

0. Resumen Ejecutivo



El Plan Director del Aeropuerto de Ibiza que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 31 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 14 de septiembre de 2001.

El "Artículo 7. Revisión de los Planes Directores" del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

La Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados acordó, en su sesión del día 5 de octubre de 2004, aprobar con modificaciones la Proposición no de Ley sobre la modificación de los planes directores sectoriales de los aeropuertos de las Illes Balears, entre los que se encuentra el Aeropuerto de Ibiza, para adecuarlos a las Directrices de Ordenación del Territorio vigentes así como de revisar las previsiones de crecimiento de tráfico aéreo, todo ello siguiendo criterios de seguridad y calidad en la prestación de los servicios.

En el caso del Aeropuerto de Ibiza, el **objeto** de este nuevo Plan Director **es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Ibiza**, definiendo y ordenando los diferentes subsistemas que lo integran y estructuran, conforme a su funcionalidad interdependiente, buscando un equilibrio armónico y eficiente de la actividad global aeroportuaria y garantizando su desarrollo y expansión futuros.

Casi la totalidad del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Ibiza (98,85%) es comercial. Resulta significativo el acusado descenso producido desde el año 2000 en el tráfico internacional no regular, que era tradicionalmente el más importante en Ibiza.

El tráfico total del aeropuerto ha recuperado en el último año los valores de 1999 después de haber caído durante 2001 y 2002, previsiblemente como consecuencia de la crisis sufrida por el transporte aéreo mundial a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en EEUU. Dicha recuperación se ha debido principalmente al crecimiento experimentado por el tráfico nacional regular durante los últimos 6 años.

Por países, el tráfico comercial de pasajeros mayoritario en el 2006 fue nacional, lo que supuso el 43,53% del total, seguido del tráfico comercial de pasajeros con el Reino Unido, que representó el 26,62% del tráfico total comercial de pasajeros. También hay gran número de pasajeros procedentes de Alemania e Italia, que suponen, respectivamente el 12,88% y 11,20% del total.



Las principales compañías usuarias son de España o Reino Unido. Las cuatro más importantes fueron Spanair, Thomsonfly, Iberia, Air Nostrum y Air Europa, que movieron respectivamente el 10,79%, el 10,06%, 9,93%, 9,66% y 8,75% del total del tráfico comercial de pasajeros del aeropuerto durante el año 2006. Las aeronaves más habituales en Ibiza son los Airbus A-320 y A-319, los Dash 8-300, los Boeing B757-200 y B737-800, el Aeroespatale ATR-72 y el MD83.

Tanto el tráfico comercial de pasajeros como el de aeronaves comerciales tiene un carácter marcadamente turístico, principalmente en julio y agosto. Durante la semana se aprecia que el sábado y el domingo son los días de mayor tráfico.

En la estimación de la demanda del PD del 2001 se preveía un tráfico de 5.350.223 pasajeros para el año 2006, cifra superior a la alcanzada realmente, que fue de 4.460.143 pasajeros.

Se han identificado siete factores, tanto intrínsecos como extrínsecos, de mayor impacto en la demanda de tráfico aéreo para la elaboración de los diversos escenarios de desarrollo: el turismo, el Producto Interior Bruto nacional, el Producto Interior Bruto del Reino Unido, las *Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears*, el *Plan Territorial de Ibiza y Formentera*, la *Comisión de Fomento de la Vivienda* y la aparición de las compañías de bajo coste (CBC).

Teniendo en cuenta estos factores se han desarrollado tres posibilidades que representen las posibles evoluciones del tráfico comercial: escenario alto, escenario medio, escenario bajo.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Ibiza se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3) en el escenario medio 5.670.000 pasajeros comerciales, en el escenario alto 7.090.000 pasajeros y en el escenario bajo 4.730.000 pasajeros comerciales.

Estos tráficos anuales se corresponden, en el Aeropuerto de Ibiza, con unos tráficos horarios de diseño de 3.530 pasajeros por hora y 30 aeronaves por hora, para el Horizonte 3.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el Horizonte 3 se produzcan 67.000 operaciones anuales y el número de pasajeros comerciales totales sea 5.740.000.

