

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



Contenidos

III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE III.1

III.1. Información territorial y urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos ... III.5

III.1.1. Introducción III.5

III.1.2. Legislación sectorial III.5

III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo III.8

III.1.4. Normativa Autonómica III.9

III.1.5. Planeamiento vigente III.12

III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y municipios III.15

III.2.1. Planes de la Unión Europea y estatales III.15

III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma III.17

III.2.3. Actuaciones III.19

III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes III.21

III.3.1. Introducción III.21

III.3.2. Servidumbres del aeródromo III.23

III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas III.24

III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves III.25

III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de las instalaciones radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes III.25

III.4. Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual III.29

III.4.1. Introducción III.29



<i>Plan Director del Aeropuerto de Son Bonet</i>	<i>Código EDAPD 522.100</i>
III.5. Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.30
III.5.1. Introducción	III.30
III.5.2. Servidumbres del aeródromo	III.31
III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.32
III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.33
III.5.5. Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, de las instalaciones radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible	III.33
III.6. Compatibilidad del entorno con el Aeropuerto	III.37
III.6.1. Preámbulo	III.37
III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.	III.38
III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios.	III.40
III.7. Áreas de coordinación.....	III.41
III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA	Página III.3





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



III.1. Información territorial y urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos

III.1.1. Introducción

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

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

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

III.1.2. Legislación sectorial

La normativa básica de aplicación relativa a la Navegación Aérea y transporte aéreo está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, del transporte aéreo, las competencias del espacio aéreo, su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas, y la Ley 5/2010, de 17 de marzo, publicada en BOE nº 67 el 18 de marzo, que modifica la anterior con el objeto de incorporar la más reciente normativa internacional y comunitaria reguladora de los conflictos de intereses que se producen en los entornos aeroportuarios.

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



el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.

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

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

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

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

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



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

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

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

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, establecen tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto, así como el decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos.

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

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

La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que *"El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos."*





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

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

III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo

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

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

Esta Ley prescinde de regular técnicas específicamente urbanísticas, tales como los tipos de planes o las clases de suelo, y evita el uso de los tecnicismos propios de ellas para no prefigurar, siquiera sea indirectamente, un concreto modelo urbanístico. No es esta una Ley urbanística, sino una Ley



referida al régimen del suelo y la igualdad en el ejercicio de los derechos constitucionales a él asociados en lo que atañe a los intereses cuya gestión está constitucionalmente encomendada al Estado.

III.1.4. Normativa Autonómica

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

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985 de 9 de abril otorgó a los municipios la competencia exclusiva en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

La Comunidad Autónoma de las Islas Baleares posee competencia legislativa en materia de ordenación del territorio, incluido el litoral, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el artículo 10.3 de su Estatuto de Autonomía de 1983, por lo cual en materia de ordenación territorial, la potestad legislativa corresponde al Parlamento de las Islas Baleares, mientras que la potestad reglamentaria y la función ejecutiva corresponden al Gobierno de las Islas Baleares.

En materia de ordenación territorial se encuentran vigentes:

- La **Ley 14/2000 de 21 diciembre, de Ordenación Territorial de las Islas Baleares**. En las disposiciones generales se marcan como objetivos fundamentales de la ordenación territorial: mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, disponer una estructura espacial adecuada que permita conseguir un desarrollo socioeconómico compatible con la utilización racional de los recursos naturales y garantizar la protección y la mejora del medio ambiente.

Entre los principios de actuación de las administraciones competentes están:

- Definir las áreas territoriales que deban ser objeto de especial protección.
- Ordenar las infraestructuras, las instalaciones, los equipamientos y los servicios, y definir sus criterios de diseño, sus características funcionales y su localización, de manera que se consiga una configuración racional de estos elementos estructurantes en las diferentes islas.



- Establecer un sistema de coordinación de las diferentes políticas sectoriales de los diversos órganos de la Administración, de manera que se asegure su integración en una visión de conjunto de los problemas territoriales.

