

4. Necesidades Futuras



Contenidos

| | |
|---|------------|
| 4. Necesidades Futuras..... | 4.1 |
| 4.1. Análisis capacidad/ demanda | 4.3 |
| 4.1.1. Introducción..... | 4.3 |
| 4.1.2. Ajuste capacidad/ demanda..... | 4.5 |
| 4.2. Determinación de necesidades | 4.19 |
| 4.2.1. Derivadas del ajuste capacidad/ demanda | 4.19 |
| 4.2.2. Otras necesidades | 4.37 |
| 4.2.3. Espacio para autoridades públicas no aeronáuticas | 4.38 |
| 4.2.4. Espacio para despliegue de aeronaves militares | 4.38 |
| 4.2.5. Adecuación de las infraestructuras a las exigencias de seguridad | 4.39 |
| 4.2.6. Resumen | 4.40 |



4.1. Análisis capacidad/ demanda

4.1.1. Introducción

En este capítulo se analizarán las demandas de tráfico obtenidas en el Capítulo 3. Evolución previsible de la demanda para los tres horizontes definidos, para el tráfico del Aeropuerto de Ibiza, y se compararán con las capacidades de los diferentes subsistemas aeroportuarios, calculadas en el Capítulo 2. Descripción de la situación actual del aeropuerto y su entorno. Mediante la confrontación de estos conceptos se pueden establecer las necesidades de infraestructuras o procedimientos a desarrollar en la propuesta de desarrollo del Sistema Aeroportuario. A este proceso de comparación-confrontación entre la demanda de tráfico esperada y las capacidades ofertadas por el aeropuerto se le denomina **Análisis Capacidad/ Demanda**.

Para la realización del análisis capacidad/ demanda se utilizan los valores de tráfico, anuales, punta y de diseño, de los horizontes definidos en el Capítulo 3 de la Memoria, tanto para pasajeros como para aeronaves. En la Tabla 4.1 se muestran algunos de los valores obtenidos en dicho capítulo.

Tabla 4.1.- Tráfico para los horizontes de estudio

| Situación | Pasajeros Comerciales | Pasajeros Totales | Aeronaves Comerciales | Aeronaves Totales | Mercancías Totales |
|-------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|--------------------|
| Horizonte 1 | 4.580.000 | 4.640.000 | 48.000 | 55.000 | 5.260.000 |
| Horizonte 2 | 5.120.000 | 5.190.000 | 54.000 | 61.000 | 5.840.000 |
| Horizonte 3 | 5.670.000 | 5.740.000 | 59.000 | 67.000 | 6.490.000 |

Tabla 4.2.- Tráfico punta y tráfico de diseño para los horizontes de estudio

| Situación | PHP | PHD | PHD _{sal} | PHD _{lleg} | AHP | AHD | AHD _{sal} | AHD _{lleg} |
|-------------|-------|-------|--------------------|---------------------|-----|-----|--------------------|---------------------|
| Horizonte 1 | 4.055 | 3.075 | 1.875 | 1.875 | 30 | 26 | 15 | 15 |
| Horizonte 2 | 4.365 | 3.305 | 2.015 | 2.015 | 32 | 28 | 16 | 16 |
| Horizonte 3 | 4.660 | 3.530 | 2.155 | 2.155 | 34 | 30 | 17 | 17 |

Donde:

AHP: Aeronaves hora punta totales

AHD: Aeronaves hora diseño (=aeronaves hora punta comerciales)

PHP: Pasajeros hora punta totales



PHD: Pasajeros hora de diseño
 PHD_{sal}: Pasajeros hora de diseño en salidas
 PHD_{lleg}: Pasajeros hora de diseño en llegadas
 AHD_{sal}: Aeronaves hora diseño en salidas
 AHD_{lleg}: Aeronaves hora diseño en llegadas

Estos últimos valores de pasajeros y aeronaves, desglosados para salidas y llegadas, se obtienen aplicando a AHD y PHD unos porcentajes que se calculan en el apartado dedicado a los tráficos en periodos punta del Capítulo 2. De esta forma, AHD_{sal} y AHD_{lleg} se calculan como un 57% de AHD y PHD_{sal} y PHD_{lleg} como un 61% de PHD. Los valores de AHD y PHD se han obtenido en el Capítulo 3 del presente documento.

En la Tabla 4.3, Tabla 4.4, Tabla 4.5 y Tabla 4.6 se presentan, respectivamente, las previsiones de PHD, PHD_{sal}, PHD_{lleg}, AHD, AHD_{sal} y AHD_{lleg} por segmentos de tráfico.

Tabla 4.3.- Previsiones de PHD por segmentos de tráfico

| Situación | PHD | | | | |
|-------------|----------|---------------|-------------------|-------------|----------------|
| | Nacional | UE o Schengen | No UE No Schengen | No Schengen | UE No Schengen |
| Horizonte 1 | 1.110 | 2.895 | 430 | 2.395 | 2.395 |
| Horizonte 2 | 1.190 | 3.115 | 460 | 2.575 | 2.575 |
| Horizonte 3 | 1.275 | 3.325 | 495 | 2.750 | 2.750 |

Tabla 4.4.- Previsiones de PHD_{sal} y PHD_{lleg} por segmentos de tráfico

| Situación | PHD _{sal} | | | | | PHD _{lleg} | | | | |
|-------------|--------------------|---------------|-------------------|-------------|----------------|---------------------|---------------|-------------------|-------------|----------------|
| | Nacional | UE o Schengen | No UE no Schengen | No Schengen | UE no Schengen | Nacional | UE o Schengen | No UE no Schengen | No Schengen | UE no Schengen |
| Horizonte 1 | 675 | 1.765 | 265 | 1.460 | 1.460 | 675 | 1.765 | 265 | 1.460 | 1.460 |
| Horizonte 2 | 730 | 1.900 | 280 | 1.570 | 1.570 | 730 | 1.900 | 280 | 1.570 | 1.570 |
| Horizonte 3 | 775 | 2.030 | 300 | 1.675 | 1.675 | 775 | 2.030 | 300 | 1.675 | 1.675 |

Tabla 4.5.- Previsiones de AHD por segmentos de tráfico

| Situación | AHD | | | | |
|-------------|----------|---------------|-------------------|-------------|----------------|
| | Nacional | UE o Schengen | No UE No Schengen | No Schengen | UE No Schengen |
| Horizonte 1 | 13 | 21 | 5 | 13 | 13 |
| Horizonte 2 | 14 | 23 | 5 | 14 | 14 |
| Horizonte 3 | 15 | 24 | 6 | 15 | 15 |



Tabla 4.6.- Previsiones de AHD_{sal} y AHD_{ileg} por segmentos de tráfico

| Situación | AHD _{sal} | | | | | AHD _{ileg} | | | | |
|-------------|--------------------|---------------|-------------------|-------------|----------------|---------------------|---------------|-------------------|-------------|----------------|
| | Nacional | UE o Schengen | No UE no Schengen | No Schengen | UE no Schengen | Nacional | UE o Schengen | No UE no Schengen | No Schengen | UE no Schengen |
| Horizonte 1 | 8 | 12 | 3 | 8 | 8 | 8 | 12 | 3 | 8 | 8 |
| Horizonte 2 | 8 | 14 | 3 | 8 | 8 | 8 | 14 | 3 | 8 | 8 |
| Horizonte 3 | 9 | 14 | 4 | 9 | 9 | 9 | 14 | 4 | 9 | 9 |

Con el fin de realizar un cuadro para el ajuste capacidad/ demanda, se han expresado, siempre que esto ha sido posible, tanto la capacidad como la demanda del sistema mediante los parámetros PHD y AHD.

De este modo, en el espacio aéreo y en el campo de vuelos se ha utilizado como unidad comparativa el parámetro AHD, atendiendo a la mezcla de aeronaves y a la configuración del espacio aéreo que se consideraron en la evaluación de la capacidad de ambos subsistemas realizada en el apartado 2.7 del Capítulo 2 de este documento.

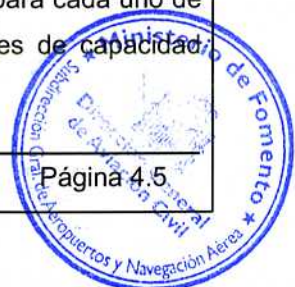
El ajuste de la capacidad de la plataforma también utiliza como parámetro fundamental para la comparación el parámetro AHD, teniendo en cuenta, como en el anterior caso, la mezcla de aeronaves.

Para los edificios terminales y otros elementos de la Zona de Pasajeros, como son los aparcamientos, el ajuste se realiza basándose en el parámetro Pasajeros Hora Diseño, contrastando la capacidad actual de los terminales y demás instalaciones existentes con las necesidades futuras de los mismos.

En el siguiente apartado se analizan las necesidades de cada uno de los subsistemas citados en función del ajuste capacidad/ demanda realizado mediante los parámetros de evaluación citados anteriormente. Este apartado pretende analizar únicamente qué instalaciones del aeropuerto tienen que ser ampliadas en función de la previsión de tráfico realizada. La obtención de necesidades de las distintas instalaciones del aeropuerto en los horizontes de estudio se detalla en el apartado 4.2.

4.1.2. Ajuste capacidad/ demanda

Se muestran en este punto los valores obtenidos del ajuste capacidad/ demanda para cada uno de los subsistemas de que se compone el sistema aeroportuario. Como los valores de capacidad actuales con los valores que definen cada uno de los tres horizontes de estudio.



4.1.2.1. Subsistema movimiento de aeronaves

En el apartado anterior ya se ha indicado que la unidad utilizada para este ajuste es el número de Aeronaves Hora Diseño. Como quedó definido en el Capítulo 2, se toman como AHD el número de aeronaves hora punta de tráfico comercial.

El ajuste se muestra en la Tabla 4.7, que resume la situación actual y la situación prevista en los horizontes estudiados.