En general la demanda de tráfico esperada resulta notablemente inferior a la que se calculó para el Plan Director aprobado por la Orden Ministerial de 31 de julio de 2001.

En la actualidad se dispone de una única pista pavimentada (06-24) de 2.800x45, cuatro calles de salida y una calle de rodaje paralela a la pista que sirve a las dos cabeceras. La pista tiene una



capacidad declarada de 22 movimientos/ hora y el conjunto del campo de vuelos tiene una capacidad de 26 operaciones/ hora. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 24 puestos de estacionamiento con una capacidad de 32 movimientos/ hora. Esta capacidad es suficiente para atender la demanda prevista, por lo que no serían necesarias actuaciones.

En el ajuste capacidad/demanda se detecta la necesidad de ampliación de la plataforma de Aviación General, del Edificio Terminal de pasajeros, del Edificio Terminal de Aviación General, del aparcamiento de vehículos, de líneas telefónicas y del sistema de abastecimiento de combustible.

La configuración del **campo de vuelos** presenta carencias en el cumplimiento de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas mediante el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo. En concreto, no se cumple la norma de que para la categoría 4-E del aeropuerto la franja de pista se extienda lateralmente al menos 150 m a cada lado del eje de pista ya que hacia el este tiene una anchura de 147 m. Tampoco cumple la normativa la franja de la calle de rodaje, que debe extenderse a 47,5 m a cada lado de su eje. Por otra parte existen una serie de objetos e instalaciones frangibles y no frangibles situados en la franja de pista, en el área de seguridad de extremo de pista y en la zona libre de obstáculos que deberían ser trasladados o eliminados para cumplir con las premisas de seguridad para estas zonas recogidas en la normativa vigente..

Adicionalmente por tratarse de un aeropuerto insular se estima adecuado contar con una pista de contingencia que permita que el aeropuerto no quede cerrado al tráfico en caso de accidente o incidente en la pista principal. En el Plan Director de 2001 se planteaban soluciones a este problema. En el presente documento, para respetar al máximo el límite sur del aeropuerto actual, ya que cualquier ampliación del mismo en esta dirección, implicaría la afección al Parque Natural de Ses Salines de Ibiza y Formentera, se propone la adecuación de la calle de rodaje como pista de contingencia, para permitir la operatividad del mismo en caso de inhabilitación de la pista principal, nunca para el uso simultáneo con la actual. Será necesario ampliar la anchura de la calle de rodadura a 45 m para cumplir la normativa *vigente* respecto al ancho de una pista para aeropuertos de número de clave 4.

En el estudio del emplazamiento de los umbrales de dicha pista se ha tenido en cuenta la necesidad de que las superficies de aproximación y ascenso al despegue no se vean vulneradas por el vallado perimetral, y que no se penetre en la ZEPA situada en las proximidades de la cabecera 06L. La pista tendrá una distancia entre umbrales de 2.380 m, con un desplazamiento de umbral 06L de 300 m, y el eje de la misma estará situado a 184 m de eje de la pista actual.



También se propone la construcción de nuevas calles de salida rápida asociadas a las dos cabeceras de la pista principal. Dichas calles estarán ubicadas a 1.725 m de los umbrales 06 y 24, de modo que se minimice el tiempo de ocupación de pista de las aeronaves. Se regularizarán las franjas de pista y calle de rodaje (pista de contingencia) y se trasladarán fuera de la franja de pista las dos casetas no frangibles existentes y fuera del área de seguridad de extremo de pista la caseta del ILS. Además será necesario reponer el camino perimetral y el vallado fuera de las franjas de la pista principal y de contingencia.

Fuera de los límites de la Zona de Servicio, en las proximidades del límite sur, se encuentran varias edificaciones, entre las que se encuentra la Torre de Can Toni Rei, que está calificada como Bien de Interés Cultural (B.I.C.) A fin de minimizar la ocupación de terrenos en el Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera y evitar la afección a dichas construcciones se plantea una delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto que discurra de modo tal que evita la afección a las construcciones mencionadas.

Por otra parte, para cumplir los requerimientos de la normativa vigente (Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo), resulta afectado el trazado del camino que transcurre paralelamente al camino perimetral y que será necesario reponer en terrenos que serán adquiridos por **Aena** pero se mantendrán fuera del vallado que delimita el recinto aeroportuario.

El **Edificio Terminal de Pasajeros**, en su actual configuración, tiene una superficie total de 33.496 m² aproximadamente. Se propone ampliar el Edificio Terminal por su extremo noreste aumentando la oferta de espacio destinado a la zona de llegadas (sala de recogida de equipajes y zona de colas de control de pasaportes). Se reestructurará la sala de recogida de equipajes con la finalidad de separar los flujos de pasajeros comunitarios (Schengen y no Schengen) y los internacionales puros. Se propone la apertura de un acceso a continuación de los hipódromos ya existentes y la instalación de 2 nuevos hipódromos a continuación del mismo. En la nueva zona de acceso se ubicarán los 8 controles de pasaportes lo que supone la remodelación de un área de unos 1.300 m². La ampliación propuesta en esta planta, de unos 2.150 m², también reserva espacio destinado a zonas privadas, así como para como una posible Sala de Autoridades, oficinas de compañías, almacenes, etc.

Por el extremo suroeste, el nuevo edificio tendrá una profundidad de unos 43 m, por lo que se deberá desplazar el carrusel del patio de carrillos, y crecerá longitudinalmente en 10 m (un módulo). De esta forma se amplía el espacio destinado de formación de colas, a la vez que se pasa de 12 mostradores a 17, uno de ellos destinado a equipajes especiales.



Respecto a la primera planta, se plantea una ampliación de 4.550 m² junto a la ampliación de la zona de controles de seguridad en salidas, pasando de los 6 existentes a los 7 necesarios, y la zona correspondiente al nuevo edificio en el extremo suroeste. Las nuevas zonas noreste y suroeste se destinarán en su totalidad a zonas privadas.

Con esta ampliación se inhabilitan los Talleres de Iberia localizados actualmente al noreste del Edificio Terminal de Pasajeros, por lo que se propondrá su traslado a la parcela situada al oeste del mismo, dentro de la Zona de Apoyo a la Aeronave.

Se ampliarán los **aparcamientos** mediante la construcción de un edificio de aparcamientos de 3 niveles en la parcela del actual aparcamiento público, capaz de alojar unas 710 plazas en dos de las plantas y unas 550 la restante. Para ello se trasladarán los depósitos de agua y butano al sudoeste de la Central Eléctrica, en la Zona de Abastecimiento.

Además, se propone la construcción de un aparcamiento en superficie en la zona de la Central Eléctrica y el Centro de Emisores, de unos 26.000 m², destinada al depósito de vehículos de alquiler, lo que obliga a demoler la antigua vivienda del Director del aeropuerto y los almacenes situados en la zona. También se construirán bolsas de vehículos de alquiler, taxis y grúas. Se adecuarán los viales a la nueva configuración.

Se propone la urbanización de un área destinada a esta **Zona de Apoyo a la Aeronave**, en la que se podrían construir uno o varios hangares, y un aparcamiento asociado en el extremo suroeste de la plataforma. Se trasladarán a esta zona los Talleres de Iberia que quedan inhabilitados tras la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros.

Se construirá un **nuevo Edificio SEI** en la parcela ocupada por el actual, manteniendo la alineación de la fachada aire y la calle de salida a pista. También se mantendrá la Torre de Observación actual. Se procederá a la demolición del actual edificio por fases para ir construyendo el nuevo al mismo tiempo. Al no disponer el aeropuerto de una plataforma de pruebas contraincendios, se construirá una al norte del apartadero de espera de la cabecera 24.

