

1. Antecedentes y Marco Jurídico



Contenidos

1. Antecedentes y Marco Jurídico.....	1.1
1.1. El Plan Director	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Ibiza	1.5
1.3. Marco Legal	1.15
1.4. Alcance, y vigencia del Plan Director	1.22
1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.22
1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.22
1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.23
1.5. Reseña histórica del Aeropuerto	1.24



1.1. El Plan Director

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

En este sentido, el Plan Director es una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por **Aena** para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

El R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres. Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

La Zona de Servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas son las siguientes: 1. "Subsistema de Movimiento de Aeronaves"; 2. "Subsistema de Actividades Aeroportuarias", con sus correspondientes zonas funcionales y 3. "Zona de Reserva Aeroportuaria".

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y



estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

Zona de Pasajeros

Zona de Carga

Zona de Apoyo a la Aeronave

Zona de Servicios

Zona de Aviación General

Zona de Abastecimiento

Zona de Actividades Complementarias

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

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.



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

Conforme a esto, los criterios de diseño adoptados para el Aeropuerto de Ibiza son:

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobra y estacionamiento, se diseñará para las horas punta de tráfico comercial definidas para los horizontes de estudio considerados dentro del Desarrollo Previsible.
- El Área de accesos se diseñará para las horas de máxima afluencia de pasajeros. Igualmente, el Área de aparcamiento se diseñará con el mismo criterio anterior.
- El Edificio Terminal de Pasajeros y sus diversas dependencias se diseñarán atendiendo a los criterios establecidos por IATA. Aena ha considerado como parámetros estándar para sus instalaciones los correspondientes a niveles de calidad de servicio B establecidos para la hora de diseño de cada horizonte de estudio del Desarrollo Previsible.
- El resto de las zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas, teniendo en cuenta las características y tipología del aeropuerto en estudio.

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

La Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados ha acordado, 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 las páginas siguientes se recogen tanto la resolución de la Comisión como las actas de la sesión anteriormente citada.



Propuesta sobre modificación del Plan Director de ampliación del Aeropuerto de Ibiza.

Resolución de la Mesa del Congreso de 22 de octubre de 2004

CONGRESO

22 DE OCTUBRE DE 2004.—SERIE D. NÚM. 90

- En particular, fortalecer la función directiva en los centros docentes y respaldar la autoridad de los profesores.
- Reforzar el plan especial de formación del profesorado.
- Elaborar un plan de acción tutorial destinado a la formación específica del profesorado, para afrontar las situaciones de conflicto y dificultades que se presenten en el desarrollo de la convivencia escolar.
- Elaboración de planes y programas de formación específicos para inspectores y directores de los centros docentes, que incluya a las familias para la adquisición de habilidades y técnicas de resolución de conflictos.
- Promover congresos, jornadas o seminarios de carácter científico para el debate de la violencia escolar, e intercambio de experiencias.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 7 de octubre de 2004.—Eduardo Zaplana Hernández-Soro, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Asuntos Exteriores

161/000157

Mediante escrito de fecha 30 de septiembre de 2004 se ha retirado por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unidad-Iniciativa per Catalunya Verds la Proposición no de Ley sobre la reapertura y culminación del proceso del caso Soria siguiendo la decisión de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos de la Organización de Estados Americanos (OEA) publicada en el «BOGC, Congreso de los Diputados», serie D, núm. 54, de 13 de julio de 2004.

Lo que se publica de conformidad con el artículo 97 del Reglamento del Congreso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de octubre de 2004.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, Manuel Alba Navarro.

Comisión de Fomento y Vivienda

161/000121

La Comisión de Fomento y Vivienda en su sesión del día 5 de octubre de 2004, ha acordado aprobar con modificaciones la Proposición no de Ley sobre la modificación de los planes directores sectoriales de los aeropuertos de las Illes Balears, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y publicada en el

«BOGC, Congreso de los Diputados», serie D, núm. 44, de 28 de junio de 2004, en los siguientes términos:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Modificar los Planes Directores de los aeropuertos de Ibiza, Menorca, Palma de Mallorca y Son Bonet para:

- Adecuarlos a las Directrices de Ordenación del Territorio vigentes.
- Revisar las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo.

2. En todo caso, realizar únicamente las actuaciones inversoras necesarias en los anteriores aeropuertos, siguiendo criterios de seguridad y calidad en la prestación de los servicios.

3. En relación con la participación y colaboración de las Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales y otros agentes económicos o sociales en la gestión de los aeropuertos se estudien los mecanismos de participación de las instituciones de la Comunidad Autónoma en la gestión de los aeropuertos de Illes Balears.»

A dicha Proposición no de Ley se formuló una enmienda, cuyo texto, asimismo, se inserta.

Se ordena su publicación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de octubre de 2004.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, Manuel Alba Navarro.

A la Mesa de la Comisión de Fomento y Vivienda

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 194.2 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley sobre la modificación de los planes directores sectoriales de los aeropuertos de las Illes Balears, del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, para su debate en la Comisión de Fomento y Vivienda.

Enmienda

De sustitución.

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Modificar los Planes Directores de los aeropuertos de Ibiza, Menorca, Palma de Mallorca y Son Bonet para:

- Adecuarlos a las Directrices de Ordenación del Territorio vigentes.





CONGRESO

22 DE OCTUBRE DE 2004.—SERIE D. NÚM. 90

— Revisar las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo.

2. En todo caso, realizar únicamente las actuaciones inversoras necesarias en los anteriores aeropuertos, siguiendo criterios de seguridad y calidad en la prestación de los servicios.

3. En relación con la participación y colaboración de las Comunidades Autónomas, corporaciones locales y otros agentes económicos o sociales, en la gestión de los aeropuertos, continuar con los estudios que, a nivel general, está realizando el Ministerio de Fomento que permitan encontrar la fórmula más adecuada y coherente para el mejor funcionamiento de toda la red aeroportuaria de Aena.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de octubre de 2004.—Diego López Garrido, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.

161/000137

La Comisión de Fomento y Vivienda en su sesión del día 5 de octubre de 2004, ha acordado aprobar con modificaciones la Proposición no de Ley relativa a la mejora de la accesibilidad en las oficinas de Correos, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y publicada en el «BOGC. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 48, de 2 de julio de 2004, en los siguientes términos:

«El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento a:

1. Realizar, antes de finalizar julio del año 2005, un estudio sobre el estado de adaptación a los criterios de accesibilidad de todas las Oficinas Postales.

2. Establecer, conjuntamente con la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, un plan de supresión de las barreras arquitectónicas en las Oficinas que prestan el servicio postal, en donde se establecerá el año 2008 como plazo máximo de ejecución del plan.»

A dicha Proposición no de Ley se formularon dos enmiendas, cuyos textos, asimismo, se insertan.

Se ordena su publicación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de octubre de 2004.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, Manuel Alba Navarro.

A la Mesa de la Comisión de Fomento y Vivienda

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley, del Grupo Parlamentario Catalán, relativa a la mejora de la accesibilidad en las oficinas de Correos.

Enmienda al apartado I

De modificación.