Como instrumentos de ordenación territorial se establecen:

- a) Las Directrices de Ordenación Territorial, como instrumento superior y básico de la ordenación territorial de las Islas Baleares. Fijan los principios que deben guiar las actuaciones públicas y privadas sobre el territorio.
- b) Los Planes Territoriales Insulares, que desarrollan las Directrices de Ordenación Territorial y son los instrumentos generales de ordenación del territorio de las islas de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera.
- c) Los Planes Directores Sectoriales, son los instrumentos de ordenación específica que tienen por objeto regular, en ámbitos materiales determinados, el planeamiento, la proyección, la ejecución y la gestión de los sistemas generales de infraestructuras, equipamientos, servicios y actividades de explotación de recursos.

La Ley establece que la aprobación de cualquier instrumento de ordenación lleva implícita la declaración de utilidad pública de las obras y de los servicios que se hayan previsto de manera concreta, a efectos de expropiación forzosa.

Al inicio del procedimiento de formulación, revisión o modificación de un instrumento de ordenación territorial, el órgano competente puede establecer unas Normas Territoriales Cautelares, que rijan hasta la entrada en vigor del instrumento correspondiente.

- La **Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Islas Baleares**, tiene por objeto regular y proteger el suelo rústico de las Islas Baleares.

Determina que el suelo rústico no podrá destinarse a otras actividades que las relacionadas con el uso y la explotación racional de los recursos naturales y la ejecución, el uso y el mantenimiento de las infraestructuras públicas.

Incluye entre las actividades relacionadas con ellas los aeropuertos y el control del tráfico aéreo. Para que los usos vinculados a estas infraestructuras tengan la condición de admitidos deberán estar previstos en los instrumentos de planeamiento general o territorial. En su defecto, la ejecución exigirá la declaración previa de interés general, salvo que la aprobación del proyecto conlleve esta declaración en virtud de su legislación específica (Artículo 24).



<p>Plan Director del Aeropuerto de Son Bonet</p>	<p>Código EDAPD 522.100</p>
<p>Recoge igualmente, que las actividades relacionadas con las infraestructuras públicas se ajustarán para su autorización, a lo dispuesto en su normativa específica. (Artículo 35).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), aprobadas mediante la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares y de Medidas Tributarias, posteriormente modificada por la Ley 9/1999, de 6 de octubre. <p>Las DOT tienen por objeto definir un modelo territorial para las Islas Baleares, promoviendo un desarrollo equilibrado entre los diferentes ámbitos territoriales y sectoriales de las Islas Baleares y una mejora de la calidad de vida de sus habitantes, una utilización sostenible en términos ambientales entre los diferentes ámbitos territoriales y una protección de la calidad ambiental, el paisaje, la biodiversidad y el patrimonio histórico.</p> <p>Para la ordenación de áreas homogéneas de carácter supramunicipal, la Ley crea los Planes Territoriales Parciales (PTP) y recoge Criterios Particulares para la redacción de los mismos en cada una de las islas.</p> <p>Para la isla de Mallorca el Artículo 42 de la Ley determina que el PTP ordenará el ámbito territorial según criterios de equilibrio territorial, coordinación supramunicipal, promoción del patrimonio natural y las actividades agrarias, reconversión territorial.</p> <p>La Ley recoge la figura de Plan Director Sectorial del Transporte, para la ordenación coordinada de las diferentes infraestructuras. Para este Plan determina en su Artículo 64 que <i>“Sin perjuicio de lo que establecen los artículos 47 y 50, y por lo que se refiere a las infraestructuras aeroportuarias, no se autorizarán, fuera de la actual delimitación de la zona de servicios, nuevas infraestructuras aeronáuticas, públicas o privadas, si no es para mejoras ambientales, protección civil o interés militar”</i>.</p> <p>Respecto al Aeropuerto de Son Bonet, recoge que <i>“El Plan Director Sectorial del Transporte considerará la posibilidad de utilización del aeródromo de Son Bonet dentro del sistema aeroportuario de las Islas Baleares y contendrá las medidas correctoras de los impactos generados, especialmente de la contaminación acústica”</i>.</p> <p>Respecto a la gestión territorial, la Ley recoge que <i>“El Gobierno de las Islas Baleares deberá emitir informe vinculante, previamente a la aprobación General del Estado o de sus entidades autónomas, siempre que éste tenga incidencia en el territorio de las Illes Balears, sobre la conformidad del Plan con estas directrices”</i>. (Artículo 79). Indica también que la gestión territorial se regirá por los principios de coordinación, de programación y de colaboración entre las administraciones públicas competentes.</p>	
<p>III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA</p>	<p>Página III.17</p>



Esta Ley está vigente salvo en las determinaciones anuladas por Sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007, de 1 de marzo, en las que se define un modelo territorial articulado sobre dos ejes, por un lado las áreas homogéneas de carácter supramunicipal, y por otro el sistema de infraestructuras y equipamientos que se ordena mediante los distintos planes directores sectoriales.

