



### **III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE**



## Contenidos

<b>III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE.....</b>	<b>III.1</b>
III.1. Información Territorial y Urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos. ....	III.5
III.1.1. Introducción.....	III.5
III.1.2. Legislación Sectorial .....	III.5
III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo.....	III.8
III.1.4. Normativa Autonómica.....	III.9
III.1.5. Planeamiento vigente.....	III.11
III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local.....	III.17
III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales .....	III.17
III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma .....	III.21
III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes.....	III.26
III.3.1. Introducción.....	III.26
III.3.2. Servidumbres del aeródromo.....	III.28
III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas .....	III.28
III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves .....	III.30
III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas vigentes.....	III.31
III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual .....	III.35
III.4.1. Introducción.....	III.35
III.4.2. Servidumbres del aeródromo.....	III.37



III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas .....	III.38
III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves .....	III.39
III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado actual.....	III.41
III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible .....	III.45
III.5.1. Introducción.....	III.45
III.5.2. Punto de referencia.....	III.45
III.5.3. Pistas de vuelo.....	III.45
III.5.4. Servidumbres del aeródromo.....	III.46
III.5.5. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas .....	III.47
III.5.6. Servidumbres de la operación de aeronaves .....	III.49
III.5.7. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado Desarrollo Previsible .....	III.50
III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto.....	III.55
III.6.1. Preámbulo.....	III.55
III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.....	III.57
III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios.....	III.59
III.7. Conclusiones. Áreas de coordinación .....	III.60





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



### **III.1. Información Territorial y Urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.**

#### **III.1.1. Introducción.**

Como es sabido el aeropuerto es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio que se integra como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

El Sistema General Aeroportuario cuya competencia reside en la Administración General del Estado, esta afectado también por la normativa de otros niveles de la Administración: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración Autonómica y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

El sector de la navegación y transporte aéreo, tiene una normativa específica, que permite la integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante.

#### **III.1.2. Legislación Sectorial**

La normativa de aplicación relativa a la Navegación Aérea está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, la soberanía del espacio aéreo y su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas.

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar hasta la reorganización de la Administración del Estado mediante el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, por el que, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.





El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "interés general". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, fija los criterios básicos para calificar los aeropuertos de interés general.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, mediante el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, y Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, que define el régimen estatutario por el que se regirá, adaptado a Entidad Pública Empresarial, según se establece en el art. 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

La planificación de los Aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social - modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

La normativa distingue entre la figura del Plan Director, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias, y la del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece que: "Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria"



Asimismo, se recoge los aspectos de tramitación de ambos planes; también indica que, las obras realizadas por Aena en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1 b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Con independencia de la normativa referida a la planificación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, y para la coordinación con el entorno, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas, tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva limitaciones al desarrollo urbanístico del entorno del aeropuerto.

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, establecen tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto, así como el decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, 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.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Ibiza sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por el Real Decreto 373/1996, de 23 de febrero, (BOE núm. 64 de 14 de marzo de 1996). Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y su entorno, así como a las maniobras de operación de aeronaves actualmente establecidas, por lo que irán revisándose según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.



Por otro lado, las servidumbres acústicas han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas, a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de septiembre (B.O.E. nº 312, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una disposición adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, establece que los sectores del territorio afectados al funcionamiento de las infraestructuras del transporte, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas, las cuales deberán quedar delimitadas en los mapas de ruido.

En su normativa de desarrollo (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas), se recoge la delimitación de las áreas acústicas atendiendo al uso predominante del suelo, y la regulación de las servidumbres acústicas. Además se prevé que los instrumentos de planificación territorial y urbanística incluyan la zonificación acústica, requiriendo informe preceptivo del órgano sustantivo de la infraestructura.

### III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo

La disposición final segunda de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo, delegó en el Gobierno la potestad de dictar un Real Decreto Legislativo que refundiera el texto de ésta y los preceptos que aún quedaban vigentes del Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Mediante el Real Decreto Legislativo 2/2008 de 20 de junio, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, la cual recoge en un solo cuerpo normativo el ordenamiento estatal. Dicha tarea refundidora, se afronta básicamente en dos objetivos: de un lado aclarar, regularizar y armonizar la terminología y el contenido dispositivo de ambos textos legales, y de otro, estructurar y ordenar en una única disposición general una serie de preceptos dispersos y de diferente naturaleza, procedentes del fragmentado Texto Refundido de 1992, dentro de los nuevos contenidos de la Ley de Suelo de 2007, adaptados a las competencias urbanísticas, de ordenación del territorio y de vivienda de las Comunidades Autónomas. De este modo, el objetivo final se centra en evitar la dispersión de tales normas y el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación





Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.

Esta Ley prescinde de regular técnicas específicamente urbanísticas, tales como los tipos de planes o las clases de suelo, y evita el uso de los tecnicismos propios de ellas para no prefigurar, siquiera sea indirectamente, un concreto modelo urbanístico. No es ésta una Ley urbanística, sino una Ley referida al régimen del suelo y la igualdad en el ejercicio de los derechos constitucionales a él asociados en lo que atañe a los intereses cuya gestión está constitucionalmente encomendada al Estado.

#### III.1.4. Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas, ha mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril, otorgó a los municipios la competencia exclusiva en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

La Ley 9/1990, de 20 de junio, de Atribución de Competencias a los Consejos Insulares en materia de Urbanismo y Habitabilidad, atribuye a los Consejos Insulares con carácter propio todas las competencias asumidas por la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en relación con la legislación de régimen del suelo y ordenación urbana. No obstante, el Gobierno de la Comunidad Autónoma, se reserva el ejercicio de determinadas competencias, entre ellas la emisión de informe preceptivo y no vinculante, previo a la aprobación definitiva de planes especiales que no sean en desarrollo del planeamiento general.

La Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Islas Baleares, define los terrenos que lo constituyen y las calificaciones básicas para su ordenación, establece su régimen jurídico, definiendo las limitaciones legales que delimitan el contenido del derecho de propiedad, y regula las actividades que en él pueden admitirse, las condiciones de las edificaciones y de las instalaciones a ellas vinculadas y el procedimiento para su autorización.





La Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y Medidas Tributarias, modificada por la Ley 9/1999, de 6 de octubre, de Medidas Cautelares y de Emergencia relativas a la Ordenación del Territorio y el Urbanismo en las Illes Balears, vigente salvo en las determinaciones anuladas por Sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007, de 1 de marzo de 2007, en las que se define un modelo territorial articulado sobre dos ejes, por un lado las áreas homogéneas de carácter supramunicipal, y por otro, el sistema de infraestructuras y equipamientos que se ordena mediante los distintos planes directores sectoriales.

La Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial de las Islas Baleares, deroga la anterior Ley 8/1987, de 1 de abril, de Ordenación Territorial de las Islas Baleares, tiene por objeto la creación de determinados instrumentos de ordenación territorial que hagan posible la consecución de un equilibrado desarrollo de las Islas y Comarcas de la Comunidad procurando el máximo bienestar de su población y la protección y mejora del medio ambiente, y ha sido modificada por leyes posteriores.

La Ley 2/2001, de 7 de marzo, de Atribución de Competencias a los Consells Insulares en Materia de Ordenación del Territorio, atribuye a los Consells Insulares con carácter propio competencias asumidas por la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en relación con la Legislación de Régimen y Ordenación Urbana. No obstante, el gobierno de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, se reserva el ejercicio de determinadas competencias.

Asimismo, se ha aprobado la Ley 4/2008, de 14 de mayo, de Medidas Urgentes para un Desarrollo Territorial sostenible en las Illes Balears. Esta Ley tiene como objetivo el establecimiento de unas medidas urgentes para un desarrollo territorial sostenible en las Illes Balears.

Junto a las Leyes anteriormente descritas, existen otras normas legislativas en el territorio de las Illes Balears que, si bien no hacen referencia explícita a los Planes Especiales, sí afectan a la ordenación del territorio, y son las siguientes:

Ley 10/1990, de 23 de octubre, de Disciplina Urbanística en las Islas Baleares, Ley 8/2003, de 25 de noviembre, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación Territorial en las Islas Baleares, Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas de Baleares, que en su Disposición Adicional Decimoquinta, ha modificado el Anexo I de la Ley 6/1999, de 3 de abril, con la redacción dada por la Ley 9/1999, de 6 de octubre.



### III.1.5. Planeamiento vigente

#### III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden Ministerial de 31 de julio de 2001, se aprueba el primer Plan Director del Aeropuerto de Ibiza, que proponía un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2015.

El Plan Director delimita la zona de servicio del Aeropuerto de Ibiza e incluye los espacios que garantizan su desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico a largo plazo; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garantizan 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 compatibilidad con el desarrollo urbanístico periférico.

#### III.1.5.2. Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

- El Plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera (PTI), que se formula al amparo de lo establecido por las Leyes 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial, y 6/1999, de 3 de abril, de Directrices de Ordenación del Territorio y otras Medidas Fiscales, fue aprobado definitivamente por el Pleno del Consell Insular de Ibiza y Formentera el 21 de marzo de 2005 (BOIB nº 50, de 31 de marzo de 2005, corrección de errores BOIB nº 148, de 06 de octubre de 2005).