Tabla 4.7.- Ajuste capacidad/ demanda para el subsistema movimiento de aeronaves

| | Capacidad (movimientos/ h) | Demanda (movimientos/ h) | Capacidad/ Demanda |
|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| Horizonte 1 | | | |
| Espacio aéreo - Rutas | 38 | 26 | 1,46 |
| Espacio aéreo - Aproximación | 34 | 26 | 1,31 |
| Campo de vuelos | 26 | 26 | 1,00 |
| Plataforma Av. Comercial | 32 | 26 | 1,23 |
| Plataforma Av. General* | 47 | 67 | 0,70 |
| Horizonte 2 | | | |
| Espacio aéreo - Rutas | 38 | 28 | 1,36 |
| Espacio aéreo - Aproximación | 34 | 28 | 1,21 |
| Campo de vuelos | 26 | 28 | 0,93 |
| Plataforma Av. Comercial | 32 | 28 | 1,14 |
| Plataforma Av. General* | 47 | 72 | 0,65 |
| Horizonte 3 | | | |
| Espacio aéreo - Rutas | 38 | 30 | 1,27 |
| Espacio aéreo - Aproximación | 34 | 30 | 1,13 |
| Campo de vuelos | 26 | 30 | 0,87 |
| Plataforma Av. Comercial | 32 | 30 | 1,07 |
| Plataforma Av. General* | 47 | 76 | 0,62 |

(*) Puestos de estacionamiento

Se detecta la necesidad de ampliar la plataforma de Aviación General desde la actualidad y el campo de vuelos en el Horizonte 2. La ampliación de la plataforma de Aviación Comercial no sería necesaria si estuvieran operativos para este tipo de tráfico todos los puestos de estacionamiento. Como se mencionó en el Capítulo 2 de la Memoria, cinco de ellos están siendo ocupados por Aviación General y helicópteros, lo que se tendrá en cuenta en la distribución de puestos de estacionamiento propuesta para el desarrollo previsible, tanto en la plataforma de Aviación Comercial, como en la de Aviación General.



4.1.2.2. Subsistema de actividades aeroportuarias










4.1.2.2.1. Edificio Terminal

En la evaluación del ajuste capacidad/ demanda de las instalaciones de tratamiento de pasajeros del Aeropuerto de Ibiza se utiliza el parámetro Pasajeros Hora de Diseño. Para establecer la comparación entre los datos de capacidad y demanda, dado que los primeros se obtuvieron en el Capítulo 2 a partir del método recomendado por la IATA en la publicación *Airport Development Reference Manual 9th Edition*, se ha seguido el mismo método para obtener las superficies necesarias para atender el tráfico de pasajeros en hora de diseño para los distintos horizontes. De este modo, se establece la comparación transformando el parámetro PHD en superficies y equipamientos necesarios: mostradores de facturación, hipódromos de recogida de equipajes y controles de seguridad y controles de pasaportes.

En la aplicación del método se han utilizado los mismos parámetros de calidad y de distribución de tráfico que fueron empleados en el apartado 2.7 del Capítulo 2, correspondiente al cálculo de la capacidad; de este modo es posible establecer una comparación coherente.

Las instalaciones actualmente destinadas a cada actividad en el terminal del Aeropuerto de Ibiza, que han de compararse con las necesidades futuras, son las que se indican en la Tabla 4.8.

Tabla 4.8.- Instalaciones actuales del Edificio Terminal

| | Elemento | Dimensión | Cantidad | Clave en el plano |
|----------|---|-----------|----------|---|
| SALIDAS | Vestíbulo (m ²) | | 4.047 |  |
| | Mostradores de facturación ¹ | | 49 |  |
| | Zona de colas de facturación (m ²) | | 1.700 | |
| | Control de seguridad | | 6 |  |
| | Zona de colas de control de seguridad (m ²) | | 470 | |
| | Control de pasaportes ² | | 8 |  |
| | Zona de colas de control de pasaportes ³ (m ²) | | 0 | |
| | Zona de espera y embarque (m ²) | | 6.989 |  |
| LLEGADAS | Control de pasaportes | | 4 |  |
| | Zona de colas de control de pasaporte (m ²) | | 403 | |
| | Hipódromos de recogida de equipajes ⁴ | | 8 |  |
| | Zona de recogida de equipajes ⁵ (m ²) | | 3.172 |  |
| | Vestíbulo de llegadas | | 1.708 |  |

Fuente: Aena

- (1) Uno de ellos de equipajes especiales
- (2) Dos policías por garita de control de pasaportes
- (3) Esta zona se ha contabilizado dentro de a zona de espera y embarque



- (4) Actualmente existen dos dobles + seis simples. Dependiendo de las necesidades de cada tipo, uno doble puede considerarse como dos simples.
- (5) Incluye el área que ocupan los hipódromos de recogida de equipaje

En la Ilustración 4.1 y en la Ilustración 4.2 se muestran imágenes de cada una de las plantas del terminal del Aeropuerto de Ibiza. En ellas se indican las áreas consideradas en cada caso, tanto para el cálculo de la capacidad como de las necesidades previstas de cada uno de los distintos elementos funcionales del Edificio Terminal de Pasajeros.



Ilustración 4.1.- Instalaciones actuales planta baja

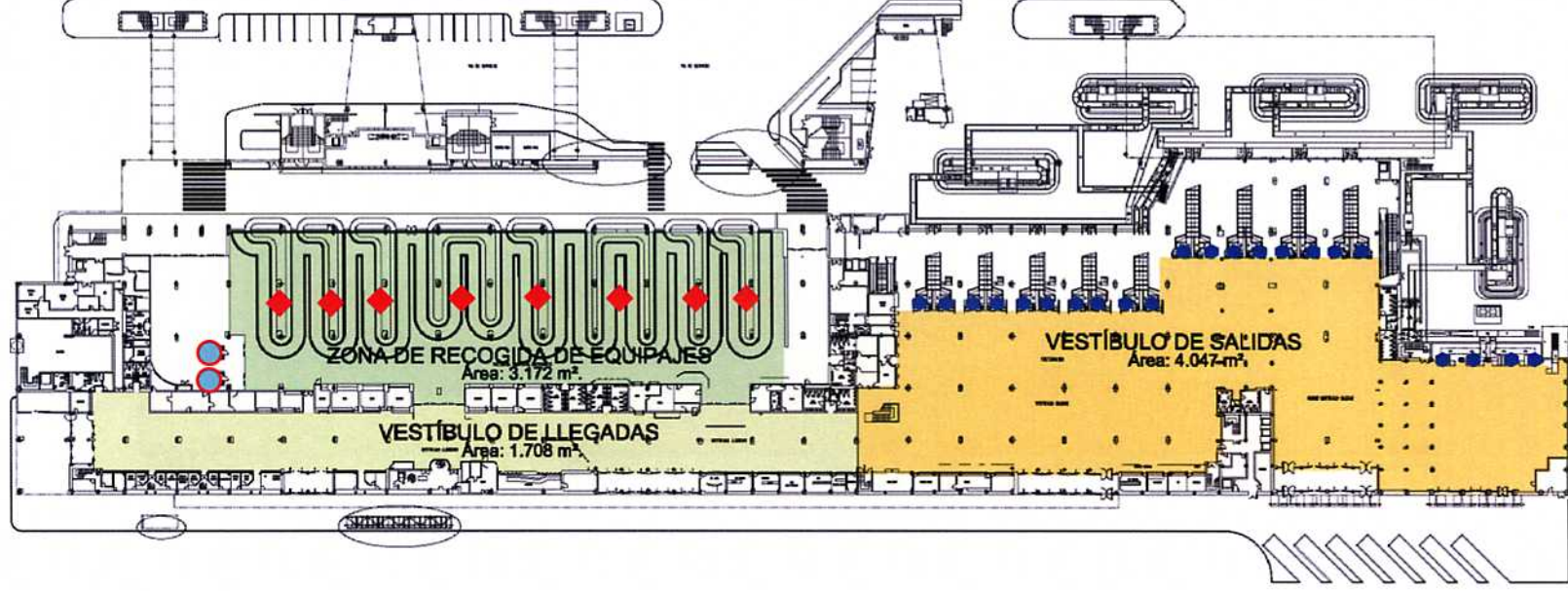
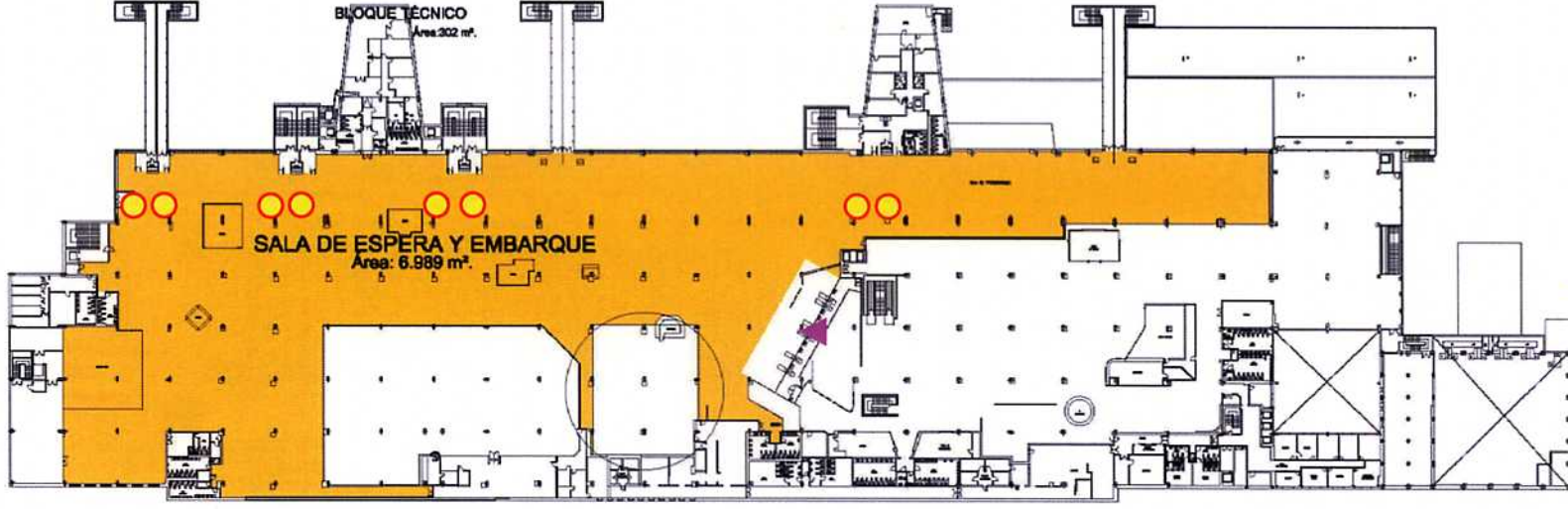


Ilustración 4.2.- Instalaciones actuales planta alta



A continuación se detallan los resultados obtenidos para los horizontes que se han considerado, cuyos cálculos serán desarrollados posteriormente en el apartado 4.2.1.4.1 de este mismo capítulo.

