

# 1

## Antecedentes y marco jurídico

1	El Plan Director	1.1
2	Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Asturias	1.2
3	Marco Legal	1.2
4	Alcance y vigencia del Plan Director	1.5
	4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.5
	4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.5
	4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.6
5	Reseña histórica del aeropuerto	1.6

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

# ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

## 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 SME, S.A. para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

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.

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 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 y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.

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, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

- Zona de Pasajeros
- Zona de Carga
- Zona de Actividades Complementarias
- Zona de Servicios

- Zona de Aviación General
- Zona de Abastecimiento
- Zona de Apoyo a la Aeronave

3. La Zona de Reserva aeroportuaria contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente serán necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

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.

## 2 Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Asturias

**El objeto** de este nuevo Plan Director **es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Asturias**, 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 Asturias 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 SME, S.A. 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 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.

## 3 Marco Legal

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 2591/1998**, 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.

**Real Decreto 1267/2018**, de 11 de octubre, por el que se modifica el 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 en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

**Decreto 584/1972** de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas modificado por **Decreto 2490/1974**, de 9 de agosto y **Decreto 1844/1975**, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el **Real Decreto 1541/2003** de 5 de diciembre.

**Real Decreto 297/2013**, de 26 de abril, por el que se modifica el **Decreto 584/1972**, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se **modifica el R.D. 2591/1998**, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

**Ley 55/1999**, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por la que las servidumbres acústicas han quedado 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 9/2006**, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que es una transposición que incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las distintas Administraciones Públicas.

**Ley 21/2013**, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que deroga tanto la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, como el RD Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

**Real Decreto 1367/2007**, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la **Ley 37/2003** de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

**Real Decreto 862/2009**, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

**Orden FOM/2086/2011**, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al **Real Decreto 862/2009** de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

**Real Decreto 1189/2011**, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el **Real Decreto 862/2009** de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación 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.

**Real Decreto 1558/1977**, 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 4/1990**, 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 2858/1981**, 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.

**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.

**Reglamento (UE) 139/2014**, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

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"*.

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 Asturias vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 5 de julio de 2001* y publicado en el BOE nº 167 con fecha 13 de julio de 2001.

El Plan Especial del Aeropuerto de Asturias fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Castrillón en sesión celebrada el día 26 de abril de 2007 y publicado en Boletín Oficial del Principado de Asturias nº 131 de 06/06/2007.

En virtud de la disposición transitoria única del Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, por el que se modifica el 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 en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la presente revisión del Plan Director del Aeropuerto de Asturias ha sido instruida, impulsada y tramitada por la Dirección General de Aviación Civil, rigiendo lo dispuesto en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, en su redacción anterior a la entrada en vigor del Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, en lo que se refiere a todos los demás aspectos.

## **4 Alcance y vigencia del Plan Director**

### **4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social y el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director como Sistema General Aeroportuario destinado únicamente al uso de aeropuerto, y no podrá incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

En aplicación de la citada normativa, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la Zona de Servicio Aeroportuario que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable.

Con carácter de recomendación, el Plan Director establece unas Áreas de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Se recomienda que dicho suelo se clasifique como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras o denominación similar, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del aeropuerto.

### **4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas**

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, Decreto 584/1972 de 24 de febrero y Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.

De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social,

en los planos nº 5.1 y 5.2 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Asturias, tanto las establecidas en el Real Decreto 761/2017, de 21 de julio, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos números 6.1 a 6.7 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido no estratégico correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Las curvas isófonas resultantes de procedimientos de evaluación ambiental de actuaciones aeroportuarias que no supongan modificación sustancial del Plan Director complementarán a las incluidas en el mismo a efectos de la determinación de afecciones acústicas.

### **4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director**

El Plan Director mantendrá su vigencia hasta tanto no entre en vigor otro que lo sustituya o se apruebe su revisión de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. El Plan se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberá actualizarse, al menos, cada ocho años.

Se considera que revisten carácter sustancial las alteraciones que impliquen la modificación estructural o funcional del aeropuerto de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria, pudiendo estar sujetas a modificaciones que no supondrán la revisión del contenido del mismo siempre que no se considere que revisten carácter sustancial de acuerdo con lo establecido en este apartado. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan Director, aquellas alteraciones no sustanciales de la delimitación entre Zonas definidas en los planos del Plan Director que, dentro de los límites establecidos en la Zona de Servicio, sean requeridas para no perjudicar el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, o para no limitar la facilidad de accesos al aeropuerto, como consecuencia de nuevas necesidades surgidas para garantizar el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

La aprobación o modificación del planeamiento especial aeroportuario y la ejecución de obras o actuaciones aeroportuarias, que supongan modificación sustancial del contenido del Plan Director, exigirá la revisión del mismo con arreglo a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

Corresponde a la autoridad aeronáutica competente determinar en cada caso cuando las alteraciones del contenido del Plan constituyen modificación sustancial del mismo.

## **5 Reseña histórica del aeropuerto**

Como precedente a la llegada de la Aviación Comercial, los primeros contactos con la aeronáutica en Asturias fueron una serie de vuelos de exhibición y festivales. Tras esto, fue la aviación militar la que sirvió de antecedente asentándose en el conocido como aeródromo de Lugo de Llanera, cerca de Oviedo, que creció progresivamente hasta ser testigo de los inicios de la aviación comercial en Asturias en el año 1952. Ese año la compañía Aviaco inauguró el servicio aéreo que une Asturias con Madrid por medio de una línea regular de pasajeros cubierta por un avión Bristol 170.