En el PTI, el Aeropuerto se encuentra clasificado como Suelo Rústico de Régimen General (SRC-SRG), en un ámbito que no recoge en su totalidad el del Sistema General Aeroportuario definido por el Plan Director del Aeropuerto de Ibiza.

La Norma 50-Infraestructuras aeroportuarias, define los siguientes criterios de actuación:

1. El PTI asume la ordenación establecida en el Plan Director del Aeropuerto de Ibiza, aprobado por Orden Ministerial de 31 de julio de 2001, debiendo el planeamiento general calificar como sistema general aeroportuario la zona de servicio en él definida.
2. De cara a la posible revisión de dicho plan, son criterios de PTI los siguientes:



- Debería revisarse la delimitación de la zona de servicio aeroportuario a fin de ajustarla a las necesidades reales que se derivan de las limitaciones de crecimiento que el PTI determina, reduciendo las afecciones a los terrenos edificados circundantes y compatibilizando la ordenación con la del Parque Natural de Ses Salines.

- Las previsiones de ordenación deberían estar relacionadas con las finalidades que los artículos 50 y 64 de las DOT determinan y contemplar la existencia e integración de las zonas de servicios secundarios y terciarios limítrofes.

- La ordenación de las operaciones de aproximación y despegue debería evitar el sobrevuelo de zonas pobladas.

3. En todo caso, el plan debería garantizar:

- La compatibilidad entre el desarrollo aeroportuario, la planificación territorial y la protección ambiental.

- La eficiente gestión y explotación del aeropuerto.

4. Las adaptaciones al PTI de los planeamientos generales de Ibiza y Sant Josep deberán incorporar los mapas de ruido correspondientes a la actividad aeroportuaria y establecer la ordenación de las zonas afectadas de acuerdo con las limitaciones que de los mismos resulten.

La Norma 51-Infraestructura viaria y del transporte terrestre, establece entre otras actuaciones:

- Las encaminadas a mejorar la conectividad entre las tres áreas funcionales básicas de la isla y de éstas con el aeropuerto, mediante la mejora de la conexión entre las vías de ronda de Ibiza y el aeropuerto.

- Contempla que deberá estudiarse la posibilidad de un nuevo acceso al aeropuerto desde la PM-803.

- El establecimiento de líneas de transporte público con frecuencias adecuadas entre el aeropuerto, las terminales marítimas y los principales núcleos.

La Norma 53-Infraestructura de abastecimiento energético, considera conveniente el inicio de los estudios necesarios para evaluar la viabilidad del oleoducto de conexión entre los depósitos de almacenamiento de combustible de la ciudad de Ibiza y las instalaciones de



almacenamiento del aeropuerto, como paso previo a la posible relocalización en el entorno del mismo de las actuales instalaciones de CLH.

### Ilustración III.1.- Plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera



- También existe un Plan de Ordenación de la Oferta Turística de las Islas de Ibiza y Formentera, aprobado por Decreto 42/1997, de 14 de marzo de 1997.
- Por último, existe un Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de Ses Salines, aprobado definitivamente el 24 de mayo de 2002.

### III.1.5.3. Escala Local. Planeamiento Municipal

- *Normas Subsidiarias de Sant Josep de Sa Talaia*

El Sistema General Aeroportuario, se encuentra asentado íntegramente en el término municipal de Sant Josep de Sa Talaia, al igual que el Área de Cautela Aeroportuaria.

El planeamiento vigente el municipio de Sant Josep de Sa Talaia, se encuentra regulado por Normas Subsidiarias (NN.SS.) de Planeamiento, aprobadas definitivamente en el año 1986.

En dichas NN.SS, se califica el Aeropuerto como un Sistema General, dentro de la clasificación de Suelo No Urbanizable. Dicha zona no recoge en su totalidad el ámbito del Sistema General Aeroportuario definido por el vigente Plan Director.

El planeamiento contempla una Zona de Reserva alrededor del aeropuerto para proteger este Sistema General de ámbito supramunicipal. En la normativa se especifica que el suelo denominado de reserva, queda clasificado como Suelo no Urbanizable Especialmente Protegido, con aprovechamiento nulo proteger aquellas posibles infraestructuras, hasta tanto no se formule y apruebe un Plan Especial según el Artículo 17 de la Ley del Suelo.

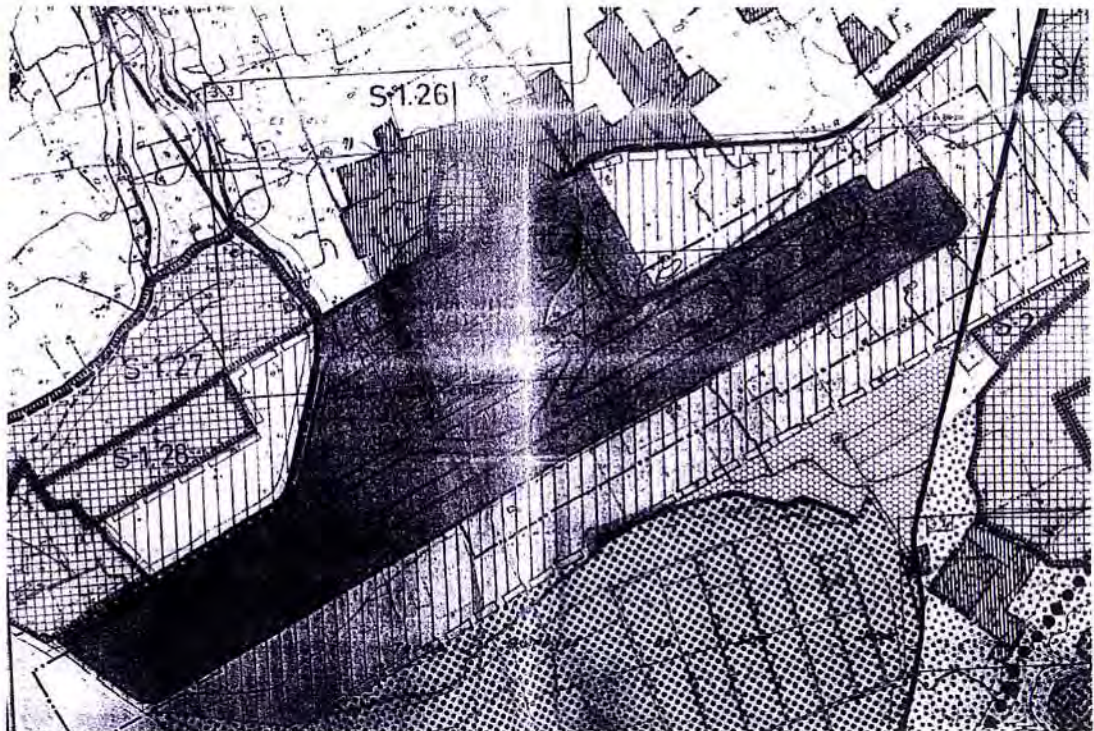
También recoge el planeamiento unas Zonas de protección en la proximidad del aeropuerto, CEM/VHF, TWR/VDF y LMM/ILS en la proximidad del aeropuerto; estas áreas grafiadas en los planos de las NN.SS., sujetas a informe previo de la Dirección General de Aviación Civil para su desarrollo urbanístico, tendrán la edificabilidad de la zona, pudiendo concentrarse su volumen en el suelo colindante, cuando se exija dejar libre de construcciones ese suelo.

Por último, cabe señalar que el entorno del aeropuerto se encuentra clasificado básicamente como Suelo no Urbanizable Especialmente Protegido-Zona de Influencia del Aeropuerto y Puerto Industrial. También se ubican unos sectores clasificados por el planeamiento como Suelo Apto para Urbanizar y que posteriormente han sido desclasificados, otra área de Suelo no Urbanizable de Paisaje Singular y unas áreas delimitadas como Suelo Apto para Urbanizar.

Con fecha 6 de febrero de 2008, el Pleno del Ayuntamiento aprobó inicialmente la Adaptación al PTI de las NN.SS.



**Ilustración III.2.- NN. SS. de Sant Josep de Sa Talaia**



<p>S.U.</p> <p>i.A.U.</p> <p>S-14</p>	<p>DECLIMITACION DEL SUELO URBANO</p> <p>AREAS DE ACCION EN SUELO URBANO</p> <p>DECLIMITACION DEL SUELO APTO PARA URBANIZAR</p> <p>SECTOR A DE LA URBANO INTEGRADA Nº1</p> <p>DECLIMITACION DEL SECTOR</p> <p>SERVICIOS</p> <p>SUELO AGRICOLA</p>	<p>PASADIZO SINCLAVO</p> <p>AREAS FORMALES</p> <p>ARREDO</p> <p>VARIANTE URBANIZADA</p> <p>CARRETERA</p> <p>PARQUE LINEAL EN CASO</p> <p>SUELO URBANO ESPECIALMENTE TRAFICADO PARA EL INTERES DEL AEROPUERTO Y PUERTO INDUSTRIAL</p> <p>AEROPUERTO SISTEMA GENERAL Y SUELO URBANIZABLE</p>
---------------------------------------	---	--

- *Normas Complementarias y Subsidiarias de carácter provisional de Santa Eulària des Riu*

En el término municipal de Santa Eulària des Riu se halla situada la parcela donde se localiza la radioayuda para la navegación aérea denominada NDB IZA, que da servicio al Aeropuerto de Ibiza.



El término municipal de Santa Eulària des Riu se encuentra regulado por Normas Complementarias y Subsidiarias (NN.CC.SS) de carácter provisional, aprobadas definitivamente el 23 de junio de 2004, que califican dicha parcela como Área Natural de Especial Interés (SRP-ANEI).

La Revisión de las Normas Complementarias y Subsidiarias, que una vez aprobadas definitivamente sustituirán a las vigentes NN.CC.SS., fue aprobada inicialmente por el Pleno del Ayuntamiento, en sesión de 30 de octubre de 2008.





## III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local

### III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales

La complejidad del transporte se visualiza en la dispersa organización a nivel político-administrativo en todos los estamentos de la actual Administración, tanto Comunitaria, como Estatal y Autonómica. El Ministerio de Fomento interviene no sólo en las propias infraestructuras de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos de Estado, etc, sino que a este panorama se debe añadir la competencia autonómica, especialmente en el sistema viario, y la Comunitaria dictando la política común del Transporte.

- Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante la **Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las Orientaciones Comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte**, que busca establecer las líneas principales de las medidas previstas para realizar la red transeuropea de transporte y determinar los proyectos de interés común cuya realización debe contribuir al desarrollo de la red.

Esta Decisión recoge que la red aeroportuaria está compuesta por los aeropuertos de interés común situados en el territorio comunitario y abiertos a la circulación aérea comercial. Los componentes regionales de la red facilitan el acceso al centro de la misma o contribuyen a comunicar las regiones periféricas y aisladas. Igualmente recoge que la red de gestión del tráfico aéreo incluye el plan de navegación aérea (espacio aéreo reservado a la circulación aérea general, rutas aéreas y ayudas a la navegación aérea), el sistema de gestión de los flujos de tráfico y el sistema de control del tráfico aéreo.

- Por otro lado, la Comisión presentó el 12 de septiembre de 2001 el **Libro Blanco de la política Europea de transportes de cara al 2010**. El objetivo de dicho libro es conciliar el desarrollo económico y las exigencias de una sociedad que demanda calidad y seguridad al efecto de fomentar un transporte moderno y sostenible de cara al 2010. Su revisión se presentó en la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 22 de junio de 2006.

En lo que respecta al transporte aéreo, el Libro incluye como objetivo: controlar el crecimiento del transporte aéreo, combatir la saturación del espacio aéreo y preservar el nivel de seguridad





garantizando al mismo tiempo la protección del medio ambiente. Recoge como medida prioritaria la creación del cielo europeo único y una utilización más eficaz de las capacidades aeroportuarias.

- A nivel estatal el **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020 (PEIT)**, fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. Desarrolla sus objetivos generales sobre 4 ámbitos:

- Eficiencia del sistema
- Cohesión social y territorial
- Compatibilidad ambiental
- Desarrollo económico

En particular para el transporte aéreo el PEIT recoge como directrices específicas:

- Ordenación del Sistema Aeroportuario
- Gestión del Sistema Aeroportuario desde criterios de rentabilidad
- Reforzamiento de las inspecciones de seguridad
- Mejora de la operatividad de los aeropuertos
- Mejora de la calidad de los servicios
- Sostenibilidad medioambiental
- Apertura de la gestión de los aeropuertos
- Política de tasas
- Impulso a la especialización progresiva de los aeropuertos españoles
- Corrección de una centralidad excesiva



- Inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte público
- Desarrollo futuro de las instalaciones desde una perspectiva intermodal
- Inserción del sistema aeroportuario dentro de la cadena intermodal de transporte de mercancías
- Adaptación de la capacidad de los sistemas de navegación aérea a la demanda
- Impulso de las actividades españolas dentro del Cielo Único Europeo

Las prioridades definidas por el PEIT para el periodo 2005-2008 se dirigen a mejorar progresivamente la Sostenibilidad y el rendimiento ambiental del transporte aéreo, integrarlo progresivamente con los demás modos de transporte y facilitar la inserción del sistema aeroportuario en su entorno local.

A partir de 2009 los objetivos se dirigen a integrar progresivamente los servicios de transporte aéreo en el sistema intermodal de viajeros y mercancías y a asegurar la compatibilidad a largo plazo entre el transporte aéreo y los objetivos ambientales establecidos para el sector del transporte.

El PEIT recoge para el Plan Sectorial de Ferrocarriles 2005-2012, que se plantee como objetivo que, de manera progresiva, se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Para el Plan Sectorial de Carreteras, las prioridades se dirigen a mejorar y homogeneizar las condiciones de servicio en el conjunto de la red, en: seguridad, terminación de itinerarios de alta capacidad en ejecución y puesta en marcha de un sistema de servicios al usuario, desplegando las posibilidades de los Sistemas ITS.

- El **Plan Sectorial del Transporte Aéreo (PSTA)**, actualmente en tramitación, responde a lo recogido en el PEIT y tiene como objetivos generales:
  1. Aumentar la seguridad integral del transporte aéreo.
  2. Aumentar la calidad de los servicios



3. Adaptar las infraestructuras y servicios a la demanda de transporte aéreo
4. Conseguir un desarrollo ambientalmente sostenible
5. Incrementar la eficiencia económica y competitividad del sector
6. Potenciar la intermodalidad, reforzando la cohesión social y territorial
7. Fomentar la presencia internacional de España en el sector del Transporte Aéreo
8. Modernizar la legislación aeronáutica y los modelos de gestión

Para lograr el máximo cumplimiento de objetivos se plantean un conjunto de actuaciones, según las cuatro grandes aéreas previstas en el PEIT:

a) Actuaciones Infraestructurales en las instalaciones aeroportuarias:

- revisión de los planes directores de los aeropuertos de Aena
- inversiones necesarias en los ámbitos del transporte aéreo para su desarrollo y modernización para adaptar las capacidades a la demanda prevista en el año horizonte del PEIT (2020)<sup>1</sup>. Ello con el control ambiental de las EAE para la planificación y las EIA para los proyectos.

b) Actuaciones en accesos terrestres a las instalaciones aeroportuarias. Se plantean desde la coordinación y concertación con todas las administraciones, para mejorar la conectividad con otros modos de transporte.

c) Actuaciones no infraestructurales:

- planes de seguridad aeronáutica de la DGAC
- planes de seguridad operacional de Aena



- calidad del servicio
- eficiencia económica y competitividad
- modernización de la legislación aeronáutica y modelos de gestión

d) Actuaciones en Navegación aérea. Tienen carácter transnacional: Reglamentos, bloques de decisión del Cielo Único.

### III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma

La ordenación de las diferentes infraestructuras y equipamientos se realizará mediante los correspondientes planes directores sectoriales, dentro de los cuales se encuentra el de Transportes de las Islas Baleares. Con carácter general se encuentran las siguientes determinaciones:

- a) Analizar las necesidades de movilidad de población y proponer las medidas necesarias para la reducción de éstas, teniendo como referencia el principio de movilidad sostenible.
- b) Potenciar el transporte colectivo, prestando especial atención al ferrocarril y al tranvía.
- c) Dar prioridad a la mejora de las infraestructuras existentes en lugar de construir nuevas.
- d) Garantizar la comunicación entre todas las islas, especialmente Ibiza y Formentera.
- e) Crear redes de carriles para bicicletas.

El Plan Director Sectorial del Transporte de las Islas Baleares procurará la integración ambiental de todas las infraestructuras de transporte.

La isla de Ibiza cuenta con infraestructuras viarias (autonómicas, comarcales y locales), aeroportuarias, portuarias y puertos deportivos.



Ilustración III.3.- Infraestructuras de las Islas Baleares



El sistema de asentamientos urbanos de Ibiza se caracteriza por la existencia de un sólo núcleo importante que polariza la práctica totalidad de las funciones urbanas, y pequeños núcleos localizados en la costa. Debido a este esquema territorial el Sistema Viario se jerarquiza en tres grandes redes:

- la red primaria, titularidad del Consell Insular, por donde discurre el tráfico de interés general de la Comunidad. Conecta las áreas de Ibiza, Sant Antoni de Portmany y Santa Eulalia des Riu entre sí e incluye el acceso al aeropuerto.
- la red secundaria, titularidad asimismo del Consell Insular, y constituida por carreteras que no alcanzan la categoría de primaria, pero superan el ámbito municipal.
- la red local, de titularidad municipal, que engloba a aquellas carreteras destinadas al tráfico municipal.

Los principales puertos destinados a tráfico comercial son el Puerto de Ibiza, Sant Antoni y La Savina; también cuenta con puertos deportivos, dársenas y varaderos.



Ilustración III.4.- Infraestructuras de Ibiza



El PTI define una serie de actuaciones concretas en Ibiza. Las principales son:

- a) Establecimiento de líneas de transporte público con frecuencias adecuadas entre el aeropuerto, las terminales marítimas y los principales núcleos.
- b) La construcción y adecuación de las terminales de autobuses de Santa Eulalia des Riu, Ibiza, Sant Antoni de Portmany, el aeropuerto y las instalaciones marítimas.
- c) Formulación del un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que deberá ser calificada como Sistema General Portuario, minimizando el impacto ambiental.



### III.2.2.1. Sistema viario

El PTI asume las propuestas contenidas en el Plan Director Sectorial de Carreteras de la CAIB, aprobado por Decreto 87/1998, de 16 de octubre (BOIB nº 135, de 22 de octubre de 1998), consistentes en:

- a) Desdoblamiento de la segunda vía de Ronda de Ibiza.
- b) Ronda N de Sant Antoni.

El PTI estima necesarias las actuaciones encaminadas a mejorar la conectividad entre las tres áreas funcionales básicas de la isla y de éstas con el aeropuerto, definiendo desdoblamientos cuando la IMD lo exija, mediante las siguientes actuaciones en la red de primer orden:

- a) Mejora de la conexión entre las vías de ronda de Ibiza y el aeropuerto.
- b) Mejora de la conexión entre Ibiza y Sant Antoni de Portmany, mejorando las características de la carretera actual y sus conexiones con la ronda de Ibiza.
- c) Mejora de la conexión entre Ibiza y Santa Eulalia des Riu, mejorando las características de la carretera actual y sus conexiones con la ronda de Ibiza.

El PTI considera asimismo necesarias las siguientes actuaciones:

- a) Actuaciones encaminadas a eliminar el tráfico de paso en los núcleos cabecera de las áreas funcionales básicas (Ronda de Sant Antoni de Portmany, Ronda de Santa Eulalia des Riu).
- b) Actuaciones encaminadas a eliminar el tráfico de paso en los núcleos secundarios.
- c) Actuaciones encaminadas al acondicionamiento de las vías PM-803, PMV-812-1, PMV-812-2 y PMV-810-1.





Ilustración III.5.- Red Viaria del entorno aeroportuario



III.2.2.2. Sistema ferroviario

No existe servicio ferroviario.

### III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

#### III.3.1. Introducción

##### III.3.1.1. Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Ibiza fueron modificadas por *Real Decreto num. 373/1996 de 23 de febrero (BOE, núm. 64, de 14 de Marzo de 1996)*. Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por decreto 2490/1974 de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)* y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves establecidas.

##### III.3.1.2. Base Legal

El *Decreto 584/1972, de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas*, modificado por *Decreto 2490/1974, de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)*, fija con carácter general las normas que deben regir para las servidumbres de los aeródromos y aeropuertos nacionales.

Posteriormente, el *Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (BOE núm.303, de 19 de diciembre)* indica en su Disposición adicional única que las referencias al Ministerio de Aire deben sustituirse por el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Defensa, según corresponda.

Por otra parte, en el *Capítulo 4 del Volumen I de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137)*, y en el *Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves"*, estos dos últimos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado Decreto y sus modificaciones, y teniendo en cuenta, a su vez, la normativa internacional mencionada, se ha procedido al estudio de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Ibiza aprobadas por el *Real Decreto num. 373/1996 de 23 de febrero (BOE, núm. 64, de 14 de Marzo de 1996)*.



### III.3.1.3. Datos generales del aeropuerto

#### III.3.1.3.1. Punto de Referencia del aeropuerto

El punto de referencia del aeropuerto, establecido a efectos de situación del campo de vuelos e identificación del aeropuerto de conformidad con lo dispuesto en el apartado 10 del artículo 5º, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, es aquel cuyas coordenadas se muestran en la Tabla III.1.

**Tabla III.1.-Punto de referencia del aeropuerto**

Punto de referencia del aeródromo Coord. Geográficas en ED-50	
Latitud	38° 52' 27" N
Longitud	01° 22' 27" E
Elevación	7 m sobre el nivel del mar

Fuente: Real Decreto 373/1996 de 23 de febrero

#### III.3.1.3.2. Pista de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Ibiza dispone de una pista de vuelo, la 06-24, cuyas características y dimensiones se especifican en la Tabla III.2, (coordenadas geográficas ED-50).

**Tabla III.2.- Características de la pista de vuelo**

Pista de vuelo	
Longitud	2.800 m
Anchura	45 m
Orientación	62° 06' respecto al norte magnético
Umbral 06	38° 52' 06" N 01°21' 36" E
Umbral 24	38° 52' 48" N 01° 23' 19" E

Fuente: Real Decreto 373/1996 de 23 de febrero

### III.3.1.3.3. Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de *Real Decreto num. 373/1996 de 23 de febrero* (BOE, núm. 64, de 14 de Marzo de 1996), el Aeropuerto de Ibiza se clasifica, en cumplimiento del *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, como aeródromo de **letra de clave "A"**.

### III.3.2. Servidumbres del aeródromo

#### III.3.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son: área y superficie de subida de despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

#### III.3.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (subida de despegue, aproximación, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

### III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### III.3.3.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que son necesarias establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

#### III.3.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas.** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.



- **Zona de seguridad.** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

### III.3.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas correspondientes al Aeropuerto de Ibiza se relacionan en la Tabla III.3, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (ED-50), con la altitud en metros sobre el nivel del mar.

**Tabla III.3.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Ibiza**

Instalación (VAR)	Altitud (m)	Coord. Geográficas en ED-50	
		Latitud (N)	Longitud (E)
Torre de Control con equipos VHF	47 m	38° 52' 43"	1° 22' 18"
Centro de emisores con equipos de VHF	17 m	38° 52' 51"	1° 22' 24"
Radiogoniómetro VHF	47 m	38° 52' 43"	1° 22' 18"
Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia, con medidor de distancias (VOR/DME)	11 m	38° 52' 11"	1° 22' 01"
Radiofaro no direccional (NDB)	28 m	38° 55' 00"	1° 28' 18"
Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental(LLZ/ILS)	4 m	38° 52' 01"	1° 21' 25"
Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ILS)	5 m	38° 52' 40"	1° 23' 10"
Radiobaliza intermedia del sistema de aterrizaje instrumental con radiofaro de alización (LMM/ILS)	4 m	38° 53' 07"	1° 24' 05"
Radiobaliza exterior del sistema de aterrizaje instrumental (OM/ILS)	30 m	38° 54' 52"	1° 28' 21"

Fuente: Real Decreto 373/1996, de 23 de febrero



### III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

#### III.3.4.1. Generalidades

De acuerdo al *Decreto 584/1972, de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas*, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

#### III.3.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras NDB, VOR/ DME e ILS

Las maniobras vigentes de aproximación por instrumentos al Aeropuerto de Ibiza son las siguientes:

- Aproximación instrumental de no precisión VOR/DME a la pista 24 (VOR/DME RWY 24)
- Aproximación instrumental de no precisión VOR/DME a la pista 06 (VOR/DME RWY 06)
- Aproximación instrumental de no precisión NDB L a la pista 24 (NDB L RWY 24)
- Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 24 (NDB RWY 24)
- Aproximación instrumental de precisión NDB-ILS/DME a la pista 24 (NDB-ILS/DME RWY 24)

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres vigentes, descritas en este apartado, se muestran en el plano 5.1.



### III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas vigentes

#### III.3.5.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

#### III.3.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas descritas en los capítulos anteriores son los siguientes:

- EIVISSA
- SANT ANTONI DE PORTMANY
- SANTA EULALIA DES RIU
- SANT JOSEP
- Una pequeña parte de la isla de FORMENTERA

Además, las servidumbres afectan a una pequeña zona al sur del término municipal de SANT JOAN DE LABRIJA.

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas, según se manifiesta en la Ilustración III.2.

