



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD000.100

## 1. Antecedentes y Marco Jurídico



## Contenidos

<b>1. Antecedentes y Marco Jurídico .....</b>	<b>1.1</b>
1.1. El Plan Director.....	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba .....	1.5
1.3. Marco Legal Existente .....	1.6
1.4. Alcance y vigencia del Plan Director .....	1.13
1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas.....	1.13
1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas.....	1.13
1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director.....	1.14
1.5. Reseña histórica del Aeropuerto .....	1.15



## 1.1. El Plan Director

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas 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** 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 Apoyo a la Aeronave

Zona de Servicios

Zona de Aviación General

Zona de Abastecimiento

Zona de Actividades Complementarias

3. La Zona de Reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas.

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.



## 1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Córdoba, 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 Córdoba 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 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. Revisión de los Planes Directores" 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, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

El potencial crecimiento del tráfico comercial, hasta ahora no desarrollado, en el Aeropuerto de Córdoba hace aconsejable la realización de una serie de actuaciones para adecuar las instalaciones y así garantizar un tratamiento del tráfico con los debidos niveles de calidad.

Esta circunstancia motiva, de acuerdo con lo prescrito por el punto 7 Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/98, la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba.



### 1.3. Marco Legal Existente

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 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 4/90, 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.

**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.

**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



Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el **Real Decreto 1541/2003 de 5 de diciembre**.

**Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social** por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente 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 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.

**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.

**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.

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 Córdoba vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 23 de julio de 2001* y publicado en el *BOE nº 190 con fecha 9 de agosto de 2001*. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.





COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Sevilla

	X	Y
1	2.418.811	41.454.208
2	2.426.456	41.458.685
3	2.436.313	41.464.013
4	2.436.731	41.462.928
5	2.438.858	41.462.051
6	2.439.553	41.462.440
7	2.439.887	41.461.865
8	2.445.521	41.464.871
9	2.448.273	41.465.132
10	2.456.655	41.465.769
11	2.459.057	41.454.880
12	2.460.640	41.454.839
13	2.460.555	41.451.528
14	2.458.966	41.451.569
15	2.458.751	41.450.034
16	2.457.303	41.449.771
17	2.458.222	41.449.184
18	2.444.855	41.448.968
19	2.440.638	41.449.077
20	2.440.593	41.447.328
21	2.437.331	41.447.420
22	2.437.124	41.444.572
23	2.435.962	41.444.534
24	2.435.935	41.447.737
25	2.435.378	41.447.839
26	2.434.215	41.448.022
27	2.432.367	41.448.192
28	2.428.819	41.445.645
29	2.428.318	41.446.320
30	2.426.618	41.446.277
31	2.424.985	41.447.754
32	2.424.218	41.448.334
33	2.424.106	41.451.859
34	2.420.284	41.452.254
35	2.414.796	41.454.782
36	2.416.842	41.454.748
37	2.417.654	41.454.406
38	2.416.039	41.453.897
39	2.414.772	41.453.901

absorber el tráfico de las aeronaves que se prevé que operen en el aeropuerto, por lo que es necesario llevar a cabo ampliaciones que reduzcan estas deficiencias.

El Edificio Terminal de pasajeros está situado en la planta baja del edificio principal, y tiene una superficie total de 903 metros cuadrados que incluye la zona de salidas, llegadas, cafetería servicios y oficinas de administración. El aeropuerto dispone también de un edificio de servicios al sureste del terminal, y de una zona de aviación general, situada al sudoeste del Edificio Terminal, que cuenta con hangares, almacenes y oficinas, con una superficie total de 2.673 metros cuadrados. El Edificio Terminal es incapaz de ofrecer servicio dentro de las previsiones de tráfico realizadas, por lo que es necesaria su ampliación, además de actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias, como la ampliación del aparcamiento, habilitación de un hangar para gestión de la carga aérea, construcción de una nueva central eléctrica, o construcción de una depuradora para aguas residuales hidrocarbonadas.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo socioeconómico tanto de la Comunidad andaluza como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de modo 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 Córdoba 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 desarrollo 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 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 Córdoba 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 un el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de

**15739** ORDEN de 23 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Córdoba.

El aeropuerto de Córdoba, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> 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) «3-C»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por 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 2845/1976, de 12 de noviembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Córdoba.