Tabla 4.9.- Ajuste capacidad/ demanda del Edificio Terminal de Pasajeros

| | | Elemento | Actual | Necesarios | Capacidad/ Demanda |
|---|--|---|-----------------|----------------------------|-----------------------|
| Horizonte 1 | SALIDAS | Vestíbulo de salidas (m ²) | 4.047 | 2.372 | 1,71 |
| | | Mostradores de facturación | 49 ¹ | 46 | 1,07 |
| | | Zona de colas de facturación (m ²) | 1.700 | 1.235 | 1,38 |
| | | Control de seguridad | 6 | 7 | 0,86 |
| | | Zona de colas de control de seguridad (m ²) | 470 | 284 | 1,66 |
| | | Control de pasaportes ² | 8 | 5 | 1,60 |
| | | Zona de colas de control de pasaportes ³ (m ²) | 0 | 225 | - |
| | LLEGADAS | Zona de espera y embarque (m ²) | 6.989 | 1.845 | 3,79 |
| | | Control de pasaportes | 4 | 6 | 0,67 |
| | | Zona de colas de control de pasaportes (m ²) | 403 | 497 | 0,81 |
| | | Hipódromos de recogida de equipajes ⁴ | 8 | 10 | 0,80 |
| | | Zona de recogida de equipajes ⁵ (m ²) | 3.172 | 2.998 | 1,06 |
| | | Vestíbulo de llegadas | 1.708 | 1.250 | 1,37 |
| | | Vestíbulo de salidas (m ²) | 4.047 | 2.552 | 1,59 |
| Horizonte 2 | SALIDAS | Mostradores de facturación | 49 ¹ | 48 | 1,02 |
| | | Zona de colas de facturación (m ²) | 1.700 | 1.291 | 1,32 |
| | | Control de seguridad | 6 | 7 | 0,86 |
| | | Zona de colas de control de seguridad (m ²) | 470 | 284 | 1,66 |
| | | Control de pasaportes ² | 8 | 5 | 1,60 |
| | | Zona de colas de control de pasaportes ³ (m ²) | 0 | 225 | - |
| | | Zona de espera y embarque (m ²) | 6.989 | 1.983 | 3,52 |
| | LLEGADAS | Control de pasaportes | 4 | 6 | 0,67 |
| | | Zona de colas de control de pasaportes (m ²) | 403 | 497 | 0,81 |
| | | Hipódromos de recogida de equipajes ⁴ | 8 | 10 | 0,80 |
| | | Zona de recogida de equipajes ⁵ (m ²) | 3.172 | 3.168 | 1,00 |
| | | Vestíbulo de llegadas | 1.708 | 1.345 | 1,27 |
| | | Vestíbulo de salidas (m ²) | 4.047 | 2.725 | 1,49 |
| | | Horizonte 3 | SALIDAS | Mostradores de facturación | 49 ¹ |
| Zona de colas de facturación (m ²) | 1.700 | | | 1.384 | 1,23 |
| Control de seguridad | 6 | | | 7 | 0,86 |
| Zona de colas de control de seguridad (m ²) | 470 | | | 284 | 1,66 |
| Control de pasaportes ² | 8 | | | 5 | 1,60 |
| Zona de colas de control de pasaportes ³ (m ²) | 0 | | | 225 | - |
| Zona de espera y embarque (m ²) | 6.989 | | | 2.118 | 3,30 |
| LLEGADAS | Control de pasaportes | | 4 | 7 | 0,57 |
| | Zona de colas de control de pasaportes (m ²) | | 403 | 580 | 0,69 |
| | Hipódromos de recogida de equipajes ⁴ | | 8 | 11 | 0,73 |
| | Zona de recogida de equipajes ⁵ (m ²) | | 3.172 | 3.404 | 0,93 |
| | Vestíbulo de llegadas | | 1.708 | 1.436 | 1,19 |

(1) Uno de los mostradores está destinado al tratamiento de equipajes especiales

(2) Dos policías por garita de control de pasaportes

(3) Esta zona se ha incluido dentro de la zona de espera y embarque

(4) Actualmente existen dos dobles + seis simples. Dependiendo de las necesidades de cada tipo, uno doble puede considerarse como dos simples.

(5) Incluye el área que ocupan los hipódromos de recogida de equipaje



A la vista de la Tabla 4.9 se detecta, a corto plazo, la necesidad de aumentar el número de controles de seguridad en salidas, controles de pasaportes en llegadas e hipódromos de recogida de equipajes, así como la superficie de colas para el control de pasaportes en llegadas. A largo plazo se necesitará aumentar el número de mostradores de facturación y la superficie destinada a la zona de recogida de equipajes.

La zona de colas de control de pasaportes en salidas se encuentra, en el Aeropuerto de Ibiza, en la zona de espera y embarque, por lo que su área se ha incluido en dicha zona. Se calculan las necesidades, pero no se establece el ratio, ya que se evaluarán junto con las de la zona de espera y embarque.

Como ya se ha mencionado anteriormente, actualmente existen dos hipódromos de recogida de equipajes dobles y seis simples. Dependiendo de las necesidades que se estimen para cada tipo, un hipódromo doble podrá considerarse como dos simples a la hora de dotar al aeropuerto del equipamiento necesario en el desarrollo previsible.

4.1.2.2.2. Aparcamiento de vehículos

Para evaluar las necesidades de aparcamiento de vehículos, se aplica un ratio de 300 plazas de aparcamiento público por millón de pasajeros comerciales, que se va reduciendo paulatinamente, dado que aplicar a largo plazo un ratio constante de 300 plazas por millón de pasajeros daría como resultado unas instalaciones sobredimensionadas, según el criterio que se indica en la Tabla 4.10 donde se muestran, a su vez, los resultados del ajuste capacidad/ demanda en los tres horizontes de estudio.

El resto de plazas necesarias destinadas a empleados, compañías y bolsa de taxis se estiman, para todos los horizontes contemplados, guardando la proporción con dichas plazas públicas que el aeropuerto estima necesaria en la actualidad. En el caso de plazas de estacionamiento de alquiler de vehículos en régimen de contrato, se fija un valor constante de 400 plazas, en virtud de las necesidades que el aeropuerto estima al respecto.

Tabla 4.10.- Ajuste capacidad/ demanda para el aparcamiento de vehículos

| Situación | Pasajeros | Ratio plazas/millón de pasajeros ¹ | Plazas | Capacidad ² (plazas) | Demanda (plazas) | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-----------|---|-----------------|---------------------------------|------------------|--------------------|
| Horizonte 1 | 4.580.000 | 300 | Plazas públicas | 502 | 1.374 | 0,37 |
| | | - | Resto de plazas | 830 | 1.885 | 0,44 |
| | | - | Total plazas | 1.332 | 3.259 | 0,41 |



| Situación | Pasajeros | Ratio plazas/millón de pasajeros ¹ | Plazas | Capacidad ² (plazas) | Demanda (plazas) | Capacidad/Demanda |
|-------------|-----------|---|-----------------|---------------------------------|------------------|-------------------|
| Horizonte 2 | 5.120.000 | 275 | Plazas públicas | 502 | 1.409 | 0,36 |
| | | - | Resto de plazas | 830 | 2.063 | 0,40 |
| | | - | Total plazas | 1.332 | 3.472 | 0,38 |
| Horizonte 3 | 5.670.000 | 250 | Plazas públicas | 502 | 1.418 | 0,35 |
| | | - | Resto de plazas | 830 | 2.239 | 0,37 |
| | | - | Total plazas | 1.332 | 3.657 | 0,36 |

(1) Se aplica a pasajeros totales comerciales.
 (2) Datos proporcionados por el Aeropuerto de Ibiza.

A la vista de los resultados, se observa que existe la necesidad de adecuar las instalaciones a la demanda prevista en los tres horizontes de estudio.

4.1.2.2.3. Zona de Carga

La superficie actual destinada a dependencias relacionadas con la carga aérea en el Aeropuerto de Ibiza son las correspondientes al Edificio Terminal de Mercancías, explotado por Iberia, edificio de Ineuropa y edificio para Couriers.

Si se adoptan 7 Tm/m², cifra comúnmente utilizada en la planificación de aeropuertos para estimar las necesidades de un Terminal de Carga, se obtienen los valores que se indican en la Tabla 4.11.

Tabla 4.11.- Ajuste capacidad/ demanda para la Zona de Carga

| Situación | Superficie actual (m ²) | Superficie necesaria (m ²) | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-------------------------------------|--|--------------------|
| Actual | 2.854 | 644 | 4,43 |
| Horizonte 1 | 2.854 | 751 | 3,80 |
| Horizonte 2 | 2.854 | 834 | 3,42 |
| Horizonte 3 | 2.854 | 927 | 3,08 |

A la vista de la relación capacidad/ demanda obtenida en la Tabla 4.11 anterior, no se detecta la necesidad de ampliación de la Terminal de Carga existente en el desarrollo previsible del aeropuerto.

4.1.2.2.4. Zona de Apoyo a la Aeronave

No se detectan necesidades en esta zona.



4.1.2.2.5. Zona de Servicios

4.1.2.2.5.1 Bloque Técnico

La mayor parte de sus dependencias se encuentran en un edificio situado a 200 m al nordeste de la Torre de Control, independiente del Edificio Terminal de Pasajeros, disponiendo de una superficie de 4.782 m². El resto de las instalaciones se incluyen en el Edificio Terminal, ocupando aproximadamente 302 m² en la planta primera.

En el apartado 4.2.1.4.1 del presente capítulo se calcula la superficie necesaria de zona privada en virtud de lo recogido al respecto en el *Manual de Parámetros de Diseño y Planificación de Aeródromos*. Teniendo en cuenta la relación actual existente entre la superficie de Bloque Técnico y el total de la zona privada donde está incluido (66%), se obtiene la superficie necesaria de Bloque Técnico en los diferentes horizontes de estudio. Los resultados se indican en la Tabla 4.12.

Tabla 4.12.- Ajuste capacidad/ demanda para el Bloque Técnico

| Situación | Superficie actual (m ²) | Superficie necesaria (m ²) | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-------------------------------------|--|--------------------|
| Horizonte 1 | 5.084 | 2.856 | 1,78 |
| Horizonte 2 | 5.084 | 3.032 | 1,68 |
| Horizonte 3 | 5.084 | 3.249 | 1,57 |

Por tanto, no se detecta la necesidad de ampliar el Bloque Técnico.

4.1.2.2.5.2 Servicio de Extinción de Incendios

Las instalaciones y equipamiento del Servicio de Extinción de Incendios dependen de la categoría del servicio, la cual viene determinada por las dimensiones de las aeronaves que operan en el aeropuerto y la frecuencia de las operaciones de dichas aeronaves, de acuerdo con lo que establecen las normas técnicas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas mediante el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo.