Dada la imposibilidad técnica y económica de mejorar el aeropuerto existente, en junio de 1963 se cerró al tráfico iniciándose un espacio de cinco años en los que la región asturiana quedó sin enlaces aéreos comerciales. Durante ese tiempo ya se trabajó en las nuevas instalaciones aeroportuarias: se estudiaron tres emplazamientos y se optó por unos terrenos en las proximidades de Santiago del Monte, concejo de Castrillón, junto a la costa y a 126 m de elevación.



El 11 de junio de 1968 se abrió oficialmente al tráfico aéreo el denominado Aeropuerto de Asturias, con una pista de 2.200 m de longitud y 45 m de ancho (pista 11-29); una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 17.000 m<sup>2</sup>; un edificio terminal de pasajeros con una planta de 2.600 m<sup>2</sup> y un área para estacionamiento de vehículos con capacidad para 150 plazas. La primera línea comercial fue establecida con Iberia con un vuelo Madrid – Asturias, pero poco tiempo después se estableció la línea Santiago – Asturias – Bilbao – Barcelona.

Desde el momento de su inauguración, el Aeropuerto de Asturias ha atendido tráfico internacional gracias a la delegación de la aduana de Avilés. Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto se publicaron el mismo año de la inauguración, 1968, para posteriormente ser modificadas en el año 1976.

Como consecuencia de la celebración en España del Campeonato Mundial de Fútbol, en 1982 se llevó a cabo una gran remodelación en el aeropuerto: se amplió la superficie de estacionamiento hasta casi duplicarla (pasó a los 30.000 m<sup>2</sup>) y se amplió el edificio terminal de pasajeros en una superficie de 2.000 m<sup>2</sup>.

Con estas actuaciones se triplicaron las zonas de estancia para pasajeros y servicios del aeropuerto, se añadieron cinco mostradores de facturación, dos salas de embarque y dos de llegada, una nueva cafetería – restaurante y varios locales comerciales. Se puso también en servicio un pequeño edificio para carga aérea, los servicios de bomberos y emergencia y se amplió la superficie de aparcamiento para alcanzar las 400 plazas. En ese año se alcanzaron 259.000 pasajeros, 5.092 aeronaves y 1.124.211 kg de carga.

A partir de 1994, se aprobó el nuevo plan de modernización del Aeropuerto de Asturias que supuso nuevas mejoras en las instalaciones.

En 1995 se aumentó la superficie del edificio terminal hasta los 8.700 m<sup>2</sup> distribuidos en dos plantas, la inferior para pasajeros y público general y la segunda para oficinas técnicas y compañías aéreas. Se dotó al edificio terminal de un nuevo sistema de climatización, se aumentó la información al público, se procedió a la señalización, la seguridad, la mecanización de equipajes, la remodelación de la central eléctrica y a la ampliación de la depuradora de aguas residuales. Como parte del plan de mejoras se amplió de nuevo la plataforma de estacionamiento de aeronaves para poder acoger hasta 5 aeronaves de tipo medio y se amplió el aparcamiento de vehículos. Se construyeron también nuevos edificios para vehículos de alquiler, servicio de lavado y reposición de combustible.

En este año se registraron 7.182 aeronaves, 486.000 pasajeros y 482.442 kg de carga. En 1996 se construyó una calle de rodaje de 900 m de longitud enlazando la cabecera 29 con la calle de rodaje que inicialmente unía la pista con la plataforma. Esto permitió alcanzar los 573.214 pasajeros.

La siguiente fase de mejoras llegó en el año 2000, en que se amplió la plataforma de cinco a siete puestos, se construyó un nuevo acceso a la calle de rodaje y finalmente se instalaron luces de eje de pista.

En el año 2003 se realizaron una serie de obras que mejoraron considerablemente el servicio a los pasajeros y a las aeronaves: una nueva calle de rodaje de 1.450 m con salida rápida de pista; nuevo aparcamiento de vehículos con 172 plazas para empleados de Aena SME, S.A. y concesionarios; puesta en servicio del ILS CAT II/III que permite aumentar el número de movimientos con baja visibilidad; construcción de superficies de aparcamiento para los vehículos de alquiler y la ampliación del edificio terminal con la instalación de 3 pasarelas de embarque/desembarque, fueron las actuaciones más importantes llevadas a cabo.

Tras esto, otras actuaciones destacadas en el Aeropuerto de Asturias fueron la ampliación de la plataforma de aviación comercial llevada a cabo entre los años 2007 y 2009 y la construcción de un aparcamiento provisional de vehículos puesto en funcionamiento el año 2010.

Las últimas actuaciones que se realizaron en el Aeropuerto de Asturias son obras menores que han supuesto una mejora y actualización de las instalaciones en el Edificio Terminal como la ampliación de una cinta de equipajes o la ampliación del patio de carrillos con la instalación de un sistema de tratamiento e inspección de equipajes. Además, se ha ampliado la zona de handling y se ha construido una nueva central eléctrica.

**Ilustración 1.1.- Vista panorámica del Aeropuerto de Asturias en el año 1972**