El apartado I quedará redactado de la siguiente forma:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Realizar antes de finalizar el año 2005, un estudio sobre el estado de adaptación a los criterios de accesibilidad de todas las Oficinas de Correos.»

Justificación.

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal, establece un plazo de dos años, desde la entrada en vigor de esta ley, para establecer las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que deben reunir las oficinas públicas, dispositivos y servicios de atención al ciudadano.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de octubre de 2004.—Eduardo Zaplana Hernández-Soro, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

A la Mesa de la Comisión de Fomento y Vivienda

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 194.2 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley relativa a la mejora de la accesibilidad en las oficinas de Correos, del Grupo Parlamentario Catalán, para su debate en la Comisión de Fomento y Vivienda.

Enmienda

De sustitución.

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Realizar, antes de finalizar julio de 2005, un estudio sobre el estado de adaptación a los criterios de accesibilidad a las oficinas Postales.





Propuesta sobre modificación del Plan Director de ampliación del Aeropuerto de Ibiza.

Acta de la Mesa del Congreso de 5 de octubre de 2004

CONGRESO

5 DE OCTUBRE DE 2004.—NÚM. 93

sideración de que pudiera haber una conexión directa del Puerto de Bouzas y de la zona franca de Vigo con Porriño y la plataforma logística de Salvaterra, lo cual permitiría impulsar notablemente el tráfico de mercancías, y todo ello intentando alterar lo menos posible la trama urbana de Vigo, de modo que la agresión, pese a lo que ya está construido, sea menor.

En este sentido, y porque creemos que su planteamiento en el fondo es muy correcto, presentamos una enmienda de modificación en la que, como ustedes verán, sugerimos dos puntos: primero, que se acelere el estudio informativo de nuevo trazado de la autovía Vigo-Porriño, que se adjudicó en noviembre de 2003, y se proceda rápidamente a someter dicho estudio al trámite de información pública; y segundo, que se asuma por parte del Congreso de los Diputados la ejecución de la salida ferroviaria de Vigo por el sur y se acelere en lo posible su tramitación con el objetivo de garantizar la operatividad de la conexión Vigo-Porto en el año 2009, que es el plazo que nos hemos dado en el acuerdo que el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó el 22 de junio de 2004.

Este es nuestro planteamiento, y esperamos, señora Fernández Dávila, tener la oportunidad de conversar con usted respecto de la situación de esta enmienda, porque a ello estamos plenamente abiertos.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún otro grupo parlamentario desea hacer uso de la palabra? (Pausa.) En consecuencia voy a dar la palabra a la señora Fernández Dávila para que manifieste su posición respecto a la enmienda.

La señora FERNÁNDEZ DÁVILA: En principio estamos dispuestos a tratar de buscar una transacción a nuestra propuesta y a las dos enmiendas presentadas por el Grupo Socialista y el Grupo Popular, pero siempre dentro del criterio que hizo posible que nosotros presentáramos esta proposición no de ley. No se nos ocurrió lo del túnel para la salida sur del ferrocarril y para resolver el problema de la siniestralidad porque sí, sino porque contamos también con estudios de técnicos suficientemente cualificados como para considerar que existe la posibilidad de un túnel que pueda tener la doble utilidad de la infraestructura de ferrocarril y la infraestructura viaria. Somos además conocedores de todo el proyecto que existe para la conexión del ferrocarril desde la salida de la estación de Vigo hasta donde tendría que enlazar con el túnel del que estaríamos hablando, igual que las conexiones con el puerto y la zona franca. Por eso presentamos la propuesta de este trazado con el túnel, precisamente porque la ubicación donde comenzaría la entrada del túnel sería donde convergerían todas estas otras infraestructuras de comunicación con la ciudad de Vigo, pero sobre todo con aquellas otras infraestructuras importantes para la economía de toda la...

El señor PRESIDENTE: Señora Fernández, le ruego que fije su posición respecto a las enmiendas, no haga un nuevo turno de intervención.

La señora FERNÁNDEZ DÁVILA: La posición es que hablaremos para hacer una transacción y proponerla a la hora de votar.

El señor PRESIDENTE: Esta intervención final de la señora Fernández me da pie para decir a SS.SS., para que lo conozcan —no lo dije antes—, que no se votará antes de la una.

La Presidencia está en condiciones de darles a ustedes el orden en que se van a debatir los puntos del orden del día tratando de casar las peticiones que se han referido. Hemos visto en primer lugar la número 1, veremos a continuación la 2 y la 3, después la 12, después la 6, la 7, la 9 y la 11, y finalmente la 4, la 5 y la 8.

— **SOBRE LA MODIFICACIÓN DE LOS PLANES DIRECTORES SECTORIALES DE LOS AEROPUERTOS DE LAS ILLES BALEARS, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS.** (Número de expediente 161/000121.)

— **SOBRE MODIFICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE PALMA Y PARALIZACIÓN, PARA SU RECONSIDERACIÓN, DE LAS EJECUCIONES DE OBRAS Y LOS PROCESOS DE CONCESIÓN Y EXPROPIACIÓN ASOCIADOS AL CONVENIO DE COLABORACIÓN, COORDINACIÓN Y APOYO PARA LA FINANCIACIÓN Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE CARRETERAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ILLES BALEARS RELATIVAS A MALLORCA, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC).** (Número de expediente 161/000153.)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al debate de las proposiciones no de ley números 2 y 3. En primer lugar, tiene la palabra el señor Herrera para presentar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds sobre la modificación de los planes directores sectoriales de los aeropuertos de las Illes Balears.

El señor HERRERA TORRES: Nuestro grupo presenta esta proposición no de ley entendiendo que en los tres principales aeropuertos de las Islas Baleares había proyectos desmesurados de ampliación de los respectivos aeropuertos. En el aeropuerto de Son Sant Joan, en Mallorca, la ampliación prevé para el año 2015 una cifra de 38 millones de pasajeros. La paradoja se pro-





duce cuando vemos las cifras de Son Sant Joan y en los últimos años ha habido una disminución del tráfico de pasajeros y, pese a esta disminución, la ampliación prevé doblar la capacidad del aeropuerto. De la misma manera podríamos hablar del aeropuerto de Ibiza, con una disminución paulatina del número de pasajeros y, pese a ello, un aumento de más del doble de su capacidad. También preocupante es la situación en Menorca, pues las características son las mismas que en los anteriores aeropuertos, pero, además, en el caso de Menorca esta ampliación influiría muchísimo en lo que es para todos una de las reservas principales de la biosfera en todo el Estado español.

Ante estos tres casos impulsados por la Administración central y sin que haya existido voluntad de consenso ni de consultas con el Gobierno autonómico, nuestro grupo planteaba la necesidad de abordar estas ampliaciones y de frenar o redimensionar cómo tenían que ser las mismas. De hecho creemos que es absolutamente incompatible la protección del territorio, la utilización de los recursos, con una ampliación desmesurada de las infraestructuras. Esto es más grave en el caso de islas donde, como SS.SS. saben, el equilibrio ambiental depende mucho más aún de las dimensiones que le demos a cada una de las infraestructuras. De hecho estas ampliaciones han ido en contra de los planes territoriales de algunos consells insulars o, por la vía de los hechos, definen un modelo de desarrollo que tiene poco que ver con lo planteado por parte de los diferentes consells insulars.