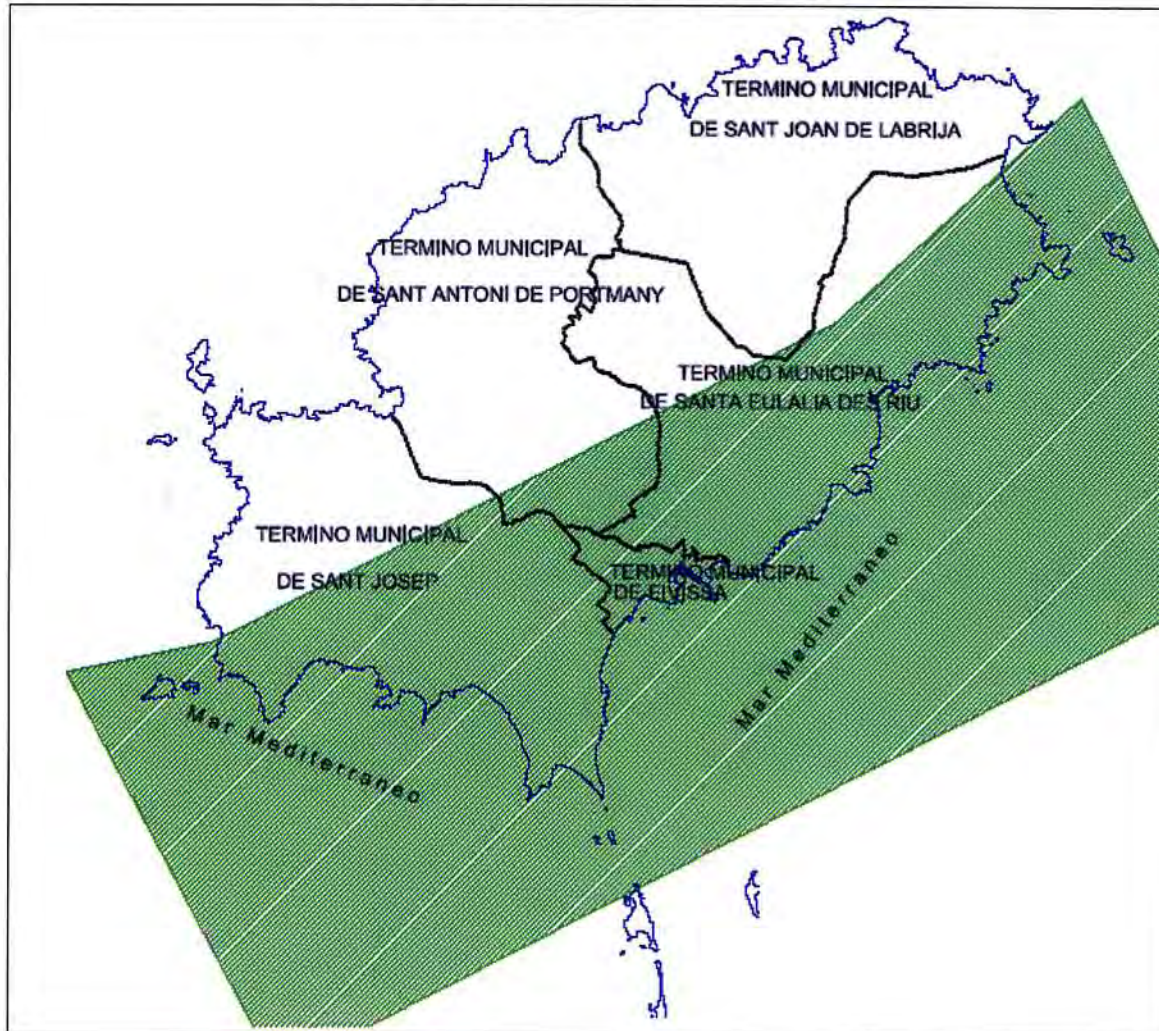


HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





Ilustración III.2.- Municipios afectados por las servidumbres vigentes





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

### III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual

#### III.4.1. Introducción

Se procede a actualizar los datos del aeródromo en virtud de la información que proporciona la Red de Control Topográfica Aeroportuaria (RCTA) de **Aena**.

##### III.4.1.1. Datos generales del aeropuerto

###### III.4.1.1.1. Punto de Referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.4. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 7 metros

Tabla III.4.- Punto de referencia

Punto	Coord. Geográficas en WGS 84		Coord. UTM en ED50 (Huso 31)		
	Latitud (N)	Longitud (E)	X (m)	Y (m)	Alt. Geod.) (m)
PR	38° 52' 22,3"	01° 22' 23,2"	358.964	4.304.131	7

Fuente: **Aena**

###### III.4.1.1.2. Pista de vuelo

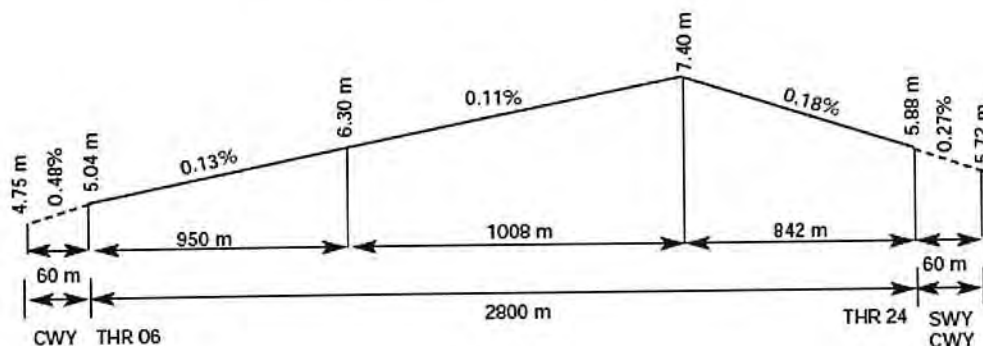
El campo de vuelos del Aeropuerto de Ibiza dispone de una única pista, denominada 06-24.

La pista 06-24 tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.800 x 45 metros. Dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y de una Zona de Parada (SWY) para la pista 06.

Las dimensiones de la franja de la pista son de 2.980 x 300 m.

El perfil longitudinal de la pista, según datos del AIP España, se presenta en la Ilustración III.3.

Ilustración III.3.- Perfil longitudinal de la pista



Fuente: AIP España

En la Tabla III.5 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales de la pista:

Tabla III.5.- Coordenadas de los umbrales de la pista

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X	Y	(metros)
Umbral 06	38° 52' 00,9"	01° 21' 31,9"	357.716	4.303.497	5
Umbral 24	38° 52' 43,5"	01° 23' 14,6"	360.212	4.304.763	6

Fuente: Aena

#### III.4.1.1.3. Clasificación del aeropuerto

Según el "Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.", la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una **longitud básica** que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de elevación. A continuación se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1° C en que la temperatura de referencia del aeródromo (29° C) exceda a la de la atmósfera tipo (14,95 °C). Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de pendiente de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma).



El coeficiente medio de reducción por elevación, temperatura y pendiente, para la pista de vuelo se muestra a continuación:

**Tabla III.6.- Cálculo de la Longitud Básica de Pista - Letra Clave de Pista**

PISTA	COEFICIENTES DE REDUCCIÓN			LONGITUD BÁSICA (**)	LETRA CLAVE (***)
	Por Elevación ( $F_h$ )	Por Temperaturas ( $F_t$ )	Por pendiente ( $F_p$ ) (*)		
	$\left(1 + \frac{0,07 * h}{300}\right)$	$[1 + 0,01 * (T_{ref} - T_{iso})]$	$[1 + Pend_{desc} * 0,1]$		
06-24	1,0017	1,1505	1,0084	2.409 m	A

(\*) La pendiente es 0,084%

(\*\*) La longitud básica se obtiene de aplicar el coeficiente resultante de multiplicar los tres factores  $F_h$ ,  $F_t$  y  $F_p$  a la longitud física de la pista

(\*\*\*) De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972 de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de 9 de agosto de servidumbres aeronáuticas.

### III.4.2. Servidumbres del aeródromo

#### III.4.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el Artículo 5º del Decreto 584/1972, modificado por decreto 2490/1974, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de las pistas y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo para la pista 06-24:

**Tabla III.7.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo**

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 31)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X	Y	(metros)
<b>PR</b>	38° 52' 22,3"	01° 22' 23,2"	358.964	4.304.131	7
<b>Umbral 06</b>	38° 52' 00,9"	01° 21' 31,9"	357.716	4.303.497	5
<b>Umbral 24</b>	38° 52' 43,5"	01° 23' 14,6"	360.212	4.304.763	6

Fuente: Aena



#### III.4.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (aproximación, subida de despegue, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *"deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea"*.

#### III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

##### III.4.3.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

##### III.4.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:

- *Zona de limitación de alturas:* En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- *Zona de seguridad:* En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.



### III.4.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas del Estado Actual correspondientes al Aeropuerto de Ibiza son las que se relacionan en la Tabla III.8, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

**Tabla III.8.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Ibiza**

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X	Y
TWR <sup>2</sup>	33	38° 52' 37,8"	01° 22' 14,1"	358.752	4.304.614
C.Emisores	28	38° 52' 46,8"	01° 22' 20,6"	358.913	4.304.889
Radiogoniómetro	33	38° 52' 37,8"	01° 22' 14,1"	358.752	4.304.614
NDB_IZA	26	38° 54' 55,7"	01° 28' 13,5"	367.483	4.308.714
LLZ 06_IBI	5	38° 52' 48,3"	01° 23' 26,3"	360.499	4.304.908
GP 06_IBI	3	38° 52' 2,2"	01° 21' 44,6"	358.023	4.303.529
DME 06_IBI	7	38° 52' 2,2"	01° 21' 44,6"	358.023	4.303.529
LLZ 24_IBZ	5	38° 51' 56,5"	01° 21' 21,1"	357.453	4.303.364
GP 24_IBZ	5	38° 52' 35,4"	01° 23' 6,0"	360.002	4.304.518
DME 24_IBZ	8	38° 52' 35,4"	01° 23' 6,0"	360.002	4.304.518
VOR_IBA	5	38° 52' 06,0"	01° 21' 57,3"	358.329	4.303.641
DME_IBA	5	38° 52' 06,0"	01° 21' 57,3"	358.329	4.303.641

Fuente: Aena

### III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

De acuerdo al Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

<sup>2</sup> Centro de comunicación VHF/UHF asociado a la Torre de Control (TWR)





#### III.4.4.1. Generalidades

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

#### III.4.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras ILS, VOR y NDB

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Ibiza:

- Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 06 (ILS RWY 06), de fecha 8 de Mayo de 2008.
- Aproximación instrumental no de precisión VOR a la pista 06 (VOR RWY 06) , de fecha 8 de Mayo de 2008
- Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 24 (ILS RWY 24), de fecha 28 de Septiembre de 2006
- Aproximación instrumental no de precisión VOR Y a la pista 24 (VOR Y RWY 24) , de fecha 28 de Septiembre de 2006
- Aproximación instrumental no de precisión VOR Z a la pista 24 (VOR Z RWY 24) , de fecha 8 de Septiembre de 2006
- Aproximación instrumental no de precisión NDB a la pista 24 (NDB RWY 24) , de fecha 8 de Septiembre de 2006

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres actuales se muestran en el plano 5.2.





### **III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado actual**

#### III.4.5.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento.

#### III.4.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los capítulos anteriores son los siguientes:

- Eivissa
- Sant Antoni de Portmany
- Sant Joan de Labritja
- Sant Josep de sa Talaia
- Santa Eulalia del Río
- Una pequeña parte de la isla de FORMENTERA

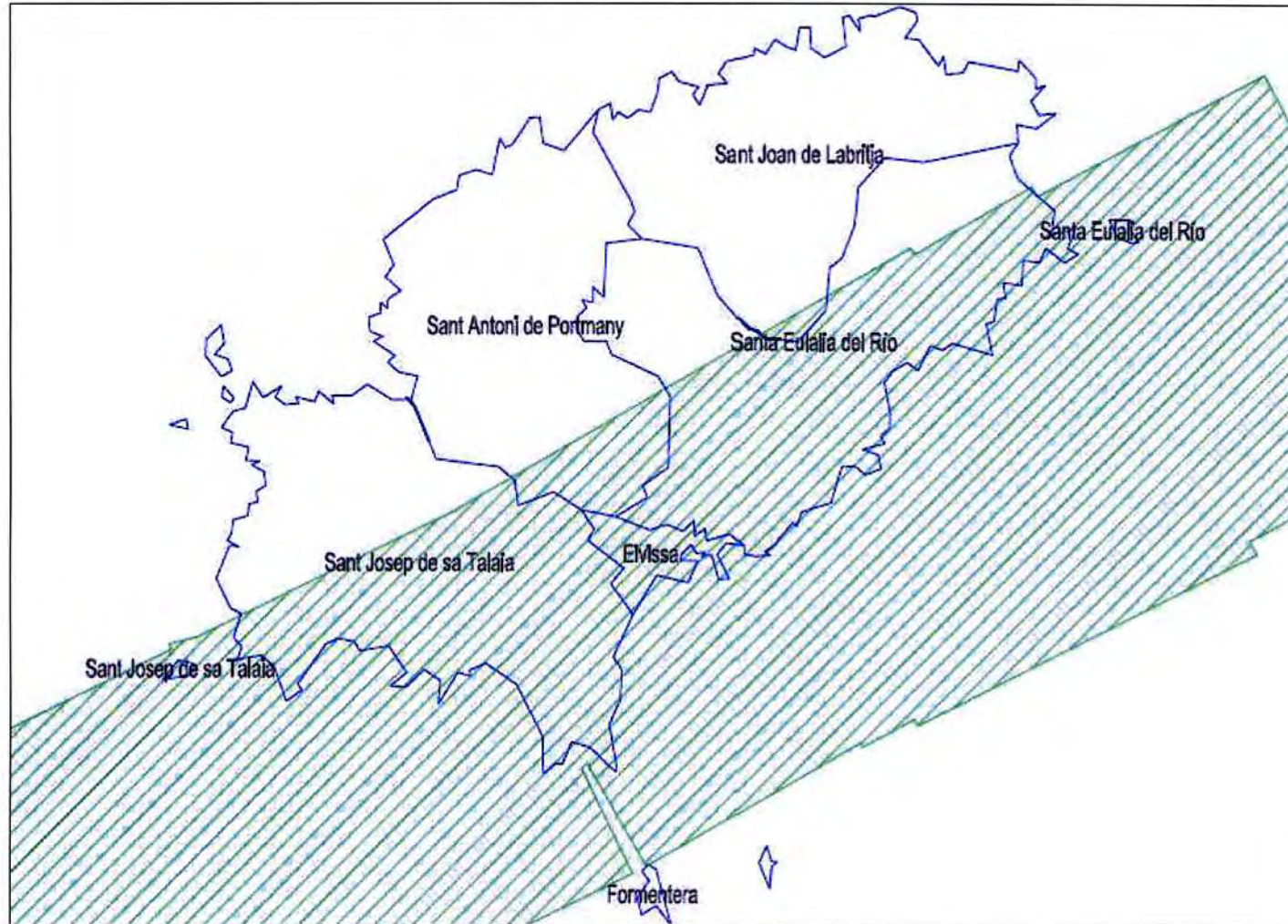
Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado actual, según se manifiesta en la Ilustración III.4.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.4.- Municipios afectados por las servidumbres actuales





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

### III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

#### III.5.1. Introducción

Con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto, se ha decidido habilitar la calle de rodadura como pista de contingencia, de forma que las aeronaves puedan operar por ella en el caso de que la pista se encuentre inutilizada por algún motivo. De este modo la isla no quedaría incomunicada si sucediera algo que no permitiese utilizar la pista. Además, se ha previsto el desplazamiento del VOR/DME fuera de la franja de la pista principal.

#### III.5.2. Punto de referencia

Las características del punto de referencia para la definición de servidumbres del Aeropuerto de Ibiza según **Aena** se muestran en la Tabla III.9.

Tabla III.9.- Punto de referencia

Punto	Coord. Geográficas en WGS 84		Coord. UTM en ED50 (Huso 31)		
	Latitud (N)	Longitud (E)	X (m)	Y (m)	Alt.Geod.) (m)
PR	38° 52' 22,3"	01° 22' 23,2"	358.964	4.304.131	7

Fuente: **Aena**

#### III.5.3. Pistas de vuelo

Con la nueva configuración propuesta las características del campo de vuelos cambian, porque aparece una nueva pista que acompaña a la ya existente. La nueva pista de contingencia es paralela a la pista actual, por lo que ésta se denominará 06R-24L, y la pista de contingencia será la 06L-24R.

La pista 06R-24L tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.800 x 45 metros. La pista de contingencia, 06L-24R, tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.380 x 45 metros.

En la Tabla III.10 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales de las pistas:



Tabla III.10.- Coordenadas de los umbrales de las pistas 06R-24L y 06L-24R

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 31)		ALTITUD (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X	Y	
Umbral 06R	38° 52' 00,9"	01° 21' 31,9"	357.716	4.303.497	5
Umbral 24L	38° 52' 43,5"	01° 23' 14,6"	360.212	4.304.763	6
Umbral 06L	38° 52' 12"	01° 21' 42"	357.964	4.303.832	7
Umbral 24R	38° 52' 48"	01° 23' 09"	360.081	4.304.904	7

Fuente: Aena

#### III.5.3.1.1. Clasificación del aeropuerto

La clasificación del aeropuerto no varía al pasar de la situación actual al desarrollo previsible, ya que ésta se rige por la longitud básica de la pista principal, llamada ahora 06R-24L, que sigue siendo la misma.

Por tanto, en virtud del Decreto 584/1972 de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de 9 de agosto de servidumbres aeronáuticas, según la longitud básica de la pista principal, el Aeropuerto de Ibiza se clasifica como de **letra de clave "A"**.

#### III.5.4. Servidumbres del aeródromo

##### III.5.4.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el Artículo 5º del Decreto 584/1972, modificado por Decreto 2490/1974, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de las pistas y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo:



**Tabla III.11.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo**

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 31)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X	Y	(metros)
<b>PR</b>	38° 52' 22,3"	01° 22' 23,2"	358.964	4.304.131	7
<b>Umbral 06R</b>	38° 52' 00,9"	01° 21' 31,9"	357.716	4.303.497	5
<b>Umbral 24L</b>	38° 52' 43,5"	01° 23' 14,6"	360.212	4.304.763	6
<b>Umbral 06L</b>	38° 52' 12"	01° 21' 42"	357.964	4.303.832	7
<b>Umbral 24R</b>	38° 52' 48"	01° 23' 09"	360.081	4.304.904	7

Fuente: **Aena**

#### III.5.4.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (aproximación, subida de despegue, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del *Decreto 584/1972*, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *"deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea"*.

#### III.5.5. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

##### III.5.5.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.



### III.5.5.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas:** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad:** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

### III.5.5.3. Instalaciones radioeléctricas

Las servidumbres radioeléctricas del desarrollo previsible sólo difieren de las actuales por el desplazamiento del VOR/DME fuera de la franja de la pista principal 06R-24L.

Todas las instalaciones radioeléctricas del Desarrollo Previsible correspondientes al Aeropuerto de Ibiza son las que se relacionan en la Tabla III.12, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

**Tabla III.12.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Ibiza**

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X	Y
TWR <sup>3</sup>	33	38° 52' 37,8"	01° 22' 14,1"	358.752	4.304.614
C.Emisores	28	38° 52' 46,8"	01° 22' 20,6"	358.913	4.304.889
Radiogoniómetro	33	38° 52' 37,8"	01° 22' 14,1"	358.752	4.304.614
NDB_IZA	26	38° 54' 55,7"	01° 28' 13,5"	367.483	4.308.714

<sup>3</sup> Centro de comunicación VHF/UHF asociado a la Torre de Control (TWR)





INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X	Y
LLZ 06_IBI	5	38° 52' 48,3"	01° 23' 26,3"	360.499	4.304.908
GP 06_IBI	3	38° 52' 2,2"	01° 21' 44,6"	358.023	4.303.529
DME 06_IBI	7	38° 52' 2,2"	01° 21' 44,6"	358.023	4.303.529
LLZ 24_IBZ	5	38° 51' 56,5"	01° 21' 21,1"	357.453	4.303.364
GP 24_IBZ	5	38° 52' 35,4"	01° 23' 6,0"	360.002	4.304.518
DME 24_IBZ	8	38° 52' 35,4"	01° 23' 6,0"	360.002	4.304.518
VOR_IBA	5	38° 52' 05"	01° 21' 58"	358.348	4.303.606
DME_IBA	5	38° 52' 05"	01° 21' 58"	358.350	4.303.606

Fuente: Aena

### III.5.6. Servidumbres de la operación de aeronaves

De acuerdo al Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

#### III.5.6.1. Generalidades

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

#### III.5.6.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras ILS, VOR y NDB

Las servidumbres operacionales del desarrollo previsible sólo difieren de las actuales en lo que se refiere a las maniobras asociadas al VOR/DME al haberse desplazado el mismo. Mientras que en lo que se refiere a las maniobras asociadas a la pista de contingencias 06L-24R, se consideran, en un principio, las mismas maniobras VOR y NDB que la pista principal, al operar la pista de contingencia como pista de aproximación de no precisión.



Plan Director del Aeropuerto de Ibiza	Código EPD 051.200
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 06 (ILS RWY 06), de fecha 8 de Mayo de 2008.</li> <li>• Aproximación instrumental no de precisión VOR a la pista 06 (VOR RWY 06) , de fecha 8 de Mayo de 2008</li> <li>• Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 24 (ILS RWY 24), de fecha 28 de Septiembre de 2006</li> <li>• Aproximación instrumental no de precisión VOR Y a la pista 24 (VOR Y RWY 24) , de fecha 28 de Septiembre de 2006</li> <li>• Aproximación instrumental no de precisión VOR Z a la pista 24 (VOR Z RWY 24) , de fecha 8 de Septiembre de 2006</li> <li>• Aproximación instrumental no de precisión NDB a la pista 24 (NDB RWY 24) , de fecha 8 de Septiembre de 2006</li> </ul> <p>Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.</p> <p>Las servidumbres del estado Desarrollo Previsible se muestran en el plano 5.3.</p> <p><b>III.5.7. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado Desarrollo Previsible</b></p> <p>III.5.7.1. Disposiciones complementarias</p> <p>De acuerdo con lo establecido en el <i>Decreto 584/1972</i>, y <i>Real Decreto Ley 12/1978</i>, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento.</p> <p>III.5.7.2. Términos municipales afectados</p> <p>Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los capítulos anteriores son los siguientes:</p>	
III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA	Página III.50



- Eivissa
- Sant Antoni de Portmany
- Sant Joan de Labritja
- Sant Josep de Sa Talaia
- Santa Eulalia del Río
- Una pequeña parte de la isla de Formentera

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, según se manifiesta en la Ilustración III.5.

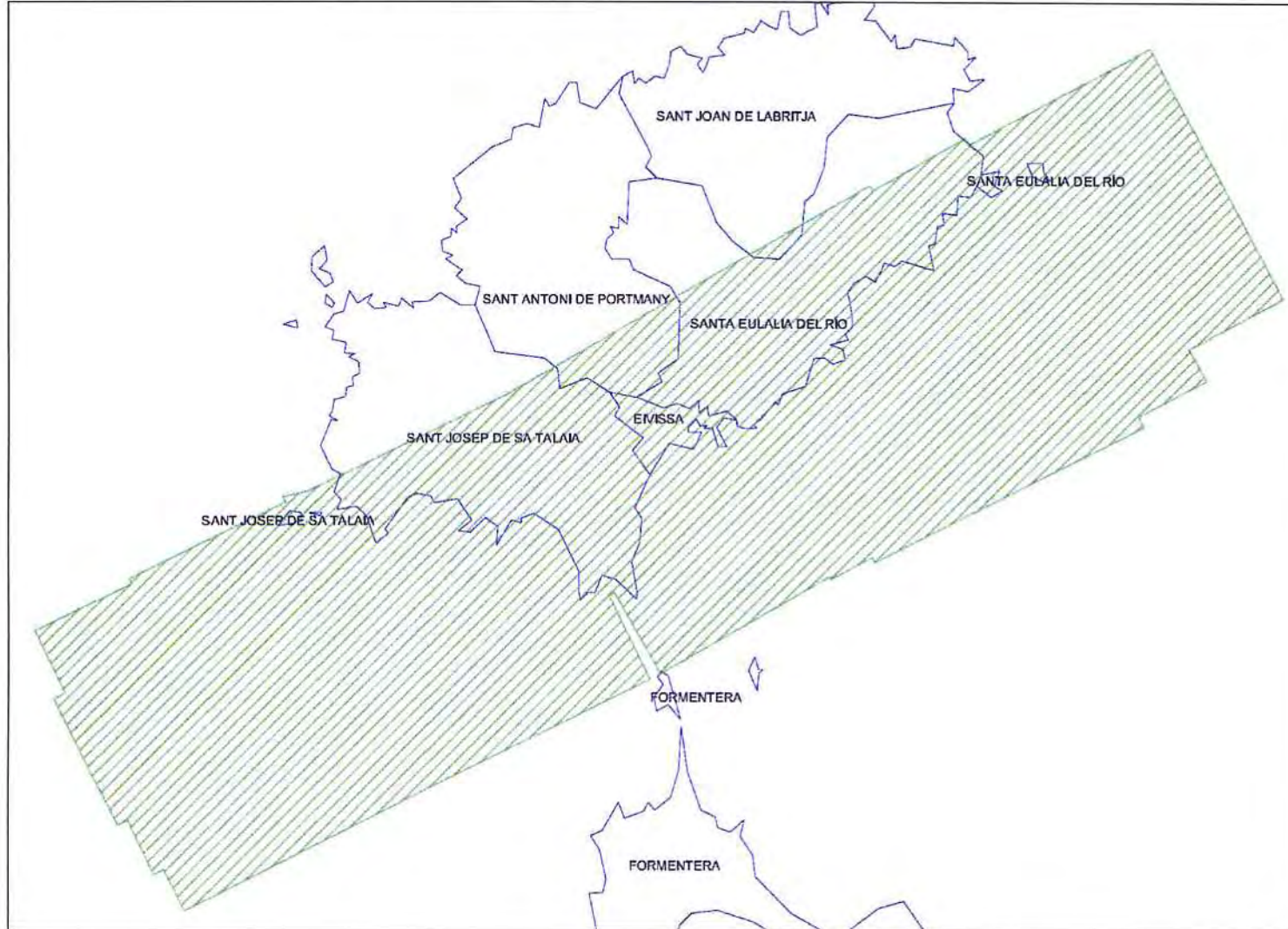




HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.5.-Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas del Desarrollo Previsible





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



### III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto

#### III.6.1. Preámbulo

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el planeamiento aeroportuario, en el presente Apartado se recogen una serie de criterios que habrán de ser tenidas en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico u otros que se encuentren afectados.

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente que "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria".

En este sentido, el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio dispone en su artículo 8 que "a los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana ... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria".

Para verificar el cumplimiento de lo anterior la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, establece que "Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio".

En este mismo sentido, la Disposición Adicional Única a la Ley 48/60, sobre Navegación Aérea, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, establece que "el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos".





Por ello, a continuación se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la referida disposición adicional.





### III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente ámbitos incluidos dentro de curvas isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta dichas huellas de ruido, tanto las correspondientes a la situación actual como las relativas al desarrollo previsible.

A tales efectos, en los ámbitos incluidos dentro de las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A) se considerarán incompatibles los nuevos usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios, así como las nuevas edificaciones o las modificaciones de las existentes destinadas a dichos usos que incrementen el número de personas afectadas, en terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural.

En ámbitos que se hallen en situación básica de suelo urbanizado incluidos en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), se consideran incompatibles las modificaciones urbanísticas relativas a usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios que supongan incremento del número de personas afectadas.

Para la consolidación de los citados usos o legalización de las edificaciones que los alberguen en cualquier categoría de suelo incluido en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), el planeamiento exigirá la adopción de medidas de insonorización con arreglo al documento básico DB-HR "Protección frente al Ruido" del Código Técnico de la Edificación a cargo de los interesados, indicando que en ningún caso correrán dichas medidas a cargo del gestor aeroportuario.

Asimismo, los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos incluidos en las isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, según lo expuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la ley 37/2003 del Ruido, de 17 de Noviembre.

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente terrenos incluidos en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer representadas en los planos 5.1, 5.2 y 5.3 que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta las superficies limitadoras de obstáculos que resulten más restrictivas en cada caso para determinar las alturas (respecto al nivel del mar) que no deberían ser sobrepasadas por ninguna nueva edificación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de

aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificación del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

Por ello, no podrán aprobarse las alteraciones de planeamiento que establezcan o aumenten alturas de edificaciones, instalaciones y construcciones, cuando, incluidos todos sus elementos, se superen las referidas superficies limitadoras en ámbitos que se hallen en la situación básica de suelo urbanizado. En terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural no podrán aprobarse alteraciones de planeamiento ni se podrán autorizar actuaciones que permitan superar las alturas máximas determinadas por las citadas superficies limitadoras.

Excepcionalmente, podrán informarse favorablemente los planes territoriales o urbanísticos o autorizarse las actuaciones que superen las superficies limitadoras de obstáculos, en aquellos casos en que, mediante estudio aeronáutico, se acredite, a juicio de la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el artículo 7º del Decreto 584/1972, sobre servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1541/2003.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies limitadoras de obstáculos presentar el correspondiente estudio aeronáutico firmado por profesional competente y visado por el colegio profesional correspondiente. No podrán aprobarse documentos de planeamiento territorial o urbanístico o autorizarse actuaciones sin que se haya pronunciado expresamente en sentido favorable la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, previa consulta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea.

Dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aún no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.



### III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios

Las construcciones, instalaciones o plantaciones en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas requieren autorización previa de la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto y el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre. En el supuesto de que las actuaciones para las que se solicite autorización recaigan en zona de servicio aeroportuario cuya titularidad no corresponda todavía al operador del aeropuerto, se recabará informe del mismo.

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas a que se refiere el epígrafe anterior serán de aplicación las limitaciones derivadas del artículo 10 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas actividades o instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.

Los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial, en cumplimiento de la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

De acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, y, consiguientemente, los informes y autorizaciones relativos a servidumbres aeronáuticas sólo podrán dar lugar a indemnización cuando impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.





### III.7. Conclusiones. Áreas de coordinación

El Aeropuerto de Ibiza es, debido a la condición insular del territorio en que se enclava, una de las infraestructuras más significativas y estratégicamente más importantes para el desarrollo de la sociedad ibicenca.

Desde su construcción y hasta la actualidad, el aeropuerto ha estado comunicado con la capital y con el resto de la isla gracias a la carretera PM-801 cuya funcionalidad y fisonomía han ido cambiando y evolucionando con el paso de los años. El desarrollo urbano e industrial experimentado por el territorio que atraviesa ha hecho que esta vía soporte de forma simultánea usos tan dispares como los derivados del tráfico de paso hacia el aeropuerto, los provocados por el tráfico de agitación de la zona industrial en que se desarrolla y los generados por los servicios públicos asociados a las zonas residenciales y turísticas como el tránsito de peatones o las paradas de autobús.

Esta superposición de usos ha hecho que la configuración actual de las carreteras resulte insuficiente para cubrir todas las demandas de forma adecuada siendo frecuentes las retenciones y los problemas generales de funcionalidad sobre todo en los periodos estivales de mayor afluencia.

Con el propósito de subsanar las deficiencias de trazado actual, se ha proyectado el nuevo acceso al Aeropuerto de Ibiza. Este proyecto responde básicamente a los siguientes objetivos:

- Dotar al aeropuerto de Ibiza de unos accesos proporcionados a su importancia estratégica y que permitan garantizar la seguridad de sus usuarios y una adecuada funcionalidad a medio y largo plazo.
- Continuar la estructuración y fortalecimiento de la red viaria principal de la Isla de Ibiza dando continuidad a las actuaciones actualmente comenzadas o en fase de estudio como el segundo cinturón de Ibiza, el tramo Ibiza San José o la Variante de Santa Eulalia.
- Mejorar la calidad de vida de los habitantes del entorno de la actual carretera PM-801, disminuyendo y minimizando los impactos sonoros y visuales generados por la misma.
- Ejecutar los objetivos anteriores con el mayor grado de integración en el entorno y el menor impacto ambiental posible.

La ejecución del proyecto supondrá la puesta en servicio de un vial que conectará el Aeropuerto de Ibiza con el principio del segundo cinturón de esta localidad mediante dos calzadas separadas con



dos carriles por sentido de circulación. La longitud total del tramo será de poco más de 6 Km en los que se ubicarán cinco enlaces (aeropuerto, Can Fonoll, Ses Salines, Playa D'en Bossa, Can Cifre y Can Escandell).

Para una mejor descripción del trazado, éste se divide en cinco tramos en función de los cinco enlaces definidos y del territorio por el que atraviesan: los dos primeros se desarrollan por un área de marcado carácter industrial; el tercero y cuarto por zonas residenciales periurbanas; y el último, por una zona urbana más consolidada. A continuación se describen las principales características de cada uno de los tramos definidos.

- El primero de los tramos comienza en el acceso al aeropuerto, que se resuelve mediante una glorieta a nivel. El nuevo trazado discurre sobre la actual carretera desdoblándose hacia el sur para permitir el establecimiento de una vía de servicio que permita el acceso de las instalaciones industriales ubicadas al norte de la carretera. Sin más elementos destacables, este tramo finaliza en el enlace de Can Fonoll que al igual que el resto de los enlaces del trazado responde a lo que técnicamente se denomina un diamante con glorieta elevada.

Esta tipología de enlace seleccionada permite obtener una gran funcionalidad y seguridad para los usuarios de la vía con una ocupación de territorio mínima y una más adecuada integración en el medio. Por otro lado, la utilización repetida de enlaces iguales facilita tanto el entendimiento de la carretera por parte del usuario como el resultado estético de la totalidad del trazado dotándole de una marcada homogeneidad.

- El segundo de los tramos une el citado Can Fonoll con el enlace de Ses Salines. Se desarrolla al igual que el tramo anterior sobre la actual PM-801 y en este caso tiene como principal condicionante su paso por la zona industrial ubicada al norte de la citada carretera. Para resolver de forma adecuada el citado paso, la traza se desdobra hacia el sur permitiendo la generación de una vía de servicio que atenderá las necesidades de comunicación de la citada zona industrial.

Este tramo finaliza a la altura del hipódromo en el enlace de Ses Salines que tal y como se ha citado anteriormente es tipológicamente idéntico al de Can Fonoll.

- El tercero de los tramos, que discurre entre el hipódromo y el enlace de Playa D'en Bossa, posee la característica especial de ser el único que no se desarrolla sobre el mismo espacio físico que ocupa la carretera actual.

Por este motivo, el trazado discurre por el sur del hipódromo bordeando el mismo al objeto de minimizar la superficie afectada y se incorpora de la forma más directa posible al corredor de la



propia PM-801 a la altura del cruce con la carretera de acceso a playa d'en Bossa donde se genera un nuevo enlace.

- A partir de este punto, ya inmersos en el cuarto de los tramos, la traza penetra en una zona con más presencia de elementos urbanos. Por este motivo, desde aquí hasta el final del tramo, se opta por deprimir el tronco de la vía hasta desarrollarlo unos seis metros por debajo del terreno natural, lo que permite lograr una combinación de zonas en falso túnel y zonas descubiertas que reduce a la mínima expresión las afecciones de la traza al territorio por el que se desarrolla.

Para finalizar las actuaciones asociadas a este tramo merece la pena destacar dos obras complementarias dirigidas a la mejora de la infraestructura urbana atravesada: por un lado, la ejecución de vías de servicio paralelas a la traza que conectarán tanto peatonalmente como para el tráfico rodado la zona del instituto con el centro de Ibiza, y por otro lado, la obra de arreglo del camino del cementerio que se convertirá en un boulevard completando así la obra comenzada por el Ayuntamiento de Ibiza.

- El quinto y último de los tramos va desde el Enlace de Can Cifre hasta el final del tramo en el enlace de Can Escandell y es en todo su recorrido un falso túnel de unos 800 m de longitud.

Esta solución así adoptada permite no solo la minimización de la ocupación de terreno sino una garantía de seguridad, funcionalidad adecuada y supresión de las molestias sonoras y visuales habitualmente generadas por las vías de alta capacidad.



Ilustración III.6.- Proyecto de desdoblamiento del viario de acceso al aeropuerto





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO