488 | 47 | X | 555128 |
| | Y | 4701031 | | Y | 4701055 | | Y | 4702195 |
| 12 | X | 555946 | 30 | X | 557509 | 48 | X | 555053 |
| | Y | 4700736 | | Y | 4701084 | | Y | 4702157 |
| 13 | X | 556281 | 31 | X | 557400 | 49 | X | 557278 |
| | Y | 4700678 | | Y | 4701148 | | Y | 4700853 |
| 14 | X | 557011 | 32 | X | 557187 | 50 | X | 557321 |
| | Y | 4700666 | | Y | 4701323 | | Y | 4700902 |
| 15 | X | 557135 | 33 | X | 557079 | 51 | X | 557782 |
| | Y | 4700584 | | Y | 4701398 | | Y | 4700739 |
| 16 | X | 557097 | 34 | X | 556997 | 52 | X | 557762 |
| | Y | 4700418 | | Y | 4701437 | | Y | 4700683 |
| 17 | X | 557011 | 35 | X | 556901 | | | |
| | Y | 4700233 | | Y | 4701450 | | | |
| 18 | X | 557181 | 36 | X | 556674 | | | |
| | Y | 4700100 | | Y | 4701408 | | | |

13593 *ORDEN de 5 julio 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Asturias.*

El aeropuerto de Asturias, 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-D»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y de aeródromo de letra de clave «B» según el Decreto 793/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Asturias.

El aeropuerto de Asturias ha visto crecer su tráfico en esta última década hasta los casi 650.000 pasajeros alcanzados en 1999. Dispone en la actualidad de una única pista, de orientación 11-29, de 2.200 × 45 metros,

con una capacidad máxima admisible de 19 operaciones a la hora. A pesar de que dicho valor es suficiente para atender el tráfico actual, e incluso el previsto para el horizonte de desarrollo previsible, el Plan Director ha detectado otras necesidades de actuaciones en el campo de vuelos, que aunque no consideran la construcción de nuevas pistas ni la ampliación de la actual, mejorarían la capacidad del aeropuerto para adaptarse a la demanda prevista.

Entre dichas actuaciones destacan la construcción de nuevas calles de rodadura paralela y de salida rápida de la pista, para mejorar la operatividad de ésta, y la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves que presenta problemas de saturación a corto plazo.

Por otro lado, el área terminal del aeropuerto y sus instalaciones complementarias y auxiliares también necesitan pequeñas mejoras en su distribución y prestaciones, antes de que empiecen a aparecer problemas de disminución de la calidad del servicio.

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

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Asturias y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

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

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

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Asturias 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 regional, nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las