La proposición no de ley también trata sobre el aumento de vuelos en el aeródromo de Sant Bonet, una instalación rodeada de núcleos de población en el municipio de Marratxí, en Mallorca, que creemos que afectaría muchísimo y supondría un aumento de las molestias para los vecinos y, sobre todo, la pérdida de un área que el ayuntamiento tenía previsto destinar a zona verde. Por todo ello, nuestro grupo plantea cuatro puntos: la retirada de los proyectos; la negociación con el Gobierno de las Islas Baleares de la inversión necesaria para la mejora de las instalaciones siguiendo criterios de seguridad y servicio a los usuarios, sin responder a la perspectiva de un aumento desmesurado del tráfico aéreo; el traspaso de las competencias en la gestión de los aeropuertos y que se desarrollen estas actuaciones en el plazo máximo de un año.

Ante estas propuestas —y avanzo la posición posterior, ya que hemos recibido enmiendas del Grupo Socialista—, nuestro grupo estaría dispuesto a aceptar las enmiendas números 1 y 2. Y para la número 3 planteamos la siguiente redacción: En relación con la participación y colaboración de las comunidades autónomas, corporaciones locales y otros agentes económicos y sociales en la gestión de los aeropuertos se estudiarán los mecanismos de participación de las instituciones, de la comunidad autónoma en la gestión de los aeropuertos de las Illes Balears. A nuestro grupo le gustaría ir más allá de esto, pero entendemos que esta enmienda

supone un compromiso de redimensionar las ampliaciones de los aeropuertos, de adecuarlos a estas directrices de ordenación del territorio vigentes, con la voluntad de que esta participación de comunidades autónomas y corporaciones locales se dé lo antes posible.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, que es el firmante de la proposición acumulada, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señorías, nuestra intervención está en líneas muy similares a las que nos han precedido y anuncio que aceptamos las enmiendas transaccionales que se han presentado. Es cierto que la situación es que los planes directores están absolutamente sobrepasados de la realidad. Nadie puede imaginar que en las illes se pudiera doblar el turismo actual y se preservaran al tiempo criterios de sostenibilidad. El aumento desmesurado tanto del aeropuerto de Mallorca como del de Ibiza hay que redimensionarlo porque la baja constante de viajeros que hay año tras año no se corresponden con la realidad de estas ampliaciones. Nuestra proposición va más allá y también nos planteamos el convenio de carreteras que suscribió en su día el Ministerio de Fomento con el Gobierno de las illes. Dejaríamos esta cuestión de las infraestructuras de carretera de lado —es importantísimo el tema que estamos tratando de los planes directores de los aeropuertos—, pero consideramos que este convenio habrá de revisarse dadas las grandes afectaciones que pueden provocar en el territorio. En el nuevo convenio de infraestructuras no se contemplan los criterios de sostenibilidad que en varias ocasiones se han puesto de relieve desde el Ministerio de Medio Ambiente, convenio basado solamente en autopistas y autovías; que el transporte ferroviario, que es uno de los sistemas de transporte que más hemos de potenciar en este país, sea absolutamente cero no es un modelo que en las Illes Balears, en las que hay una gran saturación de infraestructuras, podamos apoyar y que tenga criterios de sostenibilidad.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha formulado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora Muñoz.

La señora **MUÑOZ SALVÀ**: Sin duda, hoy por hoy, los aeropuertos han ganado una importancia que en el pasado no tenían en el tráfico de pasajeros; han aumentado los vuelos que se realizaban entre diferentes puntos y también ha aumentado el número de pasajeros que se desplaza de un punto a otro. Ha resultado ser un medio de transporte rápido y eficaz, hasta tal punto que en determinadas circunstancias es declarado de interés público de manera reglada y estandarizada. Pero, señó-





CONGRESO

5 DE OCTUBRE DE 2004.—NÚM. 93

rías, tienen que hacerse cargo que este es el único medio de transporte importante en un territorio determinado porque es usado en prácticamente el 90 por ciento de los traslados de ida y vuelta, tanto de los residentes como de los turistas, además, sin tener posibilidad de elegir otro medio de transporte debido al hecho insular. Este es, por tanto, un caso claro de interés general que suscita el hecho insular. Unas infraestructuras aeroportuarias de calidad y seguras son necesarias y podríamos decir que imprescindibles para los residentes. Es el medio de transporte más usado y prácticamente el único para desplazarse y realizar las gestiones necesarias de trabajo, estudios, enfermedad, etcétera y, cómo no, por mero placer.

Al margen de la necesidad de contar con las infraestructuras adecuadas a las necesidades de los residentes, estas infraestructuras tienen que compaginarse con el flujo de turistas que, desde diversos puntos, llegan a nuestras islas para pasar unas vacaciones. Sin duda hay que buscar el equilibrio entre los dos tipos de pasajeros que utilizan las infraestructuras aeroportuarias de las Illes Balears, porque no podemos olvidar la industria turística establecida en las islas de la cual dependen muchas personas. Actualmente la planificación y desarrollo de los aeropuertos de interés general se basa en los planes directores de cada uno de los aeropuertos. Los planes directores tienen una vida determinada pero, al margen de la duración de estos en el tiempo, es cierto que en los pocos años de vida que tienen han quedado desfasados de la realidad actual. Por tanto, consideramos que es necesaria su revisión y actualización para confeccionar unas previsiones futuras más actualizadas y que además éstas se realicen de manera dialogada entre las administraciones y agentes afectados. Aunque en la actual planificación el desarrollo de los aeropuertos está presente con la necesaria implicación del territorio en la gestión aeroportuaria mediante la tramitación y aprobación de los planes directores y especiales, creemos conveniente que en dicha planificación tanto las administraciones cercanas a las infraestructuras como los agentes afectados tengan una mayor incidencia en la toma de decisiones. En los territorios isleños, donde casi el 90 por ciento de los desplazamientos se realiza mediante los aeropuertos, resulta una infraestructura imprescindible para los residentes, pero también resulta muy frágil de cara al territorio porque es una de las únicas vías de desplazamiento. Evidentemente consume territorio y es una de las puertas de entrada y salida de las islas y, aunque en gran medida dependamos de la industria turística, la infraestructura puede dar cabida en mayor o menor medida a las entradas en las islas de pasajeros que consumen recursos en muchas ocasiones escasos en nuestras islas. Por tanto, las actuaciones que deban realizarse en las infraestructuras aeroportuarias tienen que responder a las directrices de ordenación del territorio vigentes y en los planes directores tienen que revisarse las previsiones de tráfico futuro. Y, al margen de la revisión y

actualización de los planes directores, creemos necesario realizar las actuaciones inversoras necesarias para ofrecer las prestaciones de los servicios siguiendo siempre criterios de seguridad y de calidad.

A modo de conclusión cabe destacar el necesario equilibrio entre la necesidad de unas infraestructuras de calidad y seguridad para los residentes como una prioridad y que éstas respondan de una manera actualizada y coherente a la puerta de entrada y salida de los turistas como clientes de nuestra mayor industria. Nosotros hemos presentado una enmienda y, después de la intervención del señor Herrera, de los tres puntos de la misma modificaríamos el tercero en los términos que ha explicado el señor Herrera, que paso a leer otra vez. El tercer punto seña: en relación con la participación y colaboración de las comunidades autónomas, corporaciones locales y otros aeropuertos, se estudien mecanismos de participación de las instituciones de la comunidad autónoma en la gestión de los aeropuertos de las Illes Balears.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario desea intervenir? (Pausa.)

El Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: Señorías, permítanme, en primer lugar, que contextualice las presentes proposiciones no de ley con el fin de poner de manifiesto su verdadera intención y alcance político, y fíjense, señorías, que su debate se produce precisamente en las mismas fechas en que el Gobierno de España, a cuya mayoría parlamentaria contribuyen los grupos proponentes, presenta sus Presupuestos Generales del Estado para el próximo año con un descenso de las inversiones en Baleares de 116 millones de euros con respecto al año anterior. En nueve años es la primera vez que descienden y no aumentan. Coinciden también con el incumplimiento, no sólo de la promesa electoral del Partido Socialista Obrero Español de aumentar del 33 al 50 por ciento el descuento aéreo a los residentes en las islas, sino del compromiso del propio presidente del Gobierno de España adquirido durante su estancia en Menorca, de vacaciones, de aumentar este descuento en los presupuestos del año próximo al 38 por ciento. En fin, pura casualidad, señorías, cuando este mismo Gobierno, con el respaldo, me imagino, de los grupos proponentes, incumple un acuerdo del Consejo de Ministros publicado en el BOE y deja prácticamente sin financiación el convenio de carreteras suscrito por el Gobierno de las Illes Balears para poder emprender la modernización de la red viaria de las islas, a todas luces obsoleta e insuficiente, y que se equipare al resto de la Península. ¿Cómo interpretar todo esto? Pues simple y llanamente como un castigo del Gobierno de Madrid y de sus socios a una comunidad gobernada por el Partido Popular.

Entrando en el contenido concreto de las proposiciones, cabe destacar unos errores de bulto, intencionados





CONGRESO

5 DE OCTUBRE DE 2004.—NÚM. 93

o no, que las desvirtúan completamente. El primero es su argumento principal, que ha esbozado el señor Herrera al afirmar textualmente que las ampliaciones —cito textualmente— previstas facilitarán un incremento masivo de la llegada de viajeros que resulta absolutamente incompatible con cualquier política tendente a la protección del territorio y a la autorización sostenible de los recursos. Deberían saber SS.SS. que la protección del territorio, la utilización sostenible de los recursos o el crecimiento turístico no lo marcan los planes directores de los aeropuertos sino los planes territoriales de cada una de las islas, que elaboran, por cierto, los consells insulars. Por tanto, es rotundamente falso, es mentira que estos planes puedan propiciar una masificación turística, pues además es la propia capacidad de la oferta turística la que marca el movimiento aeroportuario y no al revés. Conscientes de ello, los propios planes del ministerio ya establecen, y cito textualmente, que el programa de inversiones se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por los propios planes directores; unas previsiones, no lo olvidemos, que abarcan un horizonte de hasta el año 2015. En cualquier caso queda claro que serán las necesidades reales las que marcarán el ritmo de las inversiones futuras y, por tanto, no valen acuerdos ni enmiendas huecas ni brindis al sol, por cierto, innecesarios. Sin embargo, el problema no es de futuro sino de presente. Algunos aeropuertos de las islas necesitan de una modernización y urgente adaptación, no sólo de sus zonas de alojamiento de pasajeros y de estacionamiento de aeronaves, sino en sus infraestructuras más sensibles y que afectan a la seguridad del tráfico de aeronaves y de pasajeros bajo su responsabilidad. Un ejemplo de ello lo constituyen las principales actuaciones que se prevén en el aeropuerto de Ibiza, que es la implantación de un radar de aproximación, un sistema de aterrizaje instrumental de precisión y la adecuación, entre otras cuestiones, de la calle de rodadura paralela como pista de emergencia. Estamos hablando, señorías, de un aeropuerto que, con cinco millones de pasajeros anuales en la actualidad, no cuenta con una pista alternativa para aterrizajes de emergencia. Yo quiero preguntarle a los proponentes: ¿Qué tendrá que ver todo esto con la sostenibilidad y el equilibrio territorial o la masificación turística? Estamos hablando fundamentalmente de seguridad de los aeropuertos, y quiero preguntar a los proponentes y a SS.SS.: y si quedase obstruida la única pista de aterrizaje del aeropuerto de Ibiza, ¿se responsabilizarían SS.SS., especialmente los proponentes, del aislamiento de las islas de Ibiza y Formentera y de sus pérdidas económicas cuando vivimos exclusivamente del turismo?

Por otro lado, el Govern de las Illes Balears y los consells insulars de cada una de las islas están realizando un gran esfuerzo para atraer un turismo de mayor calidad, a lo que contribuyen leyes de ordenación de oferta turística o los propios planes territoriales orienta-

dos precisamente a la calidad, al tiempo que limitan la cantidad. Repito, son precisamente estas leyes y estas normas, todas de competencia autonómica, las que controlan, limitan y ordenan el crecimiento o la contención de la industria turística y no los planes aeroportuarios. Lo que sí deben de hacer estos planes es acompañar a las citadas normativas en la búsqueda de ese turismo de mayor calidad al que todas las islas aspiramos, y la ausencia de estas mejoras, que es lo que pretenden los grupos proponentes, va en la línea totalmente contraria. No podemos pedir calidad si no la ofrecemos en todos los servicios, pero sobre todo en uno de los fundamentales para los turistas y para los isleños, como es el aeropuerto. Por mucho que les pese a Izquierda Unida y a Esquerra Republicana de Cataluña, en las Islas Baleares nuestra principal industria es la turística y de ella depende la calidad de vida de todos los ciudadanos, el mantenimiento de muchos puestos de trabajo y, en definitiva, nuestro futuro. Por esto, oponerse a los planes de adaptación y mejora de nuestros aeropuertos, oponerse a la seguridad, es poner piedras en el camino del progreso y del bienestar de toda la comunidad balear y pitiusa; oponerse a estos planes sólo puede obedecer a dos razones: o no se es consciente de la realidad, o simple y llanamente se trata de una estrategia política partidista, y en este caso no me cabe ninguna duda de que nos encontramos ante la segunda opción porque, volviendo al principio de mi intervención, resulta muy sospechoso que se pida la retirada de los planes aeroportuarios y la negociación de otros nuevos, es decir, dos o tres años más, con modificaciones o mejoras que no sabemos cuáles son, a la vez que el Gobierno y sus socios quieren también revisar el convenio de carreteras y, en todo caso, no incluir partidas presupuestarias hasta el año 2006. Es evidente, señorías, bajo nuestro punto de vista, que al tratarse de una comunidad gobernada por el Partido Popular el objetivo es ahogarla económicamente hasta las próximas elecciones. En cualquier caso, señorías, un mal servicio para las Islas Baleares. A esto no nos prestamos, no nos prestaremos, y por eso pedimos el mantenimiento de los planes directores de los aeropuertos de Baleares a la vez que el comienzo de las actuaciones, que aún no se han comenzado, más importantes en ellos contemplados, especialmente las que suponen una mejora en la seguridad del tráfico aéreo y la seguridad y comodidad de los pasajeros.

En lo que respecta a Esquerra Republicana, a su planteamiento sobre la isla de Mallorca y otras cuestiones más en el mecladillo de la proposición no de ley, nuestra postura no puede ser más clara. El Grupo Parlamentario Popular quiere que se respeten los acuerdos del Consejo de Ministros sobre el convenio de carreteras y que el presidente Rodríguez Zapatero cumpla su palabra de respetarlos. El Grupo Parlamentario Popular y sus diputados de las Islas Baleares quieren para Mallorca, pero también para las demás islas, carreteras modernas, de calidad y, sobre todo, seguras; queremos





CONGRESO

5 DE OCTUBRE DE 2004.—NÚM. 93

el mismo tipo de carreteras que en el resto de la Península. Pero ya que el proponente es de Esquerra Republicana de Cataluña, le diré que queremos el mismo tipo de carreteras modernas, seguras y de calidad que hay en Cataluña. No queremos carreteras obsoletas de concepciones fracasadas...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego vaya terminando.

El señor **FAJARNÉS RIBAS**: Estoy terminando, señor presidente. Queremos, en definitiva, que se cumpla el convenio, que se respeten las competencias del Gobierno de las Illes Balears, cuestión que debería entender perfectamente Esquerra Republicana, y que se restituyan las partidas presupuestarias para el año 2005. Por último, quiero agradecer a los proponentes su interés por las Islas Baleares, pero les quiero pedir que, por favor, dejen decidir a las instituciones de las islas votadas mayoritariamente, votadas democráticamente.

Respecto a las enmiendas, estamos totalmente de acuerdo con la enmienda presentada por el Grupo Socialista sobre las nuevas infraestructuras ferroviarias, tal como ya ha aceptado también el proponente. Respecto a la otra enmienda que han transaccionado entre el grupo proponente y el Grupo Parlamentario Socialista sobre la participación y colaboración de las comunidades autónomas en los aeropuertos, estamos de acuerdo con esa redacción. Además, señor presidente, solicitamos la votación por separado de cada una de las proposiciones no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco a los portavoces que hayan fijado ya sus posiciones respecto a las enmiendas. Ruego al portavoz de Esquerra Republicana que fije su posición sobre las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista. ¿Está de acuerdo? (Asentimiento.)

— **RELATIVA A LA COBERTURA FINANCIERA PARA EL EJERCICIO 2005 DE TODAS LAS ACTUACIONES RECOGIDAS EN EL PLAN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000262.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 12, relativa a la cobertura financiera para el ejercicio 2005 de todas las actuaciones recogidas en el Plan Galicia, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: El 14 de septiembre de este año tuvo entrada en el Registro del Congreso de los Diputados nuestra proposición no de ley para debatir en esta Comisión, en la que dábamos cuenta y recor-

dábamos que el 24 de enero de 2003 se celebró en Coruña un Consejo de Ministros en el que se aprobó el Plan Galicia, con el fin de proporcionar un impulso definitivo al desarrollo social y económico de nuestra comunidad autónoma y contrarrestar los efectos negativos derivados de la catástrofe ocasionada por el hundimiento del buque *Prestige*. Decíamos, y reiteramos hoy, que es un compromiso adquirido por el Gobierno del Estado con Galicia, que engloba un conjunto de actuaciones en las que ocupan un lugar muy destacado las relativas a infraestructuras de comunicación, viarias, ferroviarias y portuarias. Estas inversiones convierten al Plan Galicia en el factor de desarrollo más importante de la historia de la Comunidad gallega. Por eso el Grupo Parlamentario Popular desde el primer momento ha mantenido una postura clara y firme de apoyo íntegro al cumplimiento de este plan. Prueba de ello fue la interpelación planteada en el Pleno del Congreso de los Diputados y, expresión de este objetivo, la aprobación de la moción defendida por el Grupo Parlamentario Popular y respaldada por la unanimidad del Pleno del Congreso, en el que se estableció un acuerdo de ejecutar un conjunto de infraestructuras del Plan Galicia en unos plazos comprometidos y establecer las dotaciones presupuestarias para llevar a cabo estos ambiciosos objetivos. Al mismo tiempo, en el Parlamento de Galicia, los grupos representados en aquella Cámara trabajaron en el seno de una comisión para el seguimiento, estudio y evaluación del desarrollo del Plan Galicia. El 28 de julio se aprobó una resolución votada por el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario del Bloque Nacionalista Galego, que no quiso respaldar el Grupo Parlamentario Socialista en el Parlamento Galego, por la que se instaba al Gobierno central a dar cobertura financiera en los presupuestos de 2005 a las situaciones recogidas en el Plan Galicia y que se detallan en dicha resolución que consta en la proposición no de ley que SS.SS. tienen a su disposición. Verán cómo la partida más importante son los 1.024,84 millones de euros pedidos para actuaciones del Ministerio de Fomento y los 299,03 pedidos para actuaciones del Ministerio de Medio Ambiente. En total, 1.559,95 millones de euros. Ese era el compromiso, pero con los Presupuestos Generales del Estado presentados ya en esta Cámara nos encontramos con la siguiente situación. En lugar de 1.559 millones exclusivamente para el Plan Galicia, aparte de los otros que habría que plantear para ejecutar inversiones diferentes del Plan Galicia y que podrían llegar hasta los 2.100 millones de euros, nos encontramos con que de los 1.258,40 millones de euros presupuestados por el Gobierno socialista, sólo 657 millones están dedicados al Plan Galicia, es decir, el 52,21 por ciento. El resto corresponde a la inversión ordinaria que hace el Estado, año tras año, en nuestra comunidad autónoma. Por lo tanto, esta cifra de 657 millones de euros está lejísimos de los 1.559 millones de euros que figuraban en la resolución aprobada por el Parlamento de Galicia y consti-





CONGRESO

5 DE OCTUBRE DE 2004.—NÚM. 93

presidente, señorías, por lo que no podemos estar de acuerdo con esta iniciativa, que no apoyaremos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Navarro, tiene S.S. la palabra para pronunciarse sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Hemos estado negociando hasta el último momento y hemos alcanzado un acuerdo que se traduce en una transaccional entre la iniciativa de mi grupo y la enmienda del Grupo Socialista, pero habría que trasladársela al resto de los portavoces para que tuvieran conocimiento de ella.

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos tres transaccionales más en esa situación, por lo que había pensado leerlas llegado el momento para que todos los grupos tuvieran conocimiento de las mismas. Hay una para el punto 7 y otra para el punto 10.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor presidente, si le parece, como vamos a votar más tarde, podemos hacer copias y distribuirlas.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, Señoría, se lo agradezco, puesto que con eso ocupamos los 10 minutos que faltan para iniciar la votación.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor presidente, quiero añadir que solamente se modificaría el punto 1.º de este punto 9.º, puesto que los puntos 2.º, 3.º y 4.º quedarían como están en la enmienda. Señora Isaura, el punto nuevo sería el primero, que es el único que hay que modificar.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se han presentado varias enmiendas transaccionales y no todas las conocen los grupos. En consecuencia, vamos a suspender la sesión hasta la una, que es la hora fijada para la votación, para que se hagan copias de las mismas y se pongan a disposición de todos los grupos parlamentarios. Así pues, se suspende la sesión hasta la una. (Pausa.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les pido un poco de benevolencia para que podamos llevar las votaciones de forma ordenada. Para la votación, vamos a seguir el orden en el que han sido debatidas las proposiciones no de ley.

Antes quiero decirles que mañana, al final de la sesión de la Comisión de Fomento, los portavoces y la Mesa nos reuniremos unos minutos para fijar el orden del día de la Comisión del próximo día 15, en la que se producirán las comparecencias de los altos cargos del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Vivienda con respecto a la Ley General de Presupuestos. Ténganlo en cuenta por favor los portavoces.

En primer lugar vamos a votar la proposición no de ley relativa a la siniestralidad de la autovía A-52 a esta proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Mixto, se ha presentado una enmienda transaccional, que se incorporaría a la proposición no de ley. La presidencia tiene un texto de tres puntos suscrito por el Bloque Nacionalista Galego, el Grupo Popular y el Grupo Socialista. (El señor Ayala Sánchez pide la palabra.) Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, me comentan los responsables, tanto del Grupo Socialista como de mi propio grupo parlamentario, que a la enmienda transaccional que tiene la Presidencia le faltan dos palabras. En el segundo párrafo, penúltimo renglón, se ha tachado la palabra «incorpora», que se ha sustituido por «analice», y se añade «la posibilidad», es decir, se analice la posibilidad. En el tercer párrafo, que dice: Impulsar los estudios, etcétera, después de Vigo, añadir antes del 2009.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, voy a proceder a la lectura de la enmienda transaccional para que todos los grupos parlamentarios conozcan lo que se va a votar. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Acelerar la tramitación del estudio informativo del nuevo trazado de la autovía Vigo-Porrño, adjudicado desde noviembre de 2003, procediendo a la mayor brevedad posible a someter dicho estudio al trámite de información pública. 2. Asumir la ejecución de la salida ferroviaria de Vigo por el sur, acelerando en lo posible su tramitación, con el objetivo de garantizar la operatividad de la conexión Vigo-Oporto en el año 2009. 3. En el nuevo trazado de la autovía Vigo-Porrño, y al objeto de reducir el impacto ambiental, se considere la construcción de un túnel que solucione los problemas de siniestralidad viaria y al mismo tiempo que analice las posibilidades de incorporar la estructura ferroviaria que necesita la salida sur del AVE de Vigo.

Señorías, ¿es ésta es la transaccional que sometemos a votación? (Asentimiento.)

Effectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Señorías, votamos a continuación la proposición no de ley número 2, sobre la modificación de los planes directores sectoriales de los aeropuertos de las Islas Baleares. En esta proposición, el portavoz de Izquierda Unida aceptaba los puntos 1 y 2 de la enmienda socialista y proponía una transaccional sobre el punto 3.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Pediríamos votación separada de los puntos 1 y 2 por un lado y del 3, por otro.



CONGRESO

5 DE OCTUBRE DE 2004.—NÚM. 93

El señor **PRESIDENTE**: El letrado nos advierte que no hay precedente en la Comisión de que, cuando se admite una enmienda, se admita votación separada. Lo digo para el conocimiento de sus señorías.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, es que se ha admitido una enmienda y luego se ha admitido una transacción respecto a una palabra de un punto, separado, de esa misma enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, mientras no modifiquemos la costumbre, por mi parte no veo inconveniente en acceder a su petición, pero no me parece razonable sentar el precedente en este momento. Por lo tanto, la proposición no de ley se vota en los términos en los que el señor Herrera, que además es su autor, la ha formulado anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, votamos a continuación la proposición no de ley número 3.

El señor Andreu dice que se ha votado con la anterior y por lo tanto no la somete a votación.

Pasamos a votar la proposición no de ley que figuraba en el orden del día original con el número 12. Aquí tenemos una enmienda transaccional formulada por el Grupo Parlamentario Mixto, con una corrección técnica en el punto 1. Después de 1.559,95 se añade millones de euros porque no figuraba en la enmienda. El grupo proponente había aceptado la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto y por tanto se vota con la incorporación de la enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 18; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Señorías, votamos a continuación la proposición no de ley que figuraba en el orden del día original como número 6, sobre la que también hay una enmienda transaccional, que sería la que someteríamos a votación.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Señorías, votamos ahora la proposición no de ley que figuraba con el número 7, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, a la que se ha formulado una enmienda transaccional, que es la que someteremos a votación.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Señorías, vamos a votar a continuación la proposición no de ley número 9, formulada por el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, que ha aceptado la enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Por lo tanto se vota con esa incorporación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El Gobierno no tiene criterio.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: El que nos dejó el Partido Popular. (Risas.)

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Está bien que seáis herederos de algo. (Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la votación de la proposición no de ley que figuraba con el número 10.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Una cuestión técnica, señor presidente.

En la enmienda transaccional que nos han pasado falta una proposición, lo digo para que se reproduzca después correctamente desde el punto de vista lingüístico. Se dice: Se insta al Gobierno a programar la ejecución de las obras de Lourenzá-Vilamar y de Vilamar-Barreiros con la máxima celeridad y a garantizar la finalización de la autovía del Cantábrico conforme al mandato parlamentario de 22 de junio de 2004, con el inicio de las obras de todos los tramos pendientes a lo largo de 2005 y 2006. Falta la preposición «con» antes de el inicio.

El señor **PRESIDENTE**: Lleva usted razón, señor Rodríguez, pero también faltaba la preposición «de» después de al mandato parlamentario.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sí, sí. Más que nada lo digo para que se entienda bien después.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Señorías, vamos a someter a votación la enmienda transaccional que acaba de leer el señor Rodríguez.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos la proposición no de ley número 11, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.





1.3. Marco Legal

La normativa de aplicación a que se encuentra sujeto este Plan Director, es la siguiente:

Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.

Real Decreto 1558/1977 de 4 de julio transfiere la *Subsecretaría de Aviación Civil* (hoy *Dirección General de Aviación Civil*), al *Ministerio de Transportes y Comunicaciones* (actual *Ministerio de Fomento*).

Real Decreto Ley 12/1978 de 27 de abril, que delimita las competencias entre las administraciones militar y civil y adjudica la coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos civiles a la administración civil (inicialmente *Ministerio de Transportes y Comunicaciones*, actualmente *Ministerio de Fomento*).