En cuanto a la **Torre de Control**, se propone la remodelación de la misma para dotarla de las dimensiones adecuadas para alojar tanto los puestos de trabajo, como los espacios necesarios para albergar nuevas instalaciones y sistemas técnicos y de control.

También se trasladan los Talleres de **Aena** a la parcela situada al sureste de la Central Eléctrica.



La **plataforma** de estacionamiento de aeronaves comerciales tiene capacidad para 24 aeronaves, aunque actualmente (2006) se pueden considerar operativos para la Aviación Comercial un máximo de 19 puestos, ya que los restantes se usan para jets privados de gran tamaño.

Se ampliará la plataforma comercial permitiendo que el espacio en plataforma dónde se ubican dos nuevas posiciones autónomas tipo A-320 pueda ser utilizado, en su defecto, como Puesto de Estacionamiento Aislado. Se añade además una nueva calle de acceso a plataforma, al final de la misma. Se reconfigura la distribución de los puestos de estacionamiento situados frente al Edificio Terminal y los viales de servicio, para que no invadan los márgenes de seguridad de los puestos tras la ampliación de Edificio Terminal.

Por otro lado, se plantea la utilización del puesto 34 y su zona aledaña de la plataforma de Aviación Comercial, situado frente al Bloque Técnico y con buena visibilidad desde la Torre de Control, para el estacionamiento de 4 helicópteros.

En el Plano 4.1. "Zona de Servicio Propuesta. Estructura" se indica la ampliación de plataforma propuesta de 58.000 m².

Se construirá un **Edificio Terminal de Aviación General** al noroeste de la plataforma de aproximadamente 1.000 m² para poder tratar, de forma separada, la demanda de usuarios de vuelos de este tipo de tráfico. Se urbanizará la zona circundante al edificio para dar cabida a un aparcamiento para Aviación General.

También se ampliará la **plataforma de Aviación General** unificando las tres plataformas existentes para disponer de mayor superficie y aglutinar en una misma zona los puestos destinados a aeronaves tipo Learjet y Cessna 401. Estas actuaciones se localizarían en terrenos actualmente propiedad de aeropuerto.

Las posiciones de mayor tamaño, que emplean los jets privados principalmente en temporada de verano, se ubican al este de la plataforma anterior, de modo que da continuidad a la misma. Esta zona queda dentro de la franja de la pista de contingencia si se emplea la calle de rodadura como tal, con lo que dichos estacionamientos quedarán inhabilitados si se opera con la pista de contingencia. Dicha ampliación está ubicada en un terreno que **Aena** deberá adquirir para preservar la integridad de la franja de la pista de contingencia.

Se añaden dos calles de acceso, una de ellas de acceso al área destinada a aeronaves de mayor tamaño, y otra a la plataforma adyacente a la de Aviación Comercial.



Se propone la adquisición de un nuevo **tanque de combustible**, para lo que se ampliará la superficie donde actualmente están los dos tanques aéreos en 1.825 m².

Se trasladarán los **depósitos de agua y butano** al sudoeste de la Central Eléctrica debido a la construcción del nuevo aparcamiento, y se adecuarán las instalaciones de suministro de agua a largo plazo.

Se adaptará la infraestructura de **líneas telefónicas** a las nuevas necesidades.

Respecto a los **viales**, se construirán nuevos viales para dar acceso a los aparcamientos previstos en la Zona de Aviación General, la Zona de Pasajeros, Zona de Actividades Complementarias y la Zona de Apoyo a la Aeronave. El camino perimetral deberá reponerse en las zonas afectadas por la regularización de las franjas tanto de la pista principal, como de la de contingencia, para el cumplimiento de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público.

Se requerirá la **adquisición de 34,11 ha de terrenos** para poder realizar la regularización de las franjas de la pista actual y de contingencia, y su nivelación correspondiente, así como para llevar a cabo las demás actuaciones que no están dentro de los límites del actual terreno del aeropuerto.

El límite de la Zona de Servicio se ajustará, por su parte suroeste, a las posibilidades existentes de ampliación por esta zona.