- La **Ley 8/2003, de 25 de noviembre**, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación Territorial y Urbanismo en las Islas Baleares, y la **Ley 4/2008, de 14 de mayo**, de Medidas Urgentes para un Desarrollo Territorial Sostenible en las Islas Baleares.

III.1.5. Planeamiento vigente

III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden Ministerial de 31 de julio de 2001 (publicada en el BOE Nº 221, de 14 de Septiembre de 2001) se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Son Bonet, procediendo a delimitar su zona de servicio e incluyendo los espacios que garanticen el desarrollo del citado aeropuerto de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llegaba hasta el año 2015.

Con el Plan Director se persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, absorber el crecimiento previsible del tráfico, reducir al máximo el impacto ambiental que genera el aeropuerto sobre su entorno, así como compatibilizar su crecimiento con el desarrollo urbanístico periférico.

III.1.5.2. Escala Autonómica. Plan Territorial Insular de Mallorca

- El Plan Territorial Insular de Mallorca (PTI), aprobado definitivamente por el Pleno del Consell Insular de Mallorca, el 13 de diciembre de 2004, (BOIB nº 188 EXT, de 31 de diciembre). Actualmente se ha aprobado inicialmente por el Pleno del Consell Insular de 11 de julio de 2008, una modificación del PTIM (POIB nº 97, de 12 de julio) que comporta la paralización de licencias y autorizaciones que entren en contradicción con el contenido de la Modificación.

El principal objeto del PTI es establecer la ordenación del territorio, determinando, entre otras, las dimensiones físicas de los asentamientos y las infraestructuras, instalaciones y servicios de trascendencia insular, los criterios para diseñarlos, sus características funcionales y su localización.

Recoge con carácter de Eficacia Indicativa (Norma 56), que el Plan Director Sectorial del Aeropuerto de Son Bonet, considerará la posibilidad de su utilización dentro del sistema aeroportuario de las Islas Baleares y contendrá las medidas correctoras de los impactos generados, especialmente de la contaminación acústica. Recoge igualmente la obligación de los planeamientos municipales de incluir las limitaciones debidas a las servidumbres aeronáuticas, según la normativa sectorial específica.

III.1.5.3. Escala Local. Planeamiento Municipal

El Aeropuerto de Son Bonet está situado en el término municipal de Marratxí.

- **Normas Subsidiarias de Planeamiento (NN.SS.) de Marratxí.** Aprobadas por la Comisión Insular de Urbanismo el 12 de noviembre de 1999. Actualmente se encuentra en tramitación la Adaptación de las NN.SS. a las DOT y al PTIM, aprobada inicialmente el 1 de agosto de 2006, y sometido a información pública junto con el informe de sostenibilidad ambiental en el BOIB nº 112, de 10 de agosto.

Las NN.SS. recogen la mayor parte de la Zona de Servicio Aeroportuaria como Sistema General Infraestructura-Transportes (SGI-TR 9) en Suelo Rústico Común, si bien una parte de la misma se ha recogido como Sistema General-Espacios Libres (SGEL 5), otra parte como Sistema General-Equipamientos (SGEQ-AS 2), y dos pequeñas áreas, ubicadas en las esquinas oeste del ámbito, se clasifican como Suelo Urbano Residencial.

El aeropuerto está rodeado de suelos urbanos de uso mayoritariamente residencial, con excepción de la continuación del eje de pistas, que está clasificado como suelo rústico común

El artículo 183 de las Normas Urbanísticas de las NN.SS. recoge como Suelo Rústico Común de Régimen Especial los suelos ocupados por equipamientos o infraestructuras calificados de Sistema General, que se regulan específicamente mediante lo señalado en la legislación vigente de cada sector. Este artículo refleja el aeropuerto como SGI-TR – 9. Aeródromo Son Bonet.
















No obstante, hay que indicar que según establece el artículo 166.2 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social: *“Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de sus competencias de explotación aeroportuaria.”*



En este mismo sentido se pronuncia el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

Ilustración III.1.- Entorno del Aeropuerto de Son Bonet, NN.SS. Marratxí



-  Límite de Suelo Urbano
-  Límite de Término Municipal
-  Suelo Urbano (SU)
-  Suelo Apto para Urbanizar (SAU)
-  Suelo en Régimen Transitorio (SAU-RT)
- SUELO RÚSTICO**
-  Suelo de Protección Alta (ANEI)
-  Suelo Agrícola
-  Suelo de Especial Interés (ANEI)
-  Suelo Común
-  Suelo Forestal (SR-F)
-  Núcleo Rural
-  Suelo de Interés Paisajístico (SR-IP)
- SISTEMAS GENERALES (SG)**
-  Equipamientos (SGEQ)
-  Infraestructura
-  Espacio Libre (SGEL)



III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y municipios

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

III.2.1. Planes de la Unión Europea y estatales

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

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

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

En lo que respecta al transporte aéreo, el Libro incluye como objetivo: controlar el crecimiento del transporte aéreo, combatir la saturación del espacio aéreo y preservar el nivel de seguridad garantizando al mismo tiempo la protección del medio ambiente. Recoge como medida





prioritaria la creación del cielo europeo único y una utilización más eficaz de las capacidades aeroportuarias.

- A nivel estatal el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT)**, fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. Desarrolla sus objetivos generales sobre 4 ámbitos:
 - Eficiencia del sistema
 - Cohesión social y territorial
 - Compatibilidad ambiental
 - Desarrollo económico

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

- Ordenación del Sistema Aeroportuario
- Gestión del Sistema Aeroportuario desde criterios de rentabilidad
- Reforzamiento de las inspecciones de seguridad
- Mejora de la operatividad de los aeropuertos
- Mejora de la calidad de los servicios
- Sostenibilidad medioambiental
- Apertura de la gestión de los aeropuertos
- Política de tasas
- Impulso a la especialización progresiva de los aeropuertos españoles
- Corrección de una centralidad excesiva
- Inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte público
- Desarrollo futuro de las instalaciones desde una perspectiva intermodal
- Inserción del sistema aeroportuario dentro de la cadena intermodal de transporte de mercancías
- Adaptación de la capacidad de los sistemas de navegación aérea a la demanda
- Impulso de las actividades españolas dentro del Cielo Único Europeo

Las prioridades definidas por el PEIT para el periodo 2005-2020 se dirigen a mejorar progresivamente la sostenibilidad y el rendimiento ambiental del transporte aéreo, integrarlo progresivamente con los demás modos de transporte y facilitar la inserción del sistema aeroportuario en su entorno local.

A partir de 2009 los objetivos se dirigen a integrar progresivamente los servicios de transporte aéreo en el sistema intermodal de viajeros y mercancías y a asegurar la compatibilidad a largo



plazo entre el transporte aéreo y los objetivos ambientales establecidos para el sector del transporte.

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

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

El PEIT prevé una revisión cada 4 años. En 2009 el gobierno comenzó a revisarlo y actualizarlo dentro de su proceso de desarrollo y seguimiento.

III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma

- La ordenación de las diferentes infraestructuras y equipamientos se realizará mediante los correspondientes Planes Directores Sectoriales, dentro de los cuales se encuentra el **Plan Director Sectorial de Transportes de las Islas Baleares**, aprobado por el Decreto 41/2006, de 28 de abril. Su objeto es la ordenación coordinada de las diferentes infraestructuras de transporte y fomentar el uso del transporte público para una utilización más racional del vehículo privado, de acuerdo con determinaciones, entre las que se encuentran:

a) El análisis de las necesidades de movilidad de la población y proponer las medidas necesarias para la reducción de éstas.

b) Potenciar el transporte colectivo, prestando especial atención al ferrocarril y al tranvía.

c) Determinar las necesidades para permitir el intercambio modal, incluyendo aparcamientos para automóviles. Con el criterio general de dar prioridad a la mejora de las infraestructuras existentes en lugar de construir nuevas.

