

Día 25 de julio de 2001:

Combinación ganadora: 42, 18, 3, 46, 44, 23.

Número complementario: 21.

Número del reintegro: 6.

Día 27 de julio de 2001:

Combinación ganadora: 10, 34, 13, 20, 11, 44.

Número complementario: 31.

Número del reintegro: 8.

Los próximos sorteos que tendrán carácter público se celebrarán los días 6, 7, 8 y 10 de agosto 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, 30 de julio de 2001.—El Director general, Luis Perezagua Clamagrand.

15172 *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 2001, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro del sorteo de «El Gordo de la Primitiva» celebrado el día 29 de julio de 2001 y se anuncia la fecha de celebración del próximo sorteo.*

En el sorteo de «El Gordo de la Primitiva» celebrado el día 29 de julio de 2001, se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 35, 46, 7, 13, 42, 10.

Número complementario: 27.

Número del reintegro: 4.

El próximo sorteo que tendrá carácter público, se celebrará el día 5 de agosto de 2001, a las doce 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, 30 de julio de 2001.—El Director general, Luis Perezagua Clamagrand.

MINISTERIO DEL INTERIOR

15173 *RESOLUCIÓN de 17 de julio de 2001, de la Dirección General de Tráfico, por la que se delegan competencias en materia de retribuciones del personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en el habilitado de la Dirección General de la Guardia Civil.*

El artículo 1 de la Orden de 16 de abril de 1980, sobre relaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil con la Dirección General de Tráfico, en el ámbito de competencias del Ministerio del Interior, según redacción dada por la Orden de 5 de abril de 2001, del Ministerio de la Presidencia, autoriza al Director general de Tráfico a delegar en la Habilitación de retribuciones de la Dirección General de la Guardia Civil las funciones de Habilitación del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico para el pago de retribuciones del personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con cargo al presupuesto de gastos del Organismo.

Disponiendo la Dirección de la Guardia Civil de los medios humanos y materiales para la realización de las tareas de habilitación, que ha venido desempeñando hasta diciembre de 2000, y en virtud de los principios de eficacia, racionalidad y economía del gasto público, consagrados en el artículo 3 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, parece conveniente hacer uso de la citada autorización de delegación.

En su virtud, previo informe de la Intervención Delegada en la Dirección General de Tráfico, y con la aprobación del Director general de la Guardia Civil, acuerdo conferir la siguiente delegación:

En el Habilitado de la Dirección General de la Guardia Civil, las facultades que me atribuye la normativa vigente respecto de la confección de la nómina de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la confección

de los documentos contables y sus propuestas a la Intervención Delegada, así como la gestión del pago de dicha nómina y su justificación, en los términos previstos en el Decreto 680/1974, de 28 de febrero, y demás normativa aplicable.

Siempre que se actúe en uso de la delegación conferida por la presente Resolución se indicará expresamente esta circunstancia y los actos administrativos que se realicen se considerarán adoptados por el Director general de Tráfico.

La presente Resolución entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 17 de julio de 2001.—El Director general, Carlos Muñoz-Repiso Izaguirre.

MINISTERIO DE FOMENTO

15174 *ORDEN de 19 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Valencia.*

El aeropuerto de Valencia, 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 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 3008/1973, de 16 de noviembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Valencia y Base Aérea de Manises.

La participación del aeropuerto de Valencia en el tráfico total de España fue del 1,6, con un crecimiento respecto al año anterior del 2 por 100. El volumen total de pasajeros durante el año 2000 fue de 2,26 millones, incluyendo pasajeros en tránsito. Este tráfico supone un crecimiento del 13,3 por 100 con respecto al tráfico total de pasajeros del año 1999.

El aeropuerto dispone en la actualidad de dos pistas denominadas 12-30 (de 2.700 × 45 metros) y 04-22 (de 1.644 × 45 metros), esta última cerrada por NOTAM (en breve se cerrará definitivamente), con nueve calles de salida y rodadura paralela a la pista 12-30. El campo de vuelos tiene una capacidad de 33 aeronaves hora punta. Para el estacionamiento de aeronaves existe una plataforma que atiende a dos tipos de aeronaves fundamentalmente, por un lado de aviación general y por otro aeronaves de pasajeros y carga. El número de puestos señalizados es de 16 aeronaves comerciales de las cuales 4 están asistido por pasarela, con una capacidad de 16 aeronaves por hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que palién esta deficiencia en el Subsistema de movimiento de aeronaves.

Asimismo, el aeropuerto de Valencia requiere la ampliación del Edificio Terminal para dar cabida a las nuevas posiciones de pasarela. En cuanto al aparcamiento de vehículos privados, tampoco se encuentra en condiciones de absorber el tráfico previsto. Por otra parte, debido al alto porcentaje de operaciones de aviación general con respecto al total, es preciso dotar a dicha zona de las instalaciones adecuadas a sus necesidades.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad Valenciana como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica de manera que se de 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 Valencia y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias

para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreo 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 Valencia 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 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 el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la ampliación de la pista de vuelos hasta completar una longitud total de 3.200 metros; el desplazamiento del umbral 30 un total de 290 metros y la instalación de un ILS CAT I en el umbral 12; la ampliación de la calle de rodadura paralela hasta la cabecera 12 y dotar a ésta de un apartadero de espera o un «by-pass»; la habilitación de un área de seguridad en el extremo de la pista 30 y después de la franja; la construcción de dos salidas rápidas a 1.950 y 2.350 metros del umbral 30 para dar servicio a aeronaves tipo C y D; la ampliación de la actual plataforma, y la utilización de la plataforma de estacionamiento de la anterior Base Aérea de Manises; la ampliación del Edificio Terminal de pasajeros mediante dos diques extremos, así como el desarrollo de un nuevo área terminal para atender a vuelos domésticos y de corto radio de acción; la ampliación del aparcamiento de vehículos; la construcción del nuevo centro de carga antes de que la capacidad del actual se agote; el traslado de la zona de aviación general y la zona industrial a los terrenos de la antigua Base Aérea, y la reubicación de las instalaciones de la zona de servicios. Todo ello va acompañado, además, por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la 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 Valencia» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su desarrollo previsible, y se delimita su zona de servicio en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para

garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreo que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 495 hectáreas, de las cuales 308 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 57 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 130 hectáreas a la Zona de Reserva aeroportuaria.

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

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación están situados adyacentes a la actual cabecera 12 de la pista de vuelos, y ocupan una superficie aproximada de 25 hectáreas. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 4.2 del Plan Director.

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

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue, circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las instalaciones de ayudas a la navegación y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 308 hectáreas. Se representa en el plano 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por dos pistas, de denominación 12-30 y 04-22, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al norte de la pista 12-30 y al este de la 04-22.

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 57 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4:

2.1 Zona de pasajeros: contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 15 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 9 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 10 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: 6 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 15 hectáreas.

2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 2 hectáreas.

3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeropor-

tuarios, así como las ampliaciones de cualesquiera de las áreas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 130 hectáreas y se representa en el plano número 4.1.

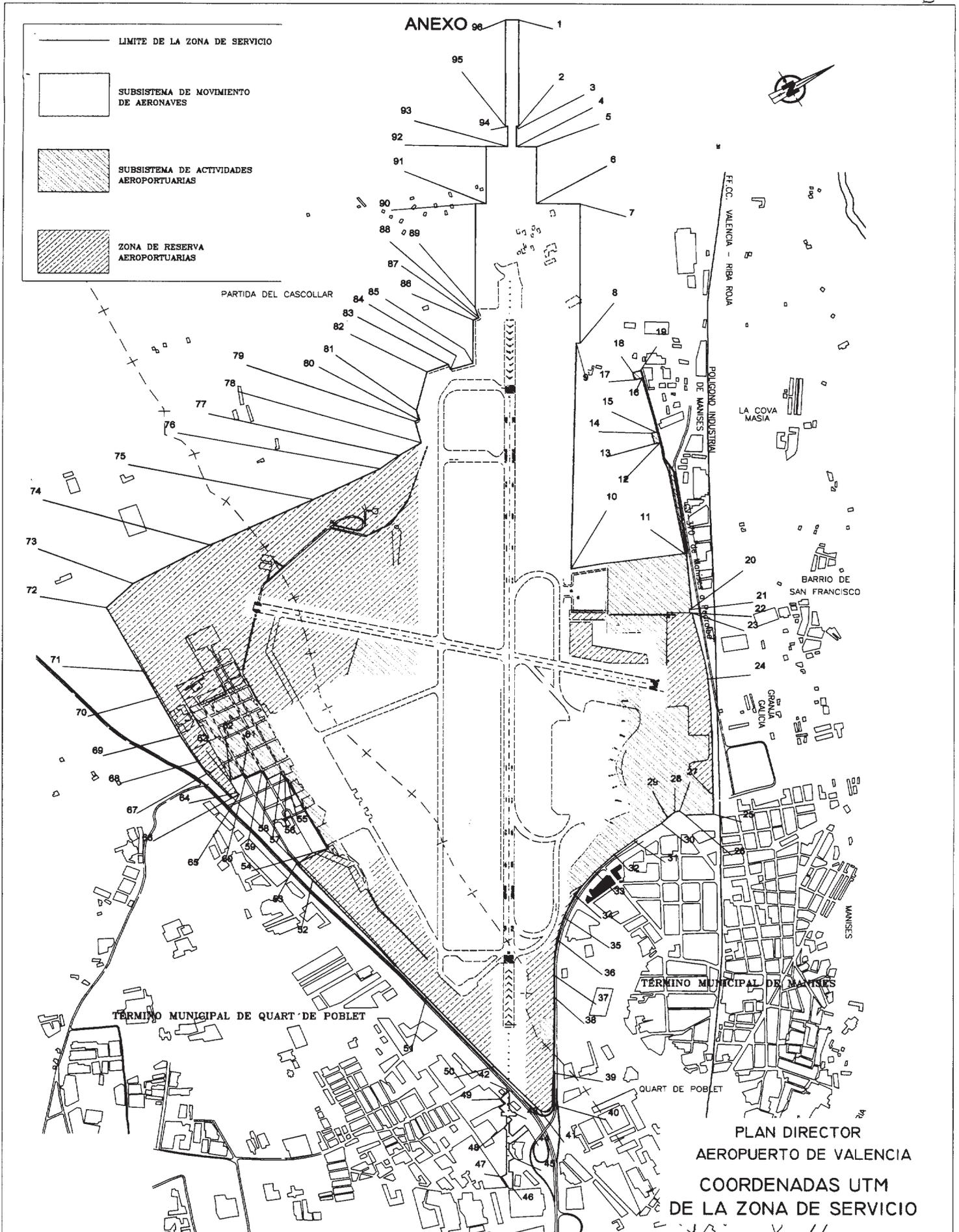
Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento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