Artículo 82 de la Ley 4/90, de 29 de junio, que crea el ente *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)* y **Real Decreto 905/1991 de 14 de junio**, que define el régimen estatutario por el que se regirá *Aena*.

Artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, que convierte a *Aena* en Entidad Pública Empresarial.

Real Decreto 2.858/1981 de 27 de noviembre, que adapta la clasificación hecha en la *Ley de Navegación Aérea* al concepto de "interés general" de la Constitución.

Artículo 156 y Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, -modificado por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, sobre la planificación de los Aeropuertos de interés general.

Real Decreto 2.591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.





Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas modificado por **Decreto 2490/1974**, de 9 de agosto, y **Decreto 1844/1975**, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el **Real Decreto 1541/2003** de 5 de diciembre.

Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de *Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social* por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su *artículo 63*, sobre "Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Ley 21/2003 de 7 de julio, de *Seguridad Aérea*, que determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil.

Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre *evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, que es una transposición que incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las distintas Administraciones Públicas.

Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la **Ley 37/2003** de 17 de noviembre, del *Ruido*, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Real Decreto 862/2009, de 14 de Mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

Conforme a lo anterior, de acuerdo al *Real Decreto 2591/1998* de 4 de diciembre, sobre la *Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio*, en ejecución de lo dispuesto por el *artículo 166* de la *Ley 13/1996*, de 30 de diciembre, de *Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social*, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza





estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las “Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.”

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de “**Sistema General Aeroportuario**” para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán “*incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general.*”

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

El Plan Director del Aeropuerto de Ibiza vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 31 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 14 de septiembre de 2001*. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.





34698

Viernes 14 septiembre 2001

BOE núm. 221

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

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

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

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

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de las islas de Ibiza y Formentera, como del resto de la Comunidad Balear, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto y dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello, resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Ibiza y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el Plan Especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

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

El aeropuerto de Ibiza, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Inter-





BOE núm. 221

Viernes 14 septiembre 2001

34699

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Ibiza que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber un crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la implantación de un radar de aproximación y un sistema de aterrizaje instrumental de precisión ILS/CAT I para la cabecera 06; construcción de dos nuevas calles de salida rápida para las operaciones en cada una de las cabeceras; adecuación de la calle de rodadura paralela como pista de emergencia; ampliación de la plataforma comercial y de aviación general; construcción de un puesto de estacionamiento aislado según normativa OACI; construcción de un nuevo terminal para aviación general y un helipuerto; ampliación del Edificio Terminal de pasajeros y del aparcamiento de vehículos, y mejora y ampliación de las instalaciones del terminal de carga. Todo ello va acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Ibiza en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como los equipamientos.

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

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.3 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como anexo de esta Orden.

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

Tercero.—La zona de servicio del aeropuerto se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. Subsistema de Movimiento de Aeronaves; 2. Subsistema de Actividades Aeroportuarias, con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. Zona de Reserva Aeroportuaria.

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las instalaciones de ayudas a la navegación y las instalaciones auxiliares,

y comprende una superficie estimada de 224,2 hectáreas. Se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 06/24, calles de rodadura y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al norte del campo de vuelos, frente al edificio terminal.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: Contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 41,8 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4:

2.1 Zona de pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 19 hectáreas.

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

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

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

2.5 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 1,25 hectáreas.

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

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

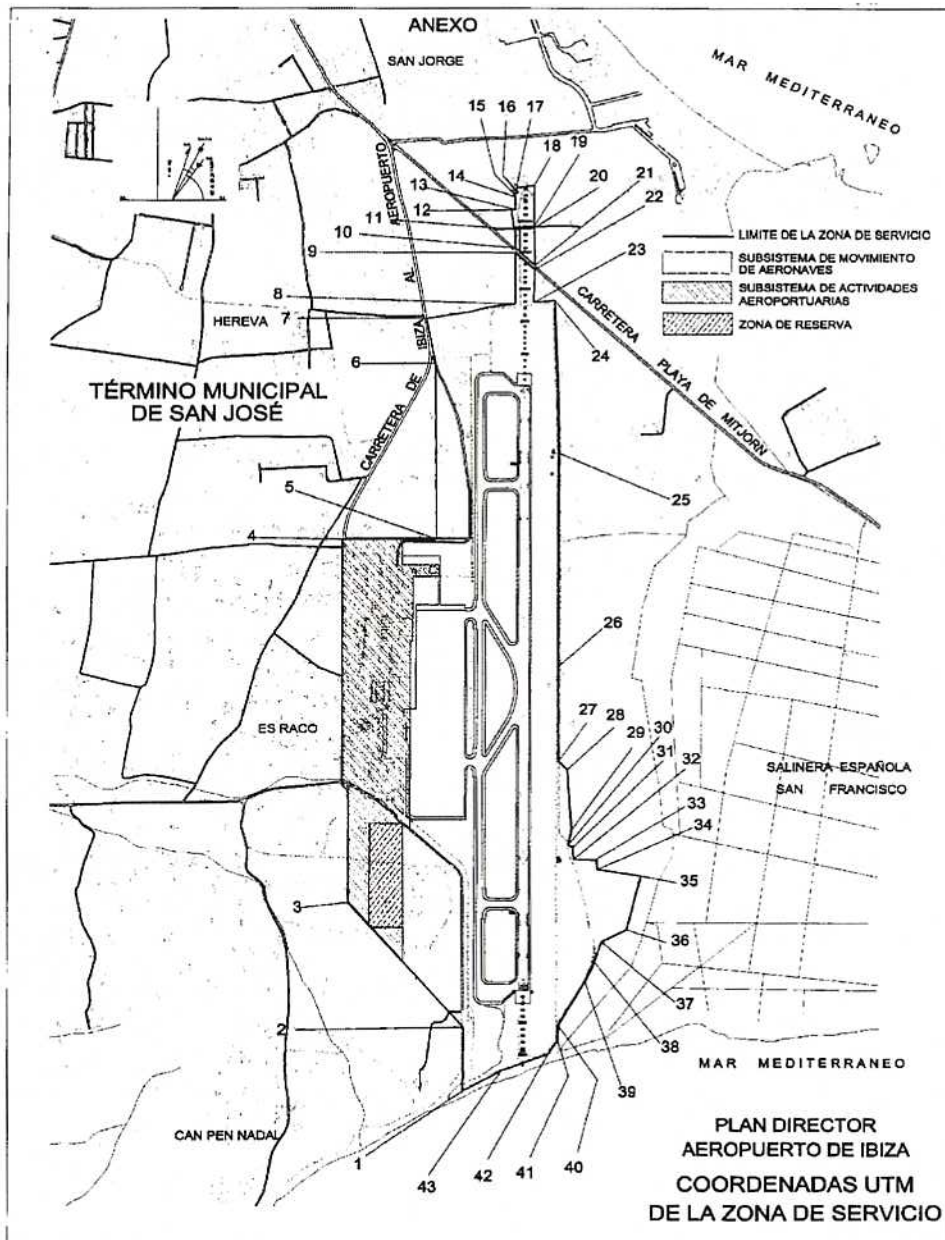
Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del Aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento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

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

Madrid, 31 de julio de de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ





BOE núm. 221

Viernes 14 septiembre 2001

34701

Coordenadas UTM de la zona de servicio

Aeropuerto de Ibiza

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

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



1.4. Alcance, y vigencia del Plan Director

1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas

De acuerdo con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social y el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director como Sistema General Aeroportuario destinado únicamente al uso de aeropuerto, y no podrá incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

En aplicación de la citada normativa, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la zona de servicio aeroportuario que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable. En el punto III.6 del presente Plan, "Compatibilidad del Entorno con el Aeropuerto" se incluyen los criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

Con carácter de recomendación, el Plan Director establece unas Áreas de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Se recomienda que dicho suelo se clasifique como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras o denominación similar, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del aeropuerto.

1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.



De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en los planos nº 5.1, 5.2 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Ibiza, tanto las establecidas en el Real Decreto 373/1996, de 23 de febrero, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos números 6.1 a 6.6 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Las curvas isófonas resultantes de procedimientos de evaluación ambiental de actuaciones aeroportuarias que no supongan modificación sustancial del Plan Director complementarán a las incluidas en el mismo a efectos de la determinación de afecciones acústicas.

1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director

El Plan Director mantendrá su vigencia hasta tanto no entre en vigor otro que lo sustituya o se apruebe su revisión de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. El Plan se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberá actualizarse, al menos, cada ocho años.

Se considera que revisten carácter sustancial las alteraciones que impliquen la modificación estructural o funcional del aeropuerto de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria, pudiendo estar sujetas a modificaciones que no supondrán la revisión del contenido del mismo siempre que no se considere que revisten carácter sustancial de acuerdo con lo establecido en este apartado.

La aprobación o modificación del planeamiento especial aeroportuario y la ejecución de obras o actuaciones aeroportuarias, que supongan modificación sustancial del contenido del Plan Director, exigirá la revisión del mismo con arreglo a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

Corresponde a la autoridad aeronáutica competente determinar en cada caso cuando las alteraciones del contenido del Plan constituyen modificación sustancial del mismo.





1.5. Reseña histórica del Aeropuerto

Hasta el inicio de la guerra civil no se habilitan unos terrenos situados en la zona denominada Es Codola como aeródromo eventual de militar, al Sur de la isla. Contaba con una pista de vuelo sin pavimentar, formada por tierra nivelada y apisonada de 800 metros de longitud y 45 metros de anchura.

En 1939 el aeródromo eventual militar continúa prestando servicio como aeródromo militar de emergencia, conservando las mismas características físicas de construcción.

En 1942 se abre al tráfico aéreo civil pero no se establece ninguna línea regular.

En 1949 se abre al tráfico aéreo civil, nacional e internacional de turismo y escalas técnicas. Se cerrará en 1951 debido a la precariedad de las instalaciones existentes.

En 1954 se inician los estudios para construir un aeropuerto en Ibiza.

En 1958 se efectúan obras para albergar los Servicios Técnicos del aeródromo y una pequeña sala de pasajeros. El 1 de Abril de este año, la Compañía Aviaco inicia los servicios regulares con sendas líneas que enlazan Ibiza con Barcelona y Palma de Mallorca utilizando aviones Bristol. El 10 de julio del mismo año la compañía Iberia comienza sus vuelos regulares con la línea que Ibiza – Valencia, para lo que emplea aviones DC-3.

En 1960 se inicia la construcción de la pista 06-24, de 1.180 m de longitud , así como la instalación de una Torre de Control, que es desmontada del Aeropuerto del Palma de Mallorca y trasladada al de Ibiza.

En 1961 el aeropuerto queda abierto a todo tipo de tráfico nacional, quedando clasificado como de tercera categoría.

En 1962 se comienzan las obras de ampliación de la pista de vuelo hasta los 2.000 m de longitud y los 45 m de anchura. Estas obras serán insuficientes pues el incremento del tráfico aéreo y la puesta en servicio de aviones reactores obliga a una reforma en profundidad del aeropuerto que se afrontará en los años siguientes.

En 1964 se instala un radiogoniómetro de VHF en la Torre de Control y se expropián terrenos para ampliar la pista de vuelo hasta los 2.800 m, obra que se realiza al año siguiente. Cuenta el



aeropuerto, por primera vez, con balizamiento en la pista de vuelo e iluminación de la plataforma de aeronaves. Al mismo tiempo empiezan las obras de construcción del edificio terminal de pasajeros.

En 1965, debido al incremento del tráfico aéreo y a la puesta en servicio de aviones reactores, se pavimenta y amplía la pista de vuelo hasta los 2.800 m de longitud manteniendo los 45 m de anchura, dotándola de sendas bandas pavimentadas de 7,5 m a cada lado; se baliza la pista de vuelo y se ilumina la plataforma de aeronaves. Este mismo año se construye un Edificio Terminal de Pasajeros, una nueva Torre de Control, varios edificios aeroportuarios (Central Eléctrica, Centro de Emisores, etc.) y se instala un sistema de aterrizaje por instrumentos ILS.

El 15 de Julio de 1966 se abre el Aeropuerto de Ibiza al tráfico internacional y aduanero. Hasta esta fecha los vuelos "chárter" internacionales pasaban el control aduanero en los aeropuertos de Barcelona o Palma de Mallorca, realizando el trayecto hasta Ibiza en "chárter" de compañías españolas como TASSA y SPANTAX.

En 1967 el aeropuerto queda clasificado como de primera categoría. La Compañía British-Caledonian establece una línea regular con Inglaterra, siendo éste el primer servicio regular internacional.

Un año después, en 1968, se publican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto.

El crecimiento continuado del tráfico obliga a una nueva reforma de las infraestructuras. Así, en 1970 se inicia la construcción de un nuevo Edificio Terminal de Pasajeros. En 1971 se inician las obras de ampliación del estacionamiento de aeronaves, calle de rodaje de 23 m de anchura y bandas pavimentadas de 12 m a cada lado, así como un nuevo edificio terminal, pasando el antiguo a utilizarse como bloque técnico y administrativo del aeropuerto.



Ilustración 1.1.- Recinto aeroportuario, con la pista en primer plano



En 1974 se refuerza la pista de vuelo para grandes reactores, terminándose la calle de rodaje, los enlaces y las zonas de espera en cabeceras de pista.

Al año siguiente, en 1975, se amplía nuevamente el estacionamiento de aeronaves.

En 1984 y 1985 se realiza una profunda remodelación del terminal de pasajeros, y vuelve a ampliarse el estacionamiento de aeronaves en 1988.

En 1990 se inician las obras de un nuevo Edificio Bloque Técnico.

En 2002 se ampliaron la zona de facturación y los vestíbulos de espera, tanto para el flujo de salidas como para el de llegadas.



Ilustración 1.2.- Mostradores de facturación situados en vestíbulo de salidas del nuevo edificio



En la actualidad, el aeropuerto dispone de una pista de 2.800 por 45 metros, con una capacidad declarada de 22 movimientos por hora

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