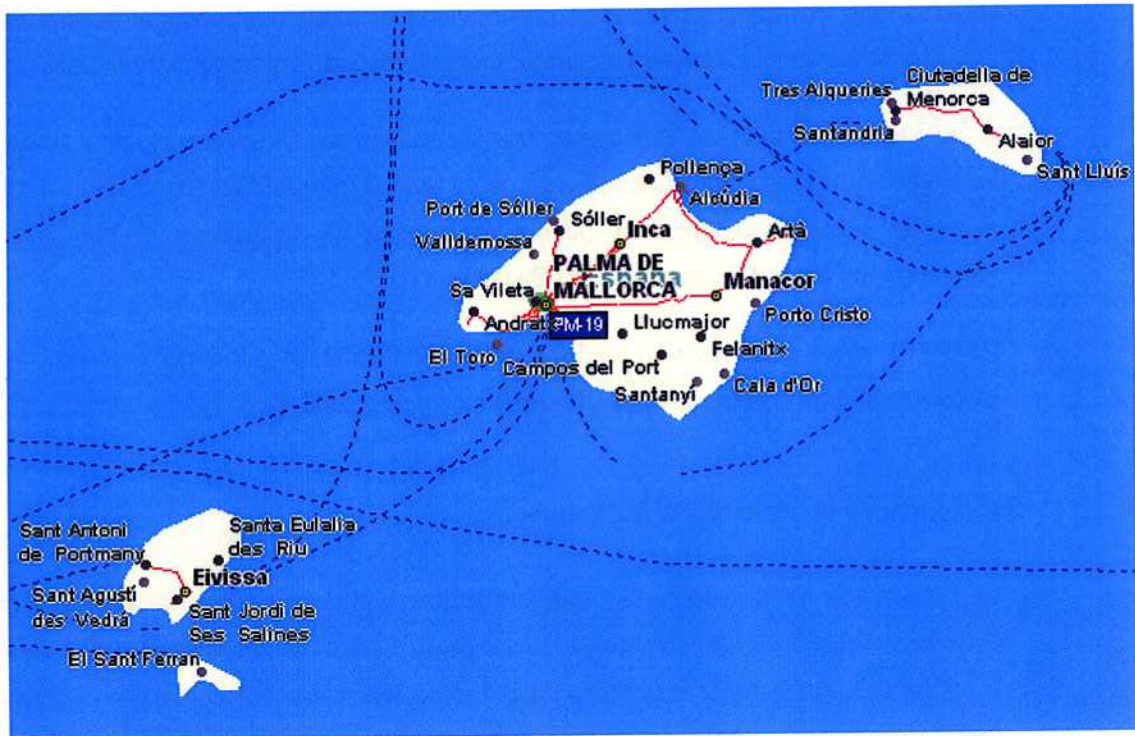
d) Interrelacionar las redes de transporte con el resto de las infraestructuras, como aeropuertos y puertos, considerando las previsiones establecidas en sus planes.

El Plan Sectorial de Transportes afecta al transporte por carretera, ferroviario, interinsular y no motorizado y a la coordinación e integración intermodal.

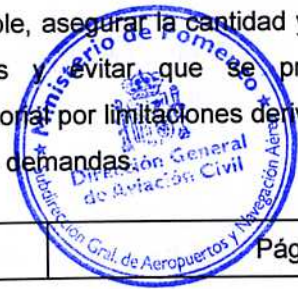


La isla de Mallorca cuenta con infraestructuras viarias (autonómicas, comarcales y locales), aeroportuarias, portuarias y puertos deportivos.

Ilustración III.2.- Infraestructuras de las Islas Baleares

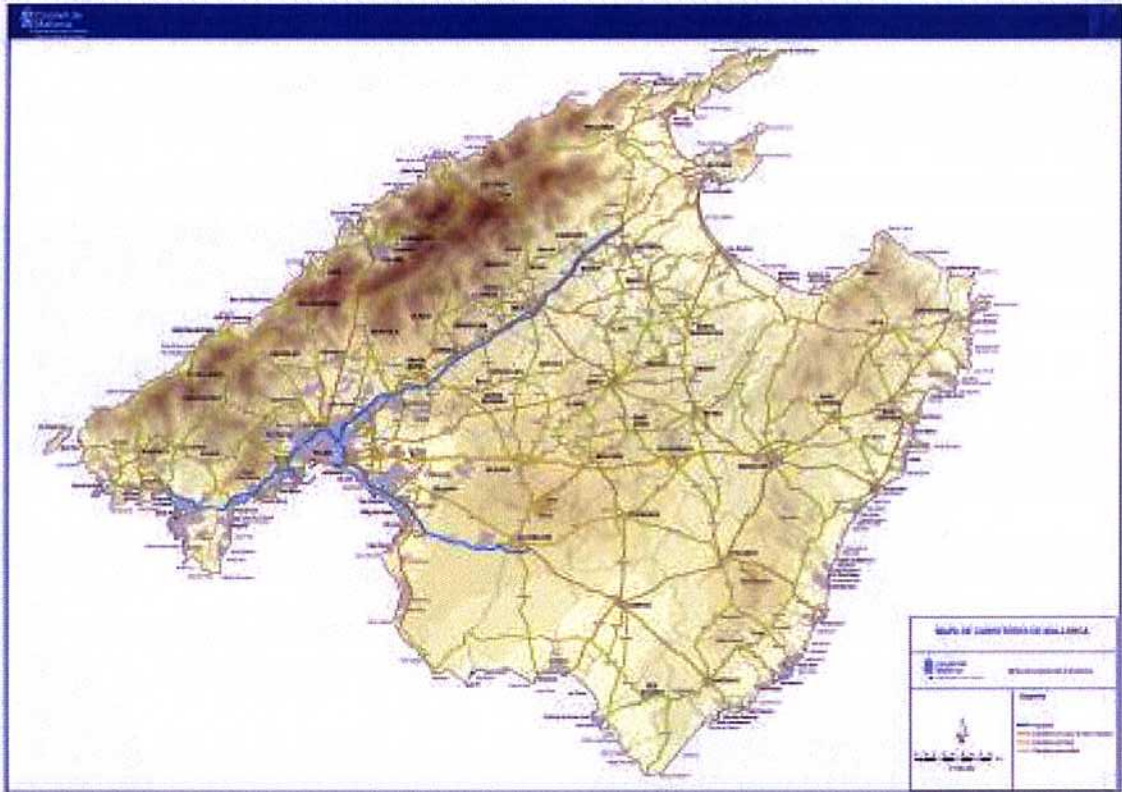


- El **Plan Director Sectorial Energético de las Islas Baleares**, aprobado por Decreto 96/2005, de 23 de septiembre, (BOIB nº 143, de 27 de septiembre) tiene por objeto establecer las condiciones de índole territorial y ambiental, que permita asegurar el aprovechamiento energético futuro de las Islas Baleares en las condiciones ambientales y económicas más ventajosas posible. Prevé desarrollar sus objetivos a través de dos planes específicos: el Plan de impulso de las energías renovables (PIER) y el Plan de eficiencia energética (PEE).
- El **Plan Hidrológico de Cuenca de las Islas Baleares (PHIB)**, aprobado por el Consejo General del Agua de dicha Comunidad Autónoma el 22 de febrero de 1999, y ratificado por Real Decreto 378/2001, de 6 de abril, (BOE nº 96, de 21 de abril), tiene como objetivo general establecer el marco normativo por el que debe regirse complementariamente el aprovechamiento y la preservación del Dominio Público Hidráulico, y tiene entre otros objetivos: definir los recursos disponibles para una explotación sostenible, asegurar la cantidad y calidad del agua suministrada en los abastecimientos urbanos y evitar que se produzcan estrangulamientos en el desarrollo de cualquier actividad sectorial por limitaciones derivadas de la insuficiencia de recursos para atender las correspondientes demandas.



El PHIB ha iniciado su revisión, contando con un documento para su evaluación ambiental estratégica, de febrero de 2008.

Ilustración III.3.- Red viaria de la isla de Mallorca



III.2.3. Actuaciones

Las actuaciones infraestructurales previstas en el entorno del Aeropuerto de Son Bonet son competencia de distintas administraciones, que se relacionan de acuerdo a los principios de cooperación y colaboración.

