

en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 10 de septiembre de 2001.—El Director general, P. S. (Real Decreto 2069/1999, de 30 de diciembre), el Director de Producción, Manuel López Ruiz.

17471 *RESOLUCIÓN de 10 de septiembre 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 9 de septiembre de 2001 y se anuncia la fecha de celebración del próximo sorteo.*

En el sorteo de El Gordo de la Primitiva celebrado el día 9 de septiembre de 2001 se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 38, 11, 5, 44, 47, 26.

Número complementario: 41.

Número del reintegro: 2.

El próximo sorteo que tendrá carácter público se celebrará el día 16 de septiembre 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, 10 de septiembre de 2001.—El Director general, P. S. (Real Decreto 2069/1999, de 30 de diciembre), el Director de Producción, Manuel López Ruiz.

MINISTERIO DE FOMENTO

17472 *ORDEN de 31 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Son Bonet.*

El aeropuerto de Son Bonet, 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 nacional e internacional para aviación general, con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «2-B»; 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 como aeródromo de letra de clave «C» por el Real Decreto 296/1988, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de Son Bonet, en Palma de Mallorca.

El tráfico en el aeropuerto es principalmente de aeronaves de aviación general; en el año 2000 gestionó cerca de 17.000 aeronaves de este tipo, y algo menos de 8.000 pasajeros, lo que se debe a que muchos vuelos son de aprendizaje. Los pasajeros proceden en su mayoría de vuelos privados y trabajos aéreos, reduciéndose los primeros en los últimos años, lo que ha originado una disminución gradual del número de pasajeros; sin embargo, el número de aeronaves ha aumentado desde 1994 en una media anual acumulada del 12,4 por 100.

La estructura del tráfico de pasajeros indica el predominio del segmento nacional y con una acusada estacionalidad hacia los meses de verano, correspondiendo el mes punta a agosto.

Dispone en la actualidad de una única pista (06-24), de dimensiones 1.000 × 22 metros, con desplazamiento de umbrales en ambas cabeceras de 275 metros utilizables como RESA, tres calles de salida perpendiculares y una rodadura paralela con dos tramos, uno de ellos integrado en plataforma. Ambas cabeceras disponen de aproximación visual. Para el estacionamiento de aeronaves existen dos plataformas pavimentadas, una principal, de aproximadamente 26.000 metros cuadrados, y otra de alrededor de 4.300 metros cuadrados, ambas para aviación general, que ofrecen una capacidad inferior a la necesaria para servir el tráfico de aeronaves previsto.

En cuanto al lado tierra, el aeropuerto de Son Bonet dispone de un Edificio Terminal de pasajeros actualmente en desuso y en estado de deterioro, al igual que la Torre de Control integrada en él. No existe terminal de carga, por ser innecesario, pero sí una zona industrial con varias naves,

talleres, oficinas, almacenes y similares, y también una zona de aviación general con cuatro hangares situados en primera línea de plataforma.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad balear como del resto de España, 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 Son Bonet 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 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 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 Son Bonet que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su 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 por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la ampliación de la plataforma; la adaptación a las normas técnicas vigentes de las calles de rodadura en plataforma frente a los hangares; la consolidación de la zona industrial en su ubicación actual; el desarrollo de una zona de servicios en zona próxima al antiguo Edificio Terminal; el traslado del Centro de Control de Palma de Mallorca a una de las parcelas de Son Bonet; la remodelación y el acondicionamiento de las instalaciones del edificio terminal; la implantación de un SEI de categoría I; la construcción de un nuevo hangar de aviación general, que preste servicio a la ampliación de plataforma, y la creación de zona pavimentada para el aparcamiento de unos 100 vehículos más en la zona industrial. Asimismo, se reubica la parcela de combustibles para poder desarrollar la plataforma. Todo ello va acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.