El tráfico que sirve el aeropuerto de Córdoba corresponde principalmente a vuelos de aviación general. En el año 2000 gestionó cerca de 15.000 pasajeros, con una estacionalidad muy marcada hacia los meses de verano. En correspondencia, los movimientos de aeronaves superaron las 7.000 operaciones, de las cuales tan sólo el 2,6 por 100 fueron de aviación comercial.

El aeropuerto cuenta con una única pista, denominada 03-21, de 1.380 x 45 metros con franja de 1.500 metros y zona libre de obstáculos en cada cabecera. Dispone de ensanchamientos para giro de 180° en cada cabecera y una calle de salida perpendicular a la pista, de 178 x 16 metros. La plataforma tiene una superficie total de 31.022 metros cuadrados, y es utilizada principalmente por aeronaves de aviación general. La pista presenta deficiencias respecto a las recomendaciones de OACI y la plataforma, aunque tiene capacidad teórica suficiente, no está preparada para



calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la creación de áreas de seguridad de extremo de pista y construcción una franja para la calle de salida, ampliación de la plataforma, ampliación del edificio terminal de pasajeros, construcción de un nuevo edificio para la central eléctrica, construcción de una planta separadora de hidrocarburos para el campo de vuelos, habilitación del antiguo hangar de Aviaco como zona de carga y construcción de nuevos hangares y talleres para la zona industrial. 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 Córdoba en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del Aeropuerto hasta alcanzar su desarrollo 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 40,85 hectáreas, de las cuales 35,96 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 4,50 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 0,39 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, de 2,87 hectáreas de superficie, se encuentran situados en la prolongación de ambas cabeceras, para construir las áreas de seguridad de extremo de pista. Las necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 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 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. «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 las instalaciones auxiliares, así como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 35,96 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 03-21, calles de salida y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al este del campo de vuelos, 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 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 4,50 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 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: 1,50 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,04 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 1,00 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: 0,65 hectáreas.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 1,14 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: 0,17 hectáreas.

3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 0,39 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

Cuarto.—A los efectos de la delimitación de la zona de servicio, se considera incluida en ella, como sistema imprescindible para la operatividad del aeropuerto y la gestión y la seguridad del tráfico aéreo, la nueva estación de radar secundario prevista en el Plan Director, ubicada en el término municipal de Villanueva del Rey, en una parcela de 1.392 metros cuadrados de superficie, cuyas coordenadas UTM son las siguientes:

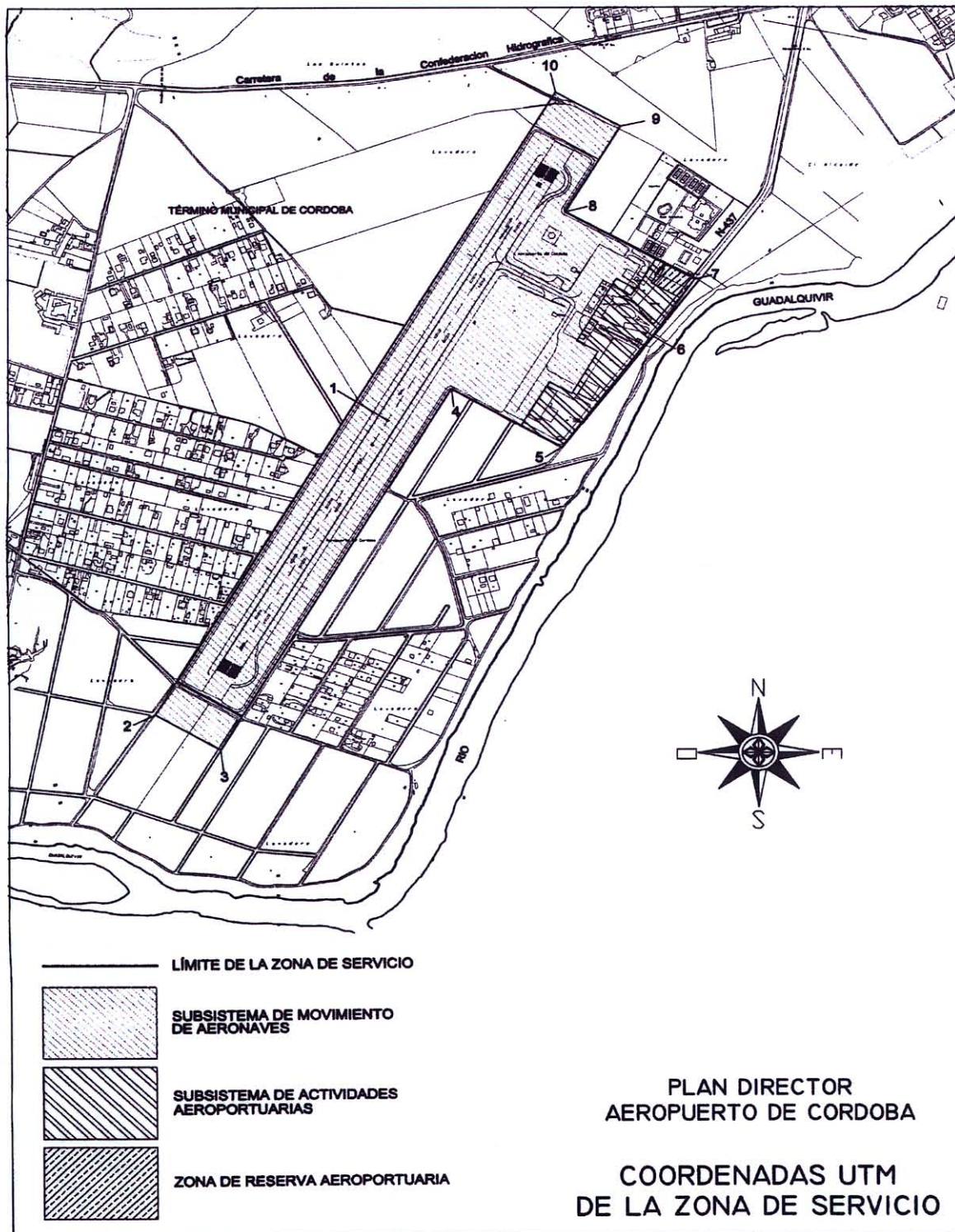
	X	Y
1	305.374	4.223.100
2	305.382	4.223.097
3	305.385	4.223.108
4	305.383	4.223.109
5	305.388	4.223.128
6	305.366	4.223.187
7	305.350	4.223.181
8	305.376	4.223.110
9	305.376	4.223.106
10	305.374	4.223.100

Quinto.—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, aldaños 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.

Sexto.—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, 23 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ





Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de Córdoba

Código EPD003.100

BOE núm. 190

Jueves 9 agosto 2001

29859

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Córdoba

	X	Y
1	337.315	4.189.963
2	336.824	4.189.277
3	336.961	4.189.194
4	337.450	4.190.037
5	337.682	4.189.900
6	337.872	4.190.160
7	337.961	4.190.293
8	337.689	4.190.451
9	337.806	4.190.653
10	337.670	4.190.733

informó las solicitudes que, presentadas hasta la fecha, hubieran aportado la documentación requerida en el punto tercero apartado 3 y reunieran los requisitos exigidos.

Por todo ello, teniendo en cuenta el informe de la citada Comisión y en uso de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1039/1997 de 27 de junio y Orden de 4 de mayo de 1998 dictada en su desarrollo, por Resolución de esta Dirección General de 10 de julio de 2001 se resolvió la concesión de ayudas a cortometrajes realizados en su segunda reunión de la primera fase de la convocatoria del año en curso.

Por todo ello, y como garantía del principio de publicidad establecido por la Ley General Presupuestaria, esta Dirección General ha resuelto:

Primero.—hacer público el extracto de la Resolución de 10 de julio de 2001, por la que se conceden con cargo a la aplicación 18-108-471 «Fondo de Protección a la Cinematografía» del programa 456C «Cinematografía» del presupuesto de gastos del Organismo para 2001, las ayudas que figuran en el anexo I, a las productoras que se relacionan y por las cuantías que se indican, resultantes de aplicar a la inversión del productor el porcentaje correspondiente a la media aritmética de las puntuaciones otorgadas por los vocales de la Comisión Delegada para Cortometrajes del Comité de Expertos.

Segundo.—La Resolución de 10 de julio de 2001, cuyo texto íntegro se encuentra a disposición de los interesados en el Instituto de la Cinematografía y de las Artes Audiovisuales, y en el tablón de anuncios de la Secretaría de Estado de Cultura, plaza del Rey, sin número, de Madrid, pone fin a la vía administrativa por lo que contra la misma puede interponer en el plazo de dos meses desde el día siguiente a la publicación de la presente resolución, recurso contencioso-administrativo, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo, conforme a lo establecido en el artículo 9.C de la Ley 29/1998 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción contencioso Administrativo («Boletín Oficial del Estado» del 14).

