

**Coordenadas UTM de la zona de servicio***Aeropuerto de Son Bonet*

1	X Y	473993 4383615
2	X Y	474311 4383837
3	X Y	474673 4384162
4	X Y	474971 4384400
5	X Y	474987 4384398
6	X Y	475263 4383856
7	X Y	477266 4383829
8	X Y	475252 4383806
9	X Y	474937 4383586
10	X Y	474930 4383569
11	X Y	474914 4383552
12	X Y	474667 4383385
13	X Y	474640 4383372
14	X Y	474615 4383355
15	X Y	474758 4382882
16	X Y	474747 4382861
17	X Y	474516 4382747
18	X Y	474431 4382758
19	X Y	474441 4382928
20	X Y	474428 4382933
21	X Y	474271 4382817
22	X Y	474220 4383018
23	X Y	473985 4382932
24	X Y	473909 4383137
25	X Y	473970 4383210
26	X Y	474143 4383372

nacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como aeropuerto de primera o de segunda categoría, respectivamente, durante los períodos comprendidos entre el 1 de abril y el 30 de septiembre, y entre el 1 de octubre al 31 de marzo, por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, y como aeropuerto de categoría «A» por el Real Decreto 373/1996, de 23 de febrero, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Ibiza.

El aeropuerto de Ibiza sirve un tráfico de pasajeros fundamental para el desarrollo turístico de la Comunidad Balear. Su participación en el tráfico total de España fue de un 3,18 por 100, y con respecto al año 1999 experimentó un crecimiento del 6,9 por 100. En el año 2000 superó los 4.400.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto internacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 75 por 100 en 1998.

Dispone en la actualidad de una única pista (06-24) de 2.800 × 45 metros, con cuatro calles de salida y dos accesos a cabecera, y rodadura paralela, con una capacidad de 22 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 25 puestos de estacionamiento, ninguno de los cuales está asistido por pasarela, con una capacidad de 28 movimientos hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que mitiguen esta deficiencia en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de Ibiza requiere la ampliación de la zona de facturación y de los vestíbulos de espera, tanto para el flujo de salidas como para el de llegadas. Por otra parte, el aeropuerto no dispone de un edificio terminal de aviación general ni helipuerto, y las instalaciones del terminal de carga han quedado insuficientes. En cuanto al aparcamiento de vehículos privados, tampoco se encuentra en condiciones de absorber el tráfico previsto.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de las islas de Ibiza y Formentera, como del resto de la Comunidad Balear, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto y 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 Ibiza 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 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.

## 17473 *ORDEN de 31 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Ibiza.*

El aeropuerto de Ibiza, 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 Inter-

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Ibiza 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 calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la implantación de un radar de aproximación y un sistema de aterrizaje instrumental de precisión ILS/CAT I para la cabecera 06; construcción de dos nuevas calles de salida rápida para las operaciones en cada una de las cabeceras; adecuación de la calle de rodadura paralela como pista de emergencia; ampliación de la plataforma comercial y de aviación general; construcción de un puesto de estacionamiento aislado según normativa OACI; construcción de un nuevo terminal para aviación general y un helipuerto; ampliación del Edificio Terminal de pasajeros y del aparcamiento de vehículos, y mejora y ampliación de las instalaciones del terminal de carga. 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 Ibiza en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 272,8 hectáreas, de las cuales 224,2 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 41,8 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 6,8 hectáreas a las 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 de esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden al este y al oeste del Área Terminal del aeropuerto, ocupando una superficie de 15,3 y 32,5 hectáreas, respectivamente. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 4.2 del Plan Director.

Tercero.—La zona de servicio del aeropuerto 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 y 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 224,2 hectáreas. Se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 06-24, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al norte 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 41,8 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: 19 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 2,25 hectáreas.

2.3 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 3,8 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 11,6 hectáreas.

2.5 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: 1,25 hectáreas.

2.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 3,9 hectáreas.

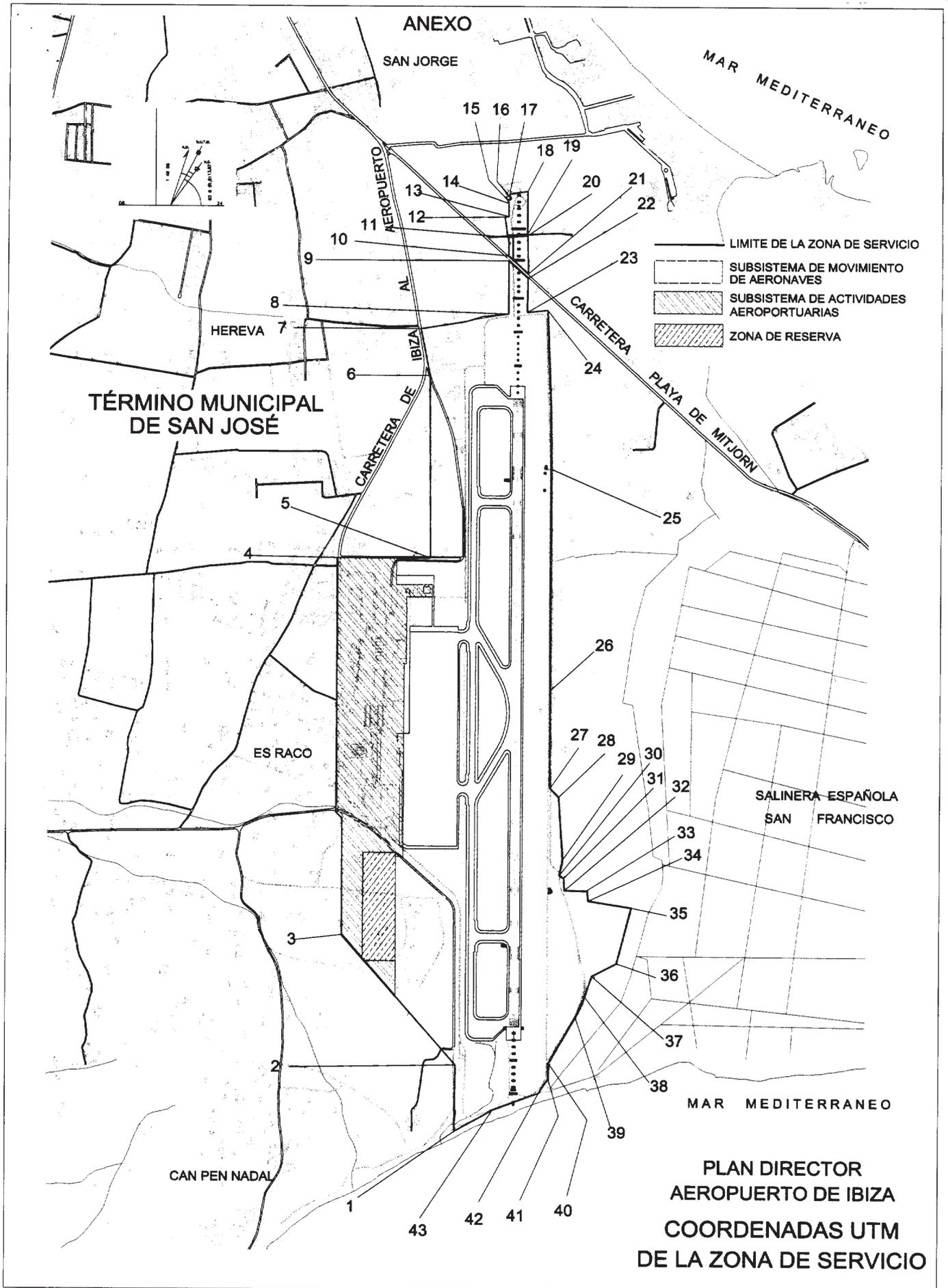
3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 6,8 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del Aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

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

Madrid, 31 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



## Coordenadas UTM de la zona de servicio

*Aeropuerto de Ibiza*

1	X Y	357168 4303522
2	X Y	357435 4303651
3	X Y	357736 4304347
4	X Y	359232 4305117
5	X Y	359408 4304761
6	X Y	360135 4305129
7	X Y	360305 4305258
8	X Y	360531 4304952
9	X Y	360743 4305059
10	X Y	360763 4305069
11	X Y	360835 4305107
12	X Y	360910 4305161
13	X Y	360919 4305147
14	X Y	360972 4305173
15	X Y	360982 4305184
16	X Y	360993 4305172
17	X Y	361009 4305190
18	X Y	361056 4305126
19	X Y	360886 4305041
20	X Y	360879 4305037
21	X Y	360729 4304958
22	X Y	360711 4304951
23	X Y	360573 4304885
24	X Y	360620 4304811
25	X Y	359994 4304478
26	X Y	359110 4304038
27	X Y	358719 4303844
28	X Y	358700 4303793
29	X Y	358457 4303652

30	X Y	358390 4303634
31	X Y	358387 4303611
32	X Y	358339 4303584
33	X Y	358381 4303495
34	X Y	358342 4303473
35	X Y	358398 4303294
36	X Y	358148 4303239
37	X Y	358050 4303308
38	X Y	357954 4303293
39	X Y	357856 4303288
40	X Y	357621 4303299
41	X Y	357559 4303269
42	X Y	357482 4303275
43	X Y	357325 4303419

**17474** *ORDEN de 1 de agosto de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Menorca.*

El aeropuerto de Menorca, 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) «4-D»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de primera categoría», entre el 1 de abril y el 30 de septiembre, y como «aeropuerto de segunda categoría», entre el 1 de octubre y el 31 de marzo, por 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 Decreto 3228/1974, de 8 de noviembre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Menorca.

El aeropuerto de Menorca superó en 1998 los 2,4 millones de pasajeros en unos 26.000 movimientos de aeronaves. Dispone en la actualidad de una única pista de vuelos, denominada 01-19, con su correspondiente franja de seguridad, una calle de rodaje paralela, una calle de salida en ángulo (salida rápida), que a su vez es también calle de acceso a la cabecera 19, dos calles de salida perpendiculares y una calle de acceso a la cabecera 01. La plataforma de estacionamiento de aeronaves ofrece 15 posiciones de estacionamiento, así como una zona específica para aviación general. Dispone, asimismo, de un edificio terminal de pasajeros, otro de mercancías y de varias zonas para aparcamiento de automóviles y de autobuses.

El ajuste de la capacidad aeroportuaria a la demanda estimada por el Plan Director indica la necesidad de actuar en todos los subsistemas aeroportuarios, exceptuando los accesos y el terminal de carga. El ajuste es especialmente crítico en el edificio terminal, sobre todo en las dependencias de salidas y en el aparcamiento de autobuses.

Así, en el campo de vuelos el Plan Director propone por un lado la flexibilización de los procedimientos de aproximación, lo que proporcionaría una capacidad del orden de 40 movimientos hora punta, y por otro lado la ampliación de la pista de vuelos en 500 metros y la adecuación de la rodadura paralela como pista de emergencia. También se propone ampliar la plataforma de estacionamiento de aeronaves hacia el este, incluyendo en ella un helipuerto. Como medida más a corto plazo, la ampliación del edificio terminal de pasajeros y del aparcamiento tanto de vehículos privados como de autobuses es imprescindible para mantener el nivel de calidad de servicio del aeropuerto.