De acuerdo con las previsiones de tráfico de aeronaves realizadas en el Capítulo 3, no se contempla que en los horizontes de estudio operen con mucha frecuencia aeronaves de mayor tamaño que lo hacen actualmente. Por ello no se prevé que la categoría del SEI aumente, manteniéndose la categoría 8 actual. Esta categoría lleva asociada una serie de requisitos que cumple el SEI.



4.1.2.2.6. Zona de Aviación General

Actualmente las dependencias de Aviación General se ubican en el edificio del Bloque Técnico, por no existir un edificio para el tratamiento de este tráfico específicamente. En la Tabla 4.13 se indican las necesidades estimadas en los distintos escenarios de tráfico.

Tabla 4.13.- Ajuste capacidad/ demanda para la superficie del Terminal de Aviación General

| Situación | Superficie actual (m ²) | Superficie necesaria (m ²) | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-------------------------------------|--|--------------------|
| Horizonte 1 | 204 | 661 | 0,31 |
| Horizonte 2 | 204 | 740 | 0,28 |
| Horizonte 3 | 204 | 818 | 0,25 |

A la vista del ratio capacidad/ demanda obtenido en la anterior Tabla 4.13 para los distintos horizontes de estudio, se detecta la necesidad de construir un Edificio Terminal de Aviación General a corto plazo, ya previsto en el Plan Director aprobado en 2001.

4.1.2.2.7. Zona de Abastecimiento

A continuación se hace una comparación entre la capacidad y la demanda de las distintas instalaciones de abastecimiento del aeropuerto.

El suministro de energía eléctrica es suficiente para las necesidades en los distintos horizontes estudiados, según se deduce de la Tabla 4.14.

Tabla 4.14.- Ajuste capacidad/ demanda para el consumo de energía eléctrica

| Situación | Capacidad (Kwh) | Demanda (kWh) | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-----------------|---------------|--------------------|
| Actual | 22.425.600 | 9.520.354 | 2,36 |
| Horizonte 1 | 22.425.600 | 10.929.661 | 2,05 |
| Horizonte 2 | 22.425.600 | 12.618.142 | 1,78 |
| Horizonte 3 | 22.425.600 | 14.319.438 | 1,57 |

Una vez realizado el análisis capacidad/ demanda en la Tabla 4.15, no se detecta la necesidad de aumentar la capacidad de las instalaciones de suministro de agua al aeropuerto.



Tabla 4.15.- Ajuste capacidad/ demanda para el consumo de agua

| Situación | Capacidad (m ³) | Demanda (m ³) | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------|
| Actual | 320.000 | 64.224 | 4,98 |
| Horizonte 1 | 320.000 | 80.319 | 3,98 |
| Horizonte 2 | 320.000 | 99.644 | 3,21 |
| Horizonte 3 | 320.000 | 119.159 | 2,69 |

La comparación de la capacidad actual con la demanda prevista en el desarrollo previsible en lo que a evacuación de aguas se refiere se muestra en la Tabla 4.16.

Tabla 4.16.- Ajuste capacidad/ demanda para la evacuación de aguas residuales

| Situación | Capacidad (m ³) | Demanda (m ³) | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------|
| Actual | 189.216 | 37.443 | 5,05 |
| Horizonte 1 | 189.216 | 46.826 | 4,04 |
| Horizonte 2 | 189.216 | 58.092 | 3,26 |
| Horizonte 3 | 189.216 | 69.470 | 2,72 |

Por último, al observar el ratio capacidad/ demanda de la Tabla 4.17 se concluye que existe la necesidad de ampliar los depósitos de combustible ya desde el primer horizonte de estudio.

Tabla 4.17.- Ajuste capacidad/ demanda para el suministro de combustible

| Situación | Capacidad (m ³) | Demanda (m ³) | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------|
| Actual | 5.170 | 4.727 | 1,09 |
| Horizonte 1 | 5.170 | 5.487 | 0,94 |
| Horizonte 2 | 5.170 | 6.224 | 0,83 |
| Horizonte 3 | 5.170 | 7.016 | 0,74 |

4.1.2.2.8. Otras instalaciones

A continuación, en la Tabla 4.18, se realiza la comparación entre el número de líneas telefónicas existentes y las necesidades previstas en los distintos horizontes.



Tabla 4.18.- Ajuste capacidad/ demanda para líneas telefónicas

| Situación | Capacidad | Necesarias | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-----------|------------|--------------------|
| Actual | 629 | 514 | 1,22 |
| Horizonte 1 | 629 | 564 | 1,12 |
| Horizonte 2 | 629 | 623 | 1,01 |
| Horizonte 3 | 629 | 682 | 0,92 |

La relación capacidad/ demanda obtenida hace ver que únicamente se precisa la necesidad de ampliar el número de líneas telefónicas a largo plazo.

4.1.2.2.9. Viales

Se determinan a continuación las necesidades estimadas en lo que se refiere a los viales de acceso al aeropuerto, entendiéndose como tales aquellos que conducen desde el exterior del mismo hasta el Edificio Terminal o los diferentes aparcamientos existentes. En la Tabla 4.19 se han obtenido la intensidad y la densidad de tráfico equivalente, así como la relación capacidad/ demanda, aunque esta última no es en absoluto representativa en el caso de las carreteras puesto que el valor de capacidad es puramente teórico y por tanto inalcanzable. La medida real de la posible saturación de la vía viene dada por su nivel de servicio, tal y como se indica más adelante.

Tabla 4.19.- Ajuste capacidad /demanda de los viales de acceso al aeropuerto

| Situación | Capacidad (vehículos/ hora) | Demanda (vehículos/ hora) | Velocidad media (km/h) | Nivel de servicio | Capacidad/ Demanda |
|-------------|-----------------------------|---------------------------|------------------------|-------------------|--------------------|
| Actual | 3.167 | 882 | 68 | C | 3,59 |
| Horizonte 1 | 3.167 | 951 | 64 | C | 3,33 |
| Horizonte 2 | 3.167 | 1.024 | 66 | C | 3,09 |
| Horizonte 3 | 3.167 | 1.093 | 69 | C | 2,90 |

Tal y como se indicó en el Capítulo 2, en el caso del nivel A la vía tiene fluidez total, en los niveles B y C la circulación es estable y el nivel D ya está próximo a la inestabilidad, siendo sus condiciones tolerables sólo durante cortos periodos de tiempo.

Un nivel de servicio E corresponde a unas condiciones de circulación en las que la intensidad de tráfico llega a alcanzar la capacidad de la carretera mientras que un nivel de servicio F supone la congestión de la misma.



De acuerdo con los valores de densidad de tráfico obtenidos en la Tabla 4.19 se muestra cuál sería el nivel de servicio correspondiente a la infraestructura viaria existente en cada uno de los escenarios de tráfico que se han considerado.

Así se comprueba como tanto en la situación actual como en la futura se mantendría un nivel C que resultaría satisfactorio.

Los viales interiores, de servicio y de seguridad del aeropuerto se ampliarán de forma que se adecuen a las nuevas infraestructuras del aeropuerto.



4.2. Determinación de necesidades

4.2.1. Derivadas del ajuste capacidad/ demanda

4.2.1.1. Espacio aéreo

No se han detectado limitaciones en la capacidad de los sectores que afecten directamente al Aeropuerto de Ibiza, que son el sector de ruta LECBLEV1 y el de aproximación Sector Oeste LECPW.

4.2.1.2. Campo de vuelos

En el ajuste capacidad/ demanda se detectó la necesidad de ampliación del campo de vuelos.

A continuación se analiza la flota que opera en el aeropuerto y la longitud de pista que necesita cada aeronave para poder hacerlo.

4.2.1.2.1. Análisis de la flota

Para obtener la longitud de pista necesaria, se han analizado las siguientes aeronaves: Dash 8 Q300, A320-200, A321, B737-800, B767-200, B767-300 y A330-300, suponiendo que repostasen en el Aeropuerto de Ibiza. Éstas son aeronaves representativas de los grupos que hipotéticamente operarán en el último horizonte de estudio en dicho aeropuerto.

Las condiciones para las que se han realizado los cálculos son las indicadas en la Tabla 4.20: Tª de referencia del aeródromo 30°C, pendiente 0,084%, elevación de 7,4 m y viento en calma. Para las aeronaves en las que el fabricante proporciona los datos correspondientes se han analizado los casos de operación en pista mojada y pista seca.

Tabla 4.20.- Características de emplazamiento de la pista 06-24

| Tª Referencia | Elevación | Pendiente efectiva* |
|-------------------|-----------|---------------------|
| 30 °C (ISA+15 °C) | 7,4 m | 0,084% |

* Considerando las cotas mayor y menos de la pista

En la Tabla 4.21 se recogen las características generales de los distintos modelos de aeronaves, incluyendo su Peso Operativo Máximo en Despegue (MTOW), Peso Operativo en Vacío (OEW), Peso Máximo en Aterrizaje (MLW) y Carga de Pago Máxima (MPL).



Tabla 4.21.- Características generales de las aeronaves estudiadas. (Pesos en Kg.)

| Aeronave | MTOW | OEW | MLW | MPL | Pasajeros (nº máximo) |
|------------|---------|---------|---------|--------|-----------------------|
| Dash 8-300 | 19.500 | 11.630 | 19.050 | 6.260 | 56 |
| A320-200 | 73.500 | 40.429 | 64.500 | 19.000 | 180 |
| A321-200 | 89.000 | 47.000 | 75.500 | 23.100 | 220 |
| B767-200 | 142.882 | 80.127 | 123.377 | 33.271 | 290 |
| B767-300 | 158.758 | 86.069 | 136.078 | 40.230 | 299 |
| B737-800 | 78.245 | 41.413 | 65.317 | 20.276 | 189 |
| A330-300 | 230.000 | 119.731 | 185.000 | 53.269 | 440 |

Fuente: *Airplane Characteristics for Airport Planning* del fabricante

4.2.1.2.1.1 Despegue

Los fabricantes de las aeronaves incluyen en los *Airplane Characteristics for Airport Planning* una serie de gráficos que relacionan la longitud de pista al despegue (F.A.R. Take Off Runway Length, TORL) con el Peso al Despegue (TOW), para diferentes condiciones meteorológicas y altitud y para pendiente de pista y viento nulos. Si se toman los datos correspondientes al día estándar, nivel del mar y pendiente y viento nulos, basta con multiplicar por el factor de corrección por temperatura, altitud y pendiente aplicable al aeropuerto para obtener la TORL para cada aeronave una vez conocido su TOW. Estos datos se recogen en la Tabla 4.22.

Se ha analizado, para las distintas aeronaves, la longitud de pista necesaria para despegar en condiciones de MTOW, así como su alcance si llevasen, en esas condiciones, cada una su Máxima Carga de Pago MPL.

Tabla 4.22.- Longitud de pista necesaria y alcance, para MTOW y MPL

| Aeronave | MTOW (kg) | MPL (kg) | TORL (m) | Alcance (NM) |
|---------------------------|-----------|----------|----------|--------------|
| Dash 8-300 ⁽¹⁾ | 19.500 | 6.260 | 1.737 | 370 |
| A320-200 ⁽²⁾ | 73.500 | 19.000 | 1.924 | 1.570 |
| A321-200 ⁽³⁾ | 89.000 | 23.100 | 2.963 | 1.380 |
| B767-200 ⁽⁴⁾ | 142.882 | 33.271 | 2.125 | 2.256 |
| B767-300 ⁽⁴⁾ | 158.758 | 40.230 | 2.763 | 2.320 |
| B737-800 ⁽⁵⁾ | 78.245 | 20.276 | 2.432 | 2.200 |
| A330-300 ⁽⁶⁾ | 230.000 | 53.269 | 3.208 | 3.400 |

(1) A título informativo, para el modelo Dash 8-300 se ha optado por una configuración de flaps media de 5º, aunque cualquiera de las configuraciones son válidas para operar en la pista sin restricciones.

(2) La versión de motores elegida es la más restrictiva con CFM56B.

(3) La versión de motores elegida es la más restrictiva con CFM56.

(4) Las versiones del 767 son del modelo básico, sin tanques para operaciones de largo radio (ER), puesto que son las más previsibles de operar por las líneas aéreas desde el centro y norte de Europa.

(5) La versión de motores elegida es la más restrictiva con CFM56-7B26.

(6) La versión de motores elegida es la más restrictiva con PW-4000.



Con la pista actual, 2.800 m, y en condiciones de MTOW, pueden operar todas las aeronaves analizadas salvo el A321-200 y el A330-300, que lo harán con limitación de peso en despegue, hecho éste que se estudiará en el Capítulo 5. Desarrollo Previsible.

4.2.1.2.1.2 Aterrizaje

Se ha analizado la longitud de pista necesaria de aterrizaje para cada modelo de avión en condiciones de Peso Máximo en Aterrizaje (MLW) por ser éstas las más restrictivas. Se ha distinguido entre pista seca y mojada para los casos en los que el fabricante hace distinción en el *Airport Planning* de la aeronave correspondiente.

Tabla 4.23.- Longitud de pista necesaria para el aterrizaje en condiciones de MLW

| Aeronave | MLW | Longitud de pista necesaria (m) | Longitud necesaria con pista mojada (m) |
|---------------------------|---------|---------------------------------|---|
| Dash 8-300 ⁽¹⁾ | 19.050 | 1.069 | - |
| A320-200 | 64.500 | 1.481 | - |
| A321-200 ⁽²⁾ | 75.500 | 1.660 | - |
| B767-200 ⁽³⁾ | 123.377 | 1.539 | 1.756 |
| B767-300 ⁽³⁾ | 136.078 | 1.589 | 1.823 |
| B737-800 ⁽⁴⁾ | 65.317 | 1.858 | 2.139 |
| A330-300 ⁽⁵⁾ | 185.000 | 1.789 | - |

(1) En configuración de flaps a 15°

(2) Flaps a 40°

(3) Flaps a 25°

(4) Flaps a 15°

(5) Flaps a 33°

A la vista de los resultados presentados en la Tabla 4.23 anterior, se deduce que con la pista actual, 2.800 m, y en condiciones de MLW, pueden operar todas las aeronaves analizadas.

4.2.1.3. Plataforma de estacionamiento de aeronaves

4.2.1.3.1. Plataforma de Aviación Comercial

Para la determinación de necesidades de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en los distintos horizontes de estudio se toma como variable las AHD_{leg}.

El número de puestos de estacionamiento de aeronaves comerciales que serán necesarios se resume en la Tabla 4.24 siguiente.



Tabla 4.24.- Necesidades de la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales

| Situación | AHD _{lleg} | Puestos |
|-------------|---------------------|---------|
| Actual | 15 | 21 |
| Horizonte 1 | 15 | 21 |
| Horizonte 2 | 16 | 23 |
| Horizonte 3 | 17 | 24 |

Donde:

AHD_{lleg}: Aeronaves hora diseño en llegadas

4.2.1.3.2. Plataforma de Aviación General

Las necesidades de puestos de estacionamiento para Aviación General, en función de las Aeronaves hora punta previstas, se indican en la Tabla 4.25 adjunta.

Tabla 4.25.- Puestos necesarios para la plataforma de Aviación General

| Situación | AHP | Puestos |
|-------------|-----|---------|
| Actual | 30 | 67 |
| Horizonte 1 | 30 | 67 |
| Horizonte 2 | 32 | 72 |
| Horizonte 3 | 34 | 76 |

Donde:

AHP: Aeronaves hora punta

4.2.1.4. Zona de Pasajeros

4.2.1.4.1. Edificio Terminal

La metodología aplicada en el estudio de la valoración de necesidades de edificación y diseño de superficies en la zona terminal de pasajeros es la recomendada por IATA en el documento *Airport Development Reference Manual, 9th Edition*.

Las necesidades de superficie del Edificio Terminal de Pasajeros se estudiarán para valores de tráfico de diseño (*Pasajeros Hora Diseño –PHD-* y *Aeronaves Hora Diseño –AHD-*) y no para valores punta absolutos, ya que esto llevaría a proyectar las superficies del Edificio Terminal para valores que se presentarían sólo una vez por año si la previsión fuese correcta. Además, se calcularán las áreas y equipamientos necesarios para ofrecer un alto nivel de servicio y confort al



pasajero, recomendado para flujos aceptables y retrasos pequeños, esto es, para un nivel B de servicio de IATA.

Siempre que sea posible, se usarán parámetros de diseño propios del aeropuerto, obtenidos de las encuestas EMMA u otras fuentes autorizadas, por asemejarse más al perfil del mismo; en caso contrario se optará por asignar a los parámetros de diseño el valor recomendado por IATA.

SALIDAS

1. Vestíbulo de salidas

Las superficies necesarias en el vestíbulo de salidas para el Aeropuerto de Ibiza en los distintos horizontes de estudio considerados se muestran en la Tabla 4.26 y se han obtenido a partir de los Pasajeros hora diseño en salidas.

Tabla 4.26.- Necesidades del vestíbulo de salidas

| Situación | PHD _{sal} | Superficie (m ²) |
|-------------|--------------------|------------------------------|
| Actual | 1.739 | 2.200 |
| Horizonte 1 | 1.875 | 2.372 |
| Horizonte 2 | 2.015 | 2.552 |
| Horizonte 3 | 2.155 | 2.725 |

Donde:

PHD_{sal}: Pasajeros hora diseño en salidas

2. Mostradores de facturación

Los mostradores de facturación necesarios para el Aeropuerto de Ibiza para los distintos horizontes de estudio se muestran en la Tabla 4.27.



Tabla 4.27.- Necesidades de mostradores de facturación

| Elemento | Situación Actual | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 |
|--|------------------|--------------|--------------|--------------|
| PHD _{sal} Nacional | 628 | 675 | 730 | 775 |
| PHD _{sal} UE o Schengen | 1.638 | 1.765 | 1.900 | 2.030 |
| PHD _{sal} No UE no Schengen | 243 | 265 | 280 | 300 |
| Pasajeros hora diseño en salidas (PHD_{salidas}) | 1.739 | 1.875 | 2.015 | 2.155 |
| Número de mostradores para clase turista vuelos nacionales | 9 | 10 | 10 | 11 |
| Número de mostradores para clase turista vuelos UE o Schengen | 22 | 24 | 25 | 27 |
| Número de mostradores para clase turista vuelos No UE no Schengen | 6 | 6 | 7 | 7 |
| Número de mostradores para clase turista totales | 37 | 40 | 42 | 45 |
| Número de mostradores clase preferente vuelos nacionales | 1 | 2 | 2 | 2 |
| Número de mostradores clase preferente vuelos UE o Schengen | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Número de mostradores para clase preferente vuelos No UE no Schengen | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Número de mostradores clase preferente totales | 5 | 6 | 6 | 6 |
| Número total de mostradores | 42 | 46 | 48 | 51 |

3. Área y longitud de las colas de facturación

Las áreas y longitudes de las colas de facturación que se forman en los mostradores de facturación, según el destino del vuelo (nacional, UE o Schengen y No UE no Schengen) y el tipo de billete (turista o preferente) se resumen en la Tabla 4.28 y en la Tabla 4.29:

Tabla 4.28.- Longitudes de cola de facturación según tipo de mostrador (m)

| Elemento | Situación Actual | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 |
|--|------------------|-------------|-------------|-------------|
| Longitud de colas de facturación clase turista vuelos nacionales | 13,6 | 13,6 | 13,6 | 13,6 |
| Longitud de colas de facturación clase turista vuelos UE o Schengen | 16,4 | 16,4 | 16,4 | 16,4 |
| Longitud de colas de facturación clase turista vuelos No UE no Schengen | 11,5 | 11,5 | 11,5 | 11,5 |
| Longitud de colas de facturación clase preferente vuelos nacionales | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,7 |
| Longitud de colas de facturación clase preferente vuelos UE o Schengen | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 |
| Longitud de colas de facturación clase preferente vuelos No UE no Schengen | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 |



Tabla 4.29.- Área que ocupan las colas de facturación (m²)

| Elemento | Situación Actual | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 |
|---|------------------|--------------|--------------|--------------|
| Superficie de colas de facturación clase turista vuelos nacionales | 245 | 272 | 272 | 299 |
| Superficie de colas de facturación clase turista vuelos Schengen/ UE no Schengen | 722 | 787 | 820 | 886 |
| Superficie de colas de facturación clase turista vuelos No UE no Schengen | 138 | 138 | 161 | 161 |
| Superficie de colas de facturación clase preferente vuelos nacionales | 5 | 11 | 11 | 11 |
| Superficie de colas de facturación clase preferente vuelos Schengen/ UE no Schengen | 20 | 20 | 20 | 20 |
| Superficie de colas de facturación clase preferente vuelos No UE no Schengen | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Superficie total de colas de facturación | 1.137 | 1.235 | 1.291 | 1.384 |

4. Control de seguridad en salidas

Los controles de seguridad en salidas necesarios en el Aeropuerto de Ibiza, para cada uno de los distintos horizontes de estudio, se muestran en la Tabla 4.30:

Tabla 4.30.- Necesidades de controles de seguridad

| Elemento | Situación Actual | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 |
|---|------------------|-------------|-------------|-------------|
| Pasajeros hora diseño en salidas | 1.739 | 1.875 | 2.015 | 2.155 |
| Pasajeros diseño 10 minutos vuelos nacionales | 61 | 68 | 68 | 75 |
| Pasajeros diseño 10 minutos vuelos UE o Schengen | 149 | 162 | 169 | 183 |
| Pasajeros diseño 10 minutos No UE no Schengen | 27 | 27 | 32 | 32 |
| Número de controles de seguridad vuelos nacionales | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Número de controles de seguridad vuelos Schengen | 3 | 4 | 4 | 4 |
| Número de controles de seguridad vuelos No Schengen | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Número total de controles de seguridad | 6 | 7 | 7 | 7 |

5. Área y longitud de colas en control de seguridad

La longitud de colas que se genera en cada control de seguridad es de **13,5 m**. La superficie de colas en control de seguridad se obtiene multiplicando la longitud de colas (13,5 m) por el número de controles de seguridad (SC) y por el ancho del control (3 m), obteniéndose así las áreas indicadas en la Tabla 4.31 que figura a continuación.