En el caso de no impugnarla directamente mediante el recurso Contencioso-administrativo a que se refiere el párrafo anterior, podrá ser recurrida potestativamente en reposición, en el plazo de un mes y ante el mismo órgano que la ha dictado, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en la redacción dada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 16 de julio de 2001.—El Director general, José María Otero Timón.

## MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

**15740** RESOLUCIÓN de 16 de julio de 2001, del Instituto de la Cinematografía y de las Artes Audiovisuales, por la que se hace pública la concesión de ayudas a cortometrajes realizados en 2.ª reunión de la 1.ª fase de la convocatoria del año 2001.

Por Resolución de 27 de diciembre de 2000 («Boletín Oficial del Estado» de 17 de enero de 2001), se convocaron las ayudas para cortometrajes realizados, al amparo de lo dispuesto en el Capítulo II del Real Decreto 1039/97, de 27 de junio.

De conformidad con las normas de valoración expuestas en el punto tercero, apartado 8 de la citada resolución, la Comisión Delegada para cortometrajes del Comité de Expertos en su reunión del día 31 de mayo

### ANEXO I

Título	Productora	Inversión Pesetas	%	Euros	Pesetas
Aquarium .....	Salvador Simo Artwork, S. L. ....	3.430.487	20	4.123,52	686.087
Caras vs. Caras .....	Mallerich Audiovisuales, S. L. ....	978.596	35	2.058,52	342.509
Carta, La (Enemigos) .....	Artes Audiovisuales, S. A., y José Jaime Olarreaga Marqués .....	1.254.309	20	1.507,71	250.862
Colección, La .....	Escándalo Films, S. L. ....	1.443.565	35	3.036,60	505.248
Els Diumenges (Los Domingos) .....	Luis Baulida Bursset .....	3.418.368	20	4.109,00	683.674
Ha llegado el momento de contarte mi secreto .....	Media Park, S. A. (50 por 100) .....	2.118.405	25	1.591,48	264.800
Jardines deshabitados .....	Pablo Malo Mozo .....	1.618.522	20	1.945,50	323.704
Jazz .....	Pilar Montoliu Poncelas .....	3.670.689	25	5.515,31	917.672
Lo que sabía de ella .....	Grupo Cine Arte, S. L. ....	2.839.020	20	3.412,57	567.804
Luz que me ilumina, La .....	Laya Producciones, S. L. y Gestión Libre Unificada Product. L. S. ....	6.724.812	20	8.083,38	1.344.962
Me encantan las confusiones en los aeropuertos .....	Cecilia Bartolomé, P. C., S. L. ....	3.385.708	40	8.139,40	1.354.283
Presas .....	Escándalo Films, S. L. ....	2.781.834	25	4.179,78	695.458
Secuencia 47 .....	General de Imagen, S. L. ....	8.137.316	25	12.226,56	2.034.329
Todo iba mal, menos tú .....	Rara Films, S. L. ....	1.786.259	40	4.294,25	714.504
Treitum .....	Escándalo Films, S. L. ....	2.726.203	70	11.469,36	1.908.342
Txapasta .....	Sólo Sport Producciones, S. L. ....	2.358.041	15	2.125,81	353.706
Una bella inquietud .....	Escándalo Films, S. L. ....	3.380.000	25	5.078,55	845.000
<b>Total .....</b>				<b>82.897,30</b>	<b>13.792.954</b>



## 1.4. Alcance y vigencia del Plan Director

### 1.4.1. 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 registrarán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable. En el punto III.6 del presente Plan, "Compatibilidad del Entorno con el Aeropuerto" se incluyen los criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

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.

### 1.4.2. 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 y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, 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, 5.2 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba, tanto las establecidas en el Real Decreto 2845/1976, de 12 de noviembre, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos números 6.1 a 6.6 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido 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.

#### **1.4.3. 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.

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.