diendo 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, 19 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Valencia		
	X	Y
1	714.010	4.375.590
2	714.461	4.375.384
3	714.457	4.375.376
4	714.543	4.375.336
5	714.579	4.375.413
6	714.820	4.375.301
7	714.898	4.375.469
8	715.491	4.375.197
9	715.484	4.375.182
10	716.434	4.374.722
11	716.567	4.375.187
12	716.059	4.375.324
13	716.054	4.375.301
14	716.004	4.375.311
15	716.009	4.375.335
16	715.755	4.375.387
17	715.748	4.375.355
18	715.715	4.375.362
19	715.721	4.375.394
20	716.810	4.375.102
21	716.812	4.375.091
22	716.828	4.375.084
23	716.838	4.375.094
24	717.142	4.375.032
25	717.725	4.374.791
26	717.680	4.374.680
27	717.652	4.374.667
28	717.648	4.374.647
29	717.660	4.374.607
30	717.673	4.374.573
31	717.698	4.374.434
32	717.723	4.374.331
33	717.762	4.374.224
34	717.826	4.374.100
35	717.902	4.374.016
36	717.983	4.373.946
37	718.131	4.373.865
38	718.224	4.373.823
39	718.546	4.373.673
40	718.680	4.373.609
41	718.676	4.373.547
42	718.533	4.373.477
43	718.654	4.373.467
44	718.738	4.373.482
45	718.836	4.373.371
46	718.960	4.373.307
47	718.891	4.373.287
48	718.687	4.373.391
49	718.559	4.373.431
50	718.414	4.373.459
51	717.999	4.373.333
52	717.304	4.373.124
53	717.204	4.373.094
54	717.194	4.373.246
55	716.827	4.373.223
56	716.827	4.373.215
57	716.790	4.373.213
58	716.794	4.373.146
59	716.748	4.373.144
60	716.753	4.373.064
61	716.728	4.373.062
62	716.732	4.373.006
63	716.743	4.373.001
64	716.796	4.373.004
65	716.809	4.373.010
66	716.811	4.372.972
67	716.664	4.372.926
68	716.596	4.372.914
69	716.456	4.372.897

	X	Y
70	716.252	4.372.888
71	716.117	4.372.881
72	715.781	4.372.864
73	715.726	4.373.013
74	715.698	4.373.384
75	715.686	4.373.869
76	715.672	4.374.186
77	715.649	4.374.283
78	715.635	4.374.394
79	715.533	4.374.412
80	715.533	4.374.429
81	715.490	4.374.438
82	715.344	4.374.553
83	715.350	4.374.650
84	715.375	4.374.648
85	715.388	4.374.747
86	715.204	4.374.833
87	715.204	4.374.852
88	715.200	4.374.858
89	715.154	4.374.863
90	714.714	4.375.068
91	714.732	4.375.107
92	714.489	4.375.220
93	714.527	4.375.302
94	714.442	4.375.342
95	714.438	4.375.333
96	713.987	4.375.540

15175 *ORDEN de 19 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Alicante.*

El aeropuerto de Alicante, 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 2289/1986, de 25 de septiembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Alicante.

El aeropuerto de Alicante está situado al sudoeste de la capital de la provincia, en el término municipal de Elche; tiene en la actualidad una superficie aproximada de 295,4 hectáreas, y ha visto crecer su tráfico de forma muy acusada en los últimos años, alcanzando 4,8 millones de pasajeros en 1998; de ellos, más del 75 por 100 corresponde a tráfico internacional.

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista, de orientación 10-28, de 3.000 × 45 metros, con una capacidad máxima declarada de 30 operaciones a la hora. No obstante, el campo de vuelos, con los procedimientos radar adecuados, podría alcanzar un tráfico sostenido de hasta 40 operaciones en hora punta, por lo que la pista actual tendría suficiente capacidad, incluso en condiciones IFR, para atender la demanda prevista hasta el horizonte del año 2015. Para un máximo desarrollo del aeropuerto, más allá de ese horizonte de estudio, se propone la construcción de una segunda pista, paralela a la actual.

En atención a la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la zona, es preciso realizar una cuidada planificación de manera que su ampliación 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 clientes y del entorno.

Por ello, resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Alicante 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 la 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