Tabla 4.31.- Superficie que ocupan las colas del control de seguridad

| Situación | Número Controles | Área (m ²) |
|-------------|------------------|------------------------|
| Actual | 6 | 243 |
| Horizonte 1 | 7 | 284 |
| Horizonte 2 | 7 | 284 |
| Horizonte 3 | 7 | 284 |

6. Control de pasaportes en salidas

Para calcular el número de puestos de control de pasaportes en salidas que serán necesarios hay que tener en cuenta que sólo los van a usar los pasajeros No Schengen (UE y No UE).

El número de puestos de control de pasaportes en salidas que se estima necesario en el Aeropuerto de Ibiza, en cada uno de los horizontes de estudio, se muestra en la Tabla 4.32:

Tabla 4.32.- Necesidades de controles de pasaporte en salidas

| Situación | PD No Sch 10' | PCD |
|-------------|---------------|-----|
| Actual | 150 | 4 |
| Horizonte 1 | 161 | 5 |
| Horizonte 2 | 171 | 5 |
| Horizonte 3 | 182 | 5 |

7. Área y longitud de colas en control de pasaportes en salidas

La longitud de colas que se genera en cada control de pasaportes en salidas es de **18 m**. La superficie de colas en control de pasaportes en salidas se obtiene sin más que multiplicar la longitud de colas (18 m) por el número de controles de pasaportes en salidas (PCD) y por el ancho del control (2,5 m). La Tabla 4.33 indica el resultado de aplicar dicho cálculo para cada uno de los horizontes de estudio.



Tabla 4.33.- Superficie que ocupan las colas del control de pasaportes en salidas

| Situación | Número Controles | Área (m ²) |
|-------------|------------------|------------------------|
| Actual | 4 | 180 |
| Horizonte 1 | 5 | 225 |
| Horizonte 2 | 5 | 225 |
| Horizonte 3 | 5 | 225 |

Esta superficie estará incluida dentro de la zona de espera y embarque, por lo que habrá que comprobar que existe espacio suficiente para albergar estos 225 m² dentro de la misma.

8. Zona de espera y embarque

La zona de espera y embarque necesaria en el Aeropuerto de Ibiza para los distintos horizontes de estudio se muestra en la Tabla 4.34:

Tabla 4.34.- Necesidades de la zona de espera y embarque

| Situación | PHD _{sal} | Superficie (m ²) |
|-------------|--------------------|------------------------------|
| Actual | 1.739 | 1.710 |
| Horizonte 1 | 1.875 | 1.845 |
| Horizonte 2 | 2.015 | 1.983 |
| Horizonte 3 | 2.155 | 2.118 |

Donde PHD_{sal} Pasajeros hora diseño en salidas.

LLEGADAS

9. Control de pasaportes en llegadas

El número de controles de pasaporte en llegadas (PCA) necesario en el Aeropuerto de Ibiza, obtenido a partir de los pasajeros de llegadas que proceden de países No Schengen se muestra en la Tabla 4.35.

Tabla 4.35.- Necesidades de controles de pasaporte en llegadas

| Situación | PHD No Schengen Llegadas | AHD _{leg} No Schengen | Número Controles |
|-------------|--------------------------|--------------------------------|------------------|
| Actual | 1.354 | 8 | 6 |
| Horizonte 1 | 1.460 | 8 | 6 |
| Horizonte 2 | 1.570 | 8 | 6 |
| Horizonte 3 | 1.675 | 9 | 7 |

10. Área y longitud de colas del control de pasaportes en llegadas

La longitud de colas que se genera en cada control de pasaportes en llegadas es de **36 m**. La superficie de colas en control de seguridad se obtiene multiplicando la longitud de colas (36 m) por el número de controles de pasaportes en llegadas por el ancho del control (2,3 m). Los resultados así obtenidos se recogen en la Tabla 4.36 siguiente.

Tabla 4.36.- Superficie que ocupan las colas del control de pasaportes en llegadas

| Situación | Número Controles | Área (m ²) |
|-------------|------------------|------------------------|
| Actual | 6 | 497 |
| Horizonte 1 | 6 | 497 |
| Horizonte 2 | 6 | 497 |
| Horizonte 3 | 7 | 580 |

11. Hipódromos de recogida de equipajes

Las necesidades de hipódromos de recogida de equipajes que tendrá el aeropuerto, obtenidos a partir del número de pasajeros hora diseño en llegadas, se resumen en la Tabla 4.37 que figura a continuación.

Tabla 4.37.- Necesidades de hipódromos de recogida de equipajes

| Elemento | Situación Actual | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 |
|--|------------------|-------------|-------------|-------------|
| Pasajeros hora diseño en llegadas (PHD _{leg}) | 1.739 | 1.875 | 2.015 | 2.155 |
| Hipódromos de recogida de equipajes necesarios para aviones <i>wide body</i> | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Hipódromos de recogida de equipajes necesarios para aviones <i>narrow body</i> | 8 | 9 | 9 | 10 |
| Hipódromos de recogida de equipajes totales | 9 | 10 | 10 | 11 |



La Tabla 4.37 indica que para el desarrollo previsible serían necesarios 1 hipódromo para aeronaves *wide body* y 10 para *narrow body*. En el momento de redactar el presente documento existen 2 hipódromos para aeronaves *wide body*, por lo que a la hora de determinar las instalaciones necesarias en los distintos horizontes analizados, uno de ellos puede considerarse como dos hipódromos *narrow body*.

12. Área de recogida de equipajes

El área de recogida de equipajes necesaria en el vestíbulo de recogida de equipajes será función del número de hipódromos que va a albergar y del número de pasajeros hora diseño en llegadas, así como del espacio que ocuparán estos pasajeros en las distintas zonas del recinto. Las necesidades de esta área se resumen en la Tabla 4.38 adjunta.

Tabla 4.38.- Necesidades del área de recogida de equipajes

| Elemento | Situación Actual | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 |
|--|------------------|-------------|-------------|-------------|
| Pasajeros hora diseño en llegadas | 1.739 | 1.875 | 2.015 | 2.155 |
| Área de espera y recogida de equipajes (m ²) | 1.580 | 1.740 | 1.740 | 1.900 |
| Área de circulación (m ²) | 270 | 249 | 419 | 400 |
| Área total de recogida de equipajes (m ²) | 2.764 | 2.998 | 3.168 | 3.404 |

13. Vestíbulo de llegadas

La superficie necesaria del vestíbulo de llegadas depende, además del número de pasajeros en llegadas, del número medio de acompañantes de cada uno. Las áreas necesarias para el vestíbulo de llegadas se resumen en la Tabla 4.39 siguiente.

Tabla 4.39.- Necesidades del vestíbulo de llegadas

| Situación | PHD | A (m ²) |
|-------------|-------|---------------------|
| Actual | 1.739 | 1.159 |
| Horizonte 1 | 1.875 | 1.250 |
| Horizonte 2 | 2.015 | 1.345 |
| Horizonte 3 | 2.155 | 1.436 |

Donde PHD_{leg} Pasajeros hora diseño en llegadas.

4.2.1.4.2. Resumen de necesidades para el Edificio Terminal

Se presenta en la Tabla 4.40 un resumen de las necesidades del Edificio Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Ibiza en los horizontes de estudio planteados:

Tabla 4.40.- Necesidades de la Zona de Pasajeros del Edificio Terminal del Aeropuerto de Ibiza

| Zona de Pasajeros | Situación Actual | Necesidades | | | Déficits | | | |
|-------------------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----|
| | | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 | |
| SALIDAS | Vestíbulo de salidas (m ²) | 4.047 | 2.372 | 2.552 | 2.725 | - | - | - |
| | Mostradores de facturación | 49 | 46 | 48 | 51 | - | - | 2 |
| | Zona de colas de facturación (m ²) | 1.700 | 1.235 | 1.291 | 1.384 | - | - | - |
| | Control de seguridad | 6 | 7 | 7 | 7 | 1 | 1 | 1 |
| | Zona de colas de control de seguridad (m ²) | 470 | 284 | 284 | 284 | - | - | - |
| | Control de pasaportes ¹ | 8 | 5 | 5 | 5 | - | - | - |
| | Zona de colas de control de pasaportes ² (m ²) | - | 225 | 225 | 225 | 225 | 225 | 225 |
| | Zona de espera y embarque ³ (m ²) | 6.989 | 1.845 | 1.983 | 2.118 | - | - | - |
| LLEGADAS | Control de pasaportes | 4 | 6 | 6 | 7 | 2 | 2 | 3 |
| | Zona de colas de control de pasaportes(m ²) | 403 | 497 | 497 | 580 | 94 | 94 | 177 |
| | Hipódromos de recogida de equipajes ⁴ | 8 | 10 | 10 | 11 | 2 | 2 | 3 |
| | Zona de recogida de equipajes ⁵ (m ²) | 3.172 | 2.998 | 3.168 | 3.404 | - | - | 232 |
| | Vestíbulo de llegadas | 1.708 | 1.250 | 1.345 | 1.436 | - | - | - |

- (1) Dos policías por garita de control de pasaportes
- (2) Esta zona se ha contabilizado dentro de la zona de espera y embarque
- (3) Incluye la zona de colas de control de pasaportes en salidas
- (4) Actualmente existen dos dobles + seis simples. Dependiendo de las necesidades de cada tipo, uno doble puede considerarse como dos simples
- (5) Incluye el área que ocupan los hipódromos de recogida de equipaje

A la vista de los resultados, se observa que las instalaciones actuales requieren de actuaciones encaminadas a aumentar equipamiento y superficies. Respecto a lo primero, adquiere especial importancia el dotar de mostradores de facturación, controles de seguridad en salidas, controles de pasaportes en llegadas e hipódromos de equipajes que compensen las carencias actuales.

Como ya se ha mencionado, debido a la distribución de las zonas dentro del Edificio Terminal de Pasajeros, y al realizarse el control de pasaportes en los mostradores de embarque, la zona de colas de control de pasaportes en salida se considera incluida dentro de la zona de espera y embarque. Así, se observa como en los 6.989 m² actuales de zona de espera y embarque hay espacio suficiente para los 225 m² de superficie de colas en control de pasaportes en salidas y los 2.118 m² de zona de espera y embarque necesarios en el último horizonte de estudio. Por tanto, las necesidades se concentran principalmente en la zona de salidas del Edificio Terminal.



En la Tabla 4.41 se muestran las necesidades de superficie globales del Edificio Terminal de Pasajeros.

Tabla 4.41.- Necesidades de superficie globales del Edificio Terminal de Pasajeros

| Zonas | Situación Actual | Necesidades | | | Déficits de superficie | | | |
|---|--|---------------|---------------|---------------|------------------------|-------------|-------------|-----|
| | | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 | |
| SALIDAS | Vestíbulo de salidas | 4.047 | 2.372 | 2.552 | 2.725 | - | - | - |
| | Zona de colas de control de seguridad | 470 | 284 | 284 | 284 | - | - | - |
| | Zona de colas de control de pasaportes | - | 225 | 225 | 225 | 225 | 225 | 225 |
| | Zona de espera y embarque | 6.989 | 1.845 | 1.983 | 2.118 | - | - | - |
| LLEGADAS | Zona de colas de control de pasaportes | 403 | 497 | 497 | 580 | 94 | 94 | 177 |
| | Sala de recogida de equipajes | 3.172 | 2.998 | 3.168 | 3.404 | - | - | 232 |
| | Vestíbulo de llegadas | 1.708 | 1.250 | 1.345 | 1.436 | - | - | - |
| ÁREA FUNCIONAL | 16.789 | 9.471 | 10.054 | 10.772 | 319 | 319 | 634 | |
| ÁREA COMERCIAL | 4.440 | 2.812 | 2.985 | 3.198 | - | - | - | |
| ÁREAS DE PASO | 5.804 | 3.334 | 3.539 | 3.792 | - | - | - | |
| ÁREA ZONA PASAJEROS | 27.033 | 17.521 | 18.630 | 19.952 | 319 | 319 | 634 | |
| ÁREA PRIVADA¹ | 7.691 | 4.328 | 4.594 | 4.922 | - | - | - | |
| ÁREAS TÉCNICAS | 3.554 | 2.041 | 2.167 | 2.322 | - | - | - | |
| TOTAL EDIFICIO TERMINAL + BT (SUP. ÚTIL) | 38.278 | 21.986 | 23.339 | 25.006 | 319 | 319 | 634 | |
| TOTAL EDIFICIO TERMINAL (SUP. ÚTIL) | 33.496 | 19.130 | 20.307 | 21.757 | 319 | 319 | 634 | |

(1) Incluye el Bloque Técnico dentro y fuera del Edificio Terminal

4.2.1.4.3. Aparcamiento de vehículos

Para evaluar las necesidades de aparcamiento de vehículos, se aplica un ratio de 300 plazas de aparcamiento público por millón de pasajeros comerciales, que se va reduciendo paulatinamente, dado que aplicar a largo plazo un ratio constante de 300 plazas por millón de pasajeros daría como resultado unas instalaciones sobredimensionadas.

El resto de plazas necesarias destinadas a empleados, compañías y bolsa de taxis se estiman, para todos los horizontes contemplados, guardando la proporción con dichas plazas públicas que el aeropuerto estima necesaria en la actualidad. En el caso de plazas de estacionamiento de alquiler de vehículos en régimen de contrato, se fija un valor constante de 400 plazas, en virtud de las



necesidades que el aeropuerto estima al respecto. De esta forma se obtienen los resultados mostrados en la Tabla 4.42.

Tabla 4.42.- Cálculo de necesidades del aparcamiento de vehículos

| Situación | Medio de transporte | Plazas actuales | Plazas necesarias | Déficit de plazas | Déficit de superficie (m ²) | |
|--------------------------------|-----------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|---|--------|
| Horizonte 1 | Plazas aparcamiento público | 502 | 1.374 | 872 | 21.800 | |
| | Alquiler | Contrato | 400 | 400 | - | - |
| | | Depósito | - | 667 | 667 | 13.340 |
| | Plazas Aena | 303 | 178 | - | - | |
| | Bolsa de taxis | 54 | 60 | 6 | 90 | |
| | Plazas autobuses | 73 | 83 | 10 | 1.000 | |
| | Depósito grúa | 0 | 52 | 52 | 1.040 | |
| | Plazas Compañías | 0 | 445 | 445 | 11.125 | |
| Total plazas necesarias | | 1.332 | 3.259 | 2.052 | 48.395 | |
| Horizonte 2 | Plazas aparcamiento público | 502 | 1.409 | 907 | 22.675 | |
| | Alquiler | Contrato | 400 | 400 | - | - |
| | | Depósito | - | 747 | 747 | 14.940 |
| | Plazas Aena | 303 | 199 | - | - | |
| | Bolsa de taxis | 54 | 67 | 13 | 195 | |
| | Plazas autobuses | 73 | 93 | 20 | 2.000 | |
| | Depósito grúa | 0 | 58 | 58 | 1.160 | |
| | Plazas Compañías | 0 | 498 | 498 | 12.450 | |
| Total plazas necesarias | | 1.332 | 3.472 | 2.243 | 53.420 | |
| Horizonte 3 | Plazas aparcamiento público | 502 | 1.418 | 916 | 22.900 | |
| | Alquiler | Contrato | 400 | 400 | - | - |
| | | Depósito | - | 827 | 827 | 16.540 |
| | Plazas Aena | 303 | 220 | - | - | |
| | Bolsa de taxis | 54 | 74 | 20 | 300 | |
| | Plazas autobuses | 73 | 103 | 30 | 3.000 | |
| | Depósito grúa | 0 | 64 | 64 | 1.280 | |
| | Plazas Compañías | 0 | 551 | 551 | 13.775 | |
| Total plazas necesarias | | 1.332 | 3.657 | 2.408 | 57.795 | |

Las superficies que ocupan en cada caso los distintos medios considerados son 15 m² para taxis, 25 m² para vehículos particulares y de alquiler en régimen de contrato, 20 m² para vehículos de alquiler en depósito, 100 m² en el caso de los autobuses y 20 m² en el de grúas.



4.2.1.5. Zona de Carga

Las necesidades futuras para el Edificio Terminal de Carga del Aeropuerto de Ibiza son las que se desprenden de la Tabla 4.43, obtenidas a partir de la previsión de tráfico de mercancías.

Tabla 4.43.- Necesidades de la Zona de Carga

| Situación | Mercancías anuales (kg) | Superficie (m ²) |
|--------------------|-------------------------|------------------------------|
| Actual | 4.510.627 | 644 |
| Horizonte 1 | 5.260.000 | 751 |
| Horizonte 2 | 5.840.000 | 834 |
| Horizonte 3 | 6.490.000 | 927 |

4.2.1.6. Zona de Apoyo a la Aeronave

No se han detectado necesidades en esta zona.

4.2.1.7. Zona de Servicios

4.2.1.7.1. Bloque Técnico

Las dependencias del Bloque Técnico se consideran como parte del área privada del Edificio Terminal, por lo que la superficie necesaria para el Bloque Técnico se obtiene a partir de la superficie necesaria de área privada estimada para cada horizonte y que se muestra en la Tabla 4.41 de necesidades del Edificio Terminal. Suponiendo que el Bloque Técnico representa el mismo porcentaje de la zona privada (66%) en los horizontes de estudio, las superficies necesarias obtenidas se indican en la Tabla 4.44.

Tabla 4.44.- Necesidades de superficies para el Bloque Técnico

| Situación | Superficie área privada (m ²) | Superficie Bloque Técnico (m ²) |
|--------------------|---|---|
| Horizonte 1 | 4.328 | 2.856 |
| Horizonte 2 | 4.594 | 3.032 |
| Horizonte 3 | 4.922 | 3.249 |

4.2.1.7.2. Torre de Control

La Torre de Control actual no cuenta con las dimensiones adecuadas para alojar tanto los puestos de trabajo, como los espacios necesarios para albergar nuevas instalaciones y sistemas técnicos y de control.



Por otra parte, se considera inadecuada la actual distribución de los cristales del fanal, colocados en paneles divididos por columnas gruesas. Por todo ello, se detecta la necesidad de realizar las pertinentes remodelaciones.

4.2.1.7.3. Servicio de Extinción de Incendios

Como se ha dicho anteriormente, no se prevé que la categoría del SEI aumente, por lo que se mantendrá la categoría 8 actual.

Se ha detectado la necesidad de construir un nuevo edificio para el Servicio de Extinción de Incendios, debido a la antigüedad del anterior. En el momento de redactar el presente documento, dicho proyecto se encuentra en fase de redacción.

4.2.1.8. Zona de Aviación General

Para dimensionar el Terminal de Pasajeros de Aviación General se ha analizado la situación en aeropuertos de este segmento de tráfico, obteniéndose un ratio de 0,04 m²/pax anual como necesario para atender las necesidades de un Edificio Terminal de Aviación General. Procediendo así se obtienen las necesidades indicadas en la Tabla 4.45.

Tabla 4.45.- Necesidades de superficie para el Edificio Terminal de Aviación General

| Situación | Pasajeros anuales OCT | Superficie (m ²) |
|-------------|-----------------------|------------------------------|
| Horizonte 1 | 16.500 | 661 |
| Horizonte 2 | 18.500 | 740 |
| Horizonte 3 | 20.500 | 818 |

4.2.1.9. Zona de Abastecimiento

Para el cálculo de necesidades de las distintas variables de abastecimiento se tomará como referencia el *Manual de Parámetros de Diseño y Planificación de Aeropuertos Ed. 2000*, del Ministerio de Fomento.

En todos los casos se ha corregido el valor teórico que se obtiene de las fórmulas que se dan en el manual por un valor estimado, en el que se han tenido en cuenta los consumos actuales reales del aeropuerto. Se han comparado los resultados que daría la fórmula pertinente para la situación actual y el valor real durante el mismo año y se han hecho coincidir.



4.2.1.9.1. *Abastecimiento de energía eléctrica*

Las necesidades de suministro de energía eléctrica se exponen en la Tabla 4.46.

Tabla 4.46.- Necesidades de suministro de energía eléctrica

| Situación | Pasajeros totales | Consumo anual teórico (kWh) | Consumo anual estimado (kWh) |
|-------------|-------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Horizonte 1 | 4.640.000 | 13.685.060 | 10.929.661 |
| Horizonte 2 | 5.190.000 | 15.373.541 | 12.618.142 |
| Horizonte 3 | 5.740.000 | 17.074.837 | 14.319.438 |

4.2.1.9.2. *Abastecimiento de agua*

Las necesidades futuras de abastecimiento de agua se resumen en la Tabla 4.47 siguiente.

Tabla 4.47.- Necesidades de suministro de agua

| Situación | Pasajeros totales | Consumo anual teórico (m ³) | Consumo anual estimado (m ³) |
|-------------|-------------------|---|--|
| Horizonte 1 | 4.640.000 | 169.634 | 80.319 |
| Horizonte 2 | 5.190.000 | 188.959 | 99.644 |
| Horizonte 3 | 5.740.000 | 208.474 | 119.159 |

4.2.1.9.3. *Evacuación de aguas residuales*

Las necesidades futuras de evacuación de aguas residuales se muestran en la Tabla 4.48.

Tabla 4.48.- Necesidades de evacuación de aguas residuales

| Situación | Consumo de agua (m ³) | Volumen a depurar (m ³) |
|-------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Horizonte 1 | 80.319 | 46.826 |
| Horizonte 2 | 99.644 | 58.092 |
| Horizonte 3 | 119.159 | 69.470 |

4.2.1.9.4. *Abastecimiento de combustible*

Las necesidades futuras de abastecimiento de combustible se indican en la Tabla 4.49 adjunta.

Tabla 4.49.- Necesidades de suministro de combustible de aviación

| Situación | Aeronaves totales | m ³ depósito |
|-------------|-------------------|-------------------------|
| Horizonte 1 | 55.000 | 5.487 |
| Horizonte 2 | 61.000 | 6.224 |
| Horizonte 3 | 67.000 | 7.016 |

4.2.1.10. Otras instalaciones

4.2.1.10.1. Líneas telefónicas

Las necesidades en líneas telefónicas se calculan, según lo expuesto en el *Manual de Parámetros de Diseño y Planificación de Aeropuertos Ed. 2000*, y se resumen en la Tabla 4.50.

Tabla 4.50.- Necesidades de líneas telefónicas

| Situación | Pasajeros totales | Líneas |
|-------------|-------------------|--------|
| Horizonte 1 | 4.640.000 | 564 |
| Horizonte 2 | 5.190.000 | 623 |
| Horizonte 3 | 5.740.000 | 682 |

4.2.1.11. Viales

Se determinan a continuación las necesidades estimadas en lo que se refiere a los viales de acceso al aeropuerto, entendiendo como tales aquellos que conducen desde el exterior del mismo hasta el Edificio Terminal o los diferentes aparcamientos existentes.

En la Tabla 4.51 se han obtenido la velocidad media y la intensidad de tráfico equivalente. El valor de la intensidad de tráfico representa la demanda de tráfico esperada en la vía considerada, expresada en vehículos por hora. También se ofrece el nivel de servicio obtenido con la infraestructura viaria existente.

Tabla 4.51.- Intensidad y velocidad media de los viales de acceso al aeropuerto

| Situación | Intensidad de tráfico equivalente (vehículos/ hora) | Porcentaje tiempo siguiendo (%) | Nivel de servicio |
|-------------|---|---------------------------------|-------------------|
| Horizonte 1 | 1.051 | 64 | C |
| Horizonte 2 | 1.132 | 66 | C |
| Horizonte 3 | 1.208 | 69 | C |



Tal y como se indicó en el Capítulo 2, en el caso del nivel A la vía tiene fluidez total y la velocidad de los vehículos es prácticamente igual a la que libremente elegirían si no se vieran condicionados por otros vehículos, correspondiendo a unas condiciones de circulación libre. En los niveles B y C la circulación es estable pero al pasar de uno a otro se observa como la velocidad de los vehículos se ve cada vez más influida por la de los demás y el nivel D ya está próximo a la inestabilidad, siendo sus condiciones tolerables sólo durante cortos periodos de tiempo.

Un nivel de servicio E corresponde a unas condiciones de circulación en las que la intensidad de tráfico llega a alcanzar la capacidad de la carretera mientras que un nivel de servicio F supone la congestión de la misma.

Así se comprueba que tanto en la situación actual como en la futura se mantendría un nivel C que resultaría satisfactorio.

En lo que se refiere a los viales interiores, de servicio y de seguridad del aeropuerto se ampliarán de forma que se adecuen a las nuevas infraestructuras del aeropuerto.

4.2.2. Otras necesidades

4.2.2.1. Campo de vuelos

Dado el carácter insular del Aeropuerto de Ibiza, se considera necesario dotarlo, por motivos de seguridad, con una pista de contingencia alternativa a la actual, para evitar que la isla quedara incomunicada en caso de inhabilitación de la actual 06-24.

La existencia del Parque Natural de "Ses Salines de Ibiza y Formentera", al sur del límite del aeropuerto, condiciona la posibilidad de construcción de una segunda pista paralela a la actual por el sur, por lo que más adelante, en el Capítulo 5, se analizará la viabilidad de la adecuación de la calle de rodaje paralela actual como pista de contingencia.

4.2.2.2. Plataformas de estacionamiento de aeronaves

En el momento de redactar el presente documento se pueden considerar operativos en la plataforma de Aviación Comercial un máximo de 19 puestos de estacionamiento para este tipo de aeronaves, ya que el resto los ocupan aeronaves de Aviación General y helicópteros. Además, existe un importante desnivel entre la plataforma de Aviación General y la de Aviación Comercial.



Se considera recomendable, además de la ampliación de la plataforma de Aviación General, la ubicación de puestos de estacionamiento propios para helicópteros y la unificación y nivelación de las plataformas de Aviación Comercial y Aviación General.

4.2.2.3. Zona de Servicios

La Torre de Control actual está fuera de los parámetros de diseño deseables de acuerdo con los informes de la Dirección de Navegación Aérea.

Se detecta la necesidad de construir una plataforma de pruebas contraincendios, ya que actualmente el aeropuerto no dispone de ella. En el momento de redactar el presente documento, dicho proyecto se encuentra en fase de redacción.

4.2.3. Espacio para autoridades públicas no aeronáuticas

Las necesidades de espacios para los distintos Departamentos Ministeriales de la Administración del Estado, en lo referente a oficinas de la Administración, al amparo de lo contenido en el *R.D. 905/1991* y sus posteriores modificaciones (*R.D. 1006/1993, 1711/1997 y 2825/1998*) *art.14, g*), así como de la *ley 2/1986, art. 12.1, y del R.D. 2591/1998*, son contempladas de forma global en el dimensionado total de la superficie del edificio singular de que se trate (Terminal de Pasajeros, Terminal de Carga, Edificio de Aviación General, etc.), según la ubicación más idónea del servicio a prestar. Dichas superficies vendrán recogidas de forma detallada en el correspondiente proyecto de modificación/ reforma, ampliación o construcción del edificio en cuestión, así como, si se requiriese, la parte de plataforma asignada, para lo cual se recabará la información oportuna de las partes interesadas, mediante reuniones convocadas por la Dirección del Aeropuerto, al objeto de definir la mejor localización y espacio necesario, dentro de las funciones específicas a desarrollar propias de su cometido, compatibles con la funcionalidad aeroportuaria.

4.2.4. Espacio para despliegue de aeronaves militares

De forma similar, según lo estipulado en el *artículo 3, punto 3*, del mencionado *Real Decreto 2591/1998*, se establecen como espacios para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo, 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 tierra.

La determinación de 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 en relación con los intereses de la defensa nacional y el control del espacio aéreo español.

4.2.5. Adecuación de las infraestructuras a las exigencias de seguridad

Se adecuarán las infraestructuras a las exigencias de la seguridad como requieren el Anexo 17 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su apartado 4.5 y el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil, publicado en el D.O.C.E. con fecha 09-04-2008, en el apartado 10 de su Anexo.



4.2.6. Resumen

A modo de resumen, se incluyen en el Tabla 4.52 las necesidades que se han detectado en el Aeropuerto de Ibiza para los distintos horizontes.

Tabla 4.52.- Resumen de necesidades detectadas en el Aeropuerto de Ibiza

| ZONA | Situación Actual | Necesidades | | | Déficits | | |
|---|------------------|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| | | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 | Horizonte 1 | Horizonte 2 | Horizonte 3 |
| Espacio aéreo – Rutas (ops/hora) | 38 | 26 | 28 | 30 | - | - | - |
| Espacio aéreo – Aproximación (ops/hora) | 34 | 26 | 28 | 30 | - | - | - |
| Campo de Vuelos (ops/hora) | 26 | 26 | 28 | 30 | - | 2 | 4 |
| Plataforma de Aviación Comercial (puestos) | 24 | 21 | 23 | 24 | - | - | - |
| Plataforma de Aviación General (puestos) | 47 | 67 | 72 | 76 | 20 | 25 | 29 |
| Edificio Terminal de Pasajeros* (m ²) | 33.496 | 19.130 | 20.307 | 21.757 | 319 | 319 | 634 |
| Edificio Terminal de Aviación General (m ²) | 204 | 661 | 740 | 818 | 457 | 536 | 614 |
| Aparcamiento de vehículos* (plazas totales) | 1.332 | 3.259 | 3.472 | 3.657 | 2.052 | 2.243 | 2.408 |
| Edificio Terminal de Carga (m ²) | 2.854 | 751 | 834 | 927 | - | - | - |
| Bloque Técnico (m ²) | 5.084 | 2.856 | 3.032 | 3.249 | - | - | - |
| Abastecimiento de energía eléctrica (kWh anuales) | 22.425.600 | 10.929.661 | 12.618.142 | 14.319.438 | - | - | - |
| Abastecimiento de agua (m ³ anuales) | 320.000 | 80.319 | 99.644 | 119.159 | - | - | - |
| Evacuación de aguas residuales (m ³ anuales) | 189.216 | 46.826 | 58.092 | 69.470 | - | - | - |
| Abastecimiento de combustible (m ³ anuales) | 5.170 | 5.486 | 6.224 | 7.015 | 316 | 1.054 | 1.845 |
| Líneas telefónicas | 629 | 564 | 623 | 682 | - | - | 53 |
| Viales (vehículos/ hora Nivel de servicio*) | 975 Nivel C | 1.051 Nivel C | 1.132 Nivel C | 1.208 Nivel C | - | - | - |

* Ver desglose en el apartado correspondiente