## 1.5. Reseña histórica del Aeropuerto

Corría el año 875 cuando el rondeño Abbas Ben Firnas, provisto de unas alas articuladas, se arrojó desde las alturas del valle cordobés de la Ruzafa y descendió planeando una buena distancia. Sufrió un pequeño percance en el aterrizaje, pero salió ileso de la experiencia. Éste es el primer vuelo planeado de la humanidad del que existe constancia histórica.

Habrían de pasar más de mil años hasta que otro ser humano volviese a volar de nuevo sobre Córdoba. El vuelo siguiente tuvo lugar durante las fiestas de aviación que se celebraron en mayo de 1910. El día 19 de ese mes, un aviador llamado Barrier se elevó sobre un campo improvisado junto a la fábrica de La Electro-Mecánica. Durante los años treinta se instaló en este lugar un aeródromo desde el que operaron durante la guerra aviones Breguet XIX, Nieuport-52 y Aero-101 en misiones de apoyo.

A finales de los años cincuenta, diferentes entidades y particulares de la ciudad promovieron una campaña pública para pedir la construcción de un aeropuerto comercial. La poca acogida que la iniciativa tuvo en el Ministerio de Aire obligó al Ayuntamiento a llevar a cabo la construcción del aeropuerto a sus expensas. El Consistorio consiguió la autorización del Consejo de Ministros para su proyecto el 14 de septiembre de 1956, a condición de que tanto las construcciones e instalaciones como los terrenos del mismo fueran cedidos al Estado una vez terminadas las obras.

El Aeropuerto de Córdoba se inauguró el 25 de mayo de 1958. Sin embargo, la autorización oficial de apertura al tráfico aéreo civil, nacional completo, internacional de turismo y escalas técnicas de tráfico internacional no se produjo hasta el mes de octubre.

El 5 de noviembre, la compañía Aviaco inició la primera línea aérea con el servicio Madrid-Córdoba, utilizando un cuatrimotor Heron de 12 plazas. Este avión fue sustituido posteriormente por un DC-3. La línea se unió con la de Córdoba-Jerez en 1960, pero su poca rentabilidad obligó a la Diputación Provincial y al Ayuntamiento a subvencionar a la compañía Aviaco con el coste de la cobertura de plazas en un 50 por ciento para mantenerla en funcionamiento.

### Patrimonio del Estado

El 5 de marzo de 1965, en virtud del acuerdo que autorizaba su construcción, el aeropuerto se incorporó al Patrimonio del Estado, quedando adscrito al Ministerio del Aire. Un año después, y pese al apoyo financiero de las instituciones públicas cordobesas, la explotación de la línea con Madrid empezó a tener serias dificultades económicas, que desembocaron en 1967 en la suspensión de todos los vuelos a Córdoba por parte de Aviaco.



Pero la Diputación Provincial, que consideraba de gran interés para la provincia mantener estos vuelos, negoció con Aviaco su reposición con el acuerdo de sufragar el 60 por ciento de la ocupación de plazas de los aviones. Se estableció así la línea Málaga-Córdoba-Madrid, que se inauguró en 1969 con aviones Twin Otter de 19 plazas que pronto fueron sustituidos por Fokker F-27.

En 1980, Aviaco suspendió definitivamente su línea con Córdoba, que desde hacía algunos años tenía una frecuencia de dos vuelos diarios a Madrid. Ese mismo año se llevó a cabo la remodelación y ampliación del edificio terminal.

Nuevas gestiones de la Diputación Provincial, en este caso con la compañía mallorquina Air Condal, consiguieron un acuerdo que permitió no sólo reanudar los vuelos con Madrid, sino también establecer un vuelo semanal con Palma de Mallorca, con salida los viernes y regreso los lunes. Estos servicios, ambos atendidos con sendos aviones Hawker Siddeley, comenzaron en 1983 y se suspendieron dos años después.

En 1995 se llevó a cabo una nueva ampliación de la pista y de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

En la actualidad, el Aeropuerto de Córdoba es utilizado por empresas de tratamientos agrícolas, traslados de órganos hacia y desde el centro de trasplantes al hospital Reina Sofía, vuelos militares, vuelos chárter de pasajeros, fotografías aéreas, cursos de pilotaje, escuelas de paracaidismo y otros trabajos aéreos.

#### **Actuaciones recientes e inmediatas**

Se han propuesto y llevado a cabo una serie de mejoras que suponen un nuevo paso en el desarrollo del Aeropuerto de Córdoba.

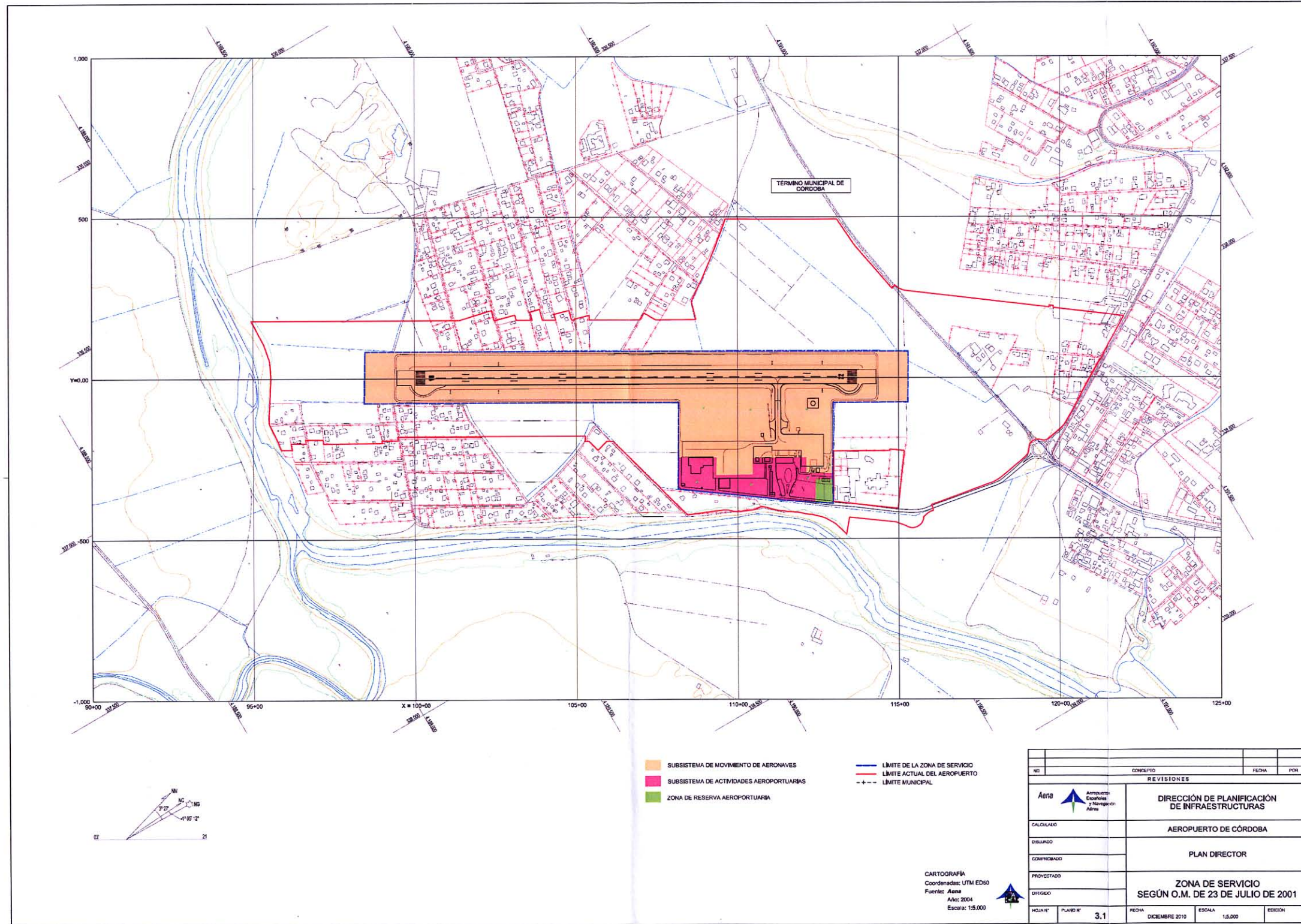
En 2005 entró en funcionamiento la ampliación del Edificio de Servicios, así como la nueva Central Eléctrica del Aeropuerto de Córdoba.

En 2006 se terminaron las adecuaciones del camino y vallado perimetral, así como las áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) en ambas cabeceras.

Recientemente han finalizado las obras correspondientes a la nueva ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, que incluyen una nueva calle de rodaje de acceso a plataforma.



Ilustración 1.1.- Plano 3.1. Zona de Servicio según O.M. 23 de julio de 2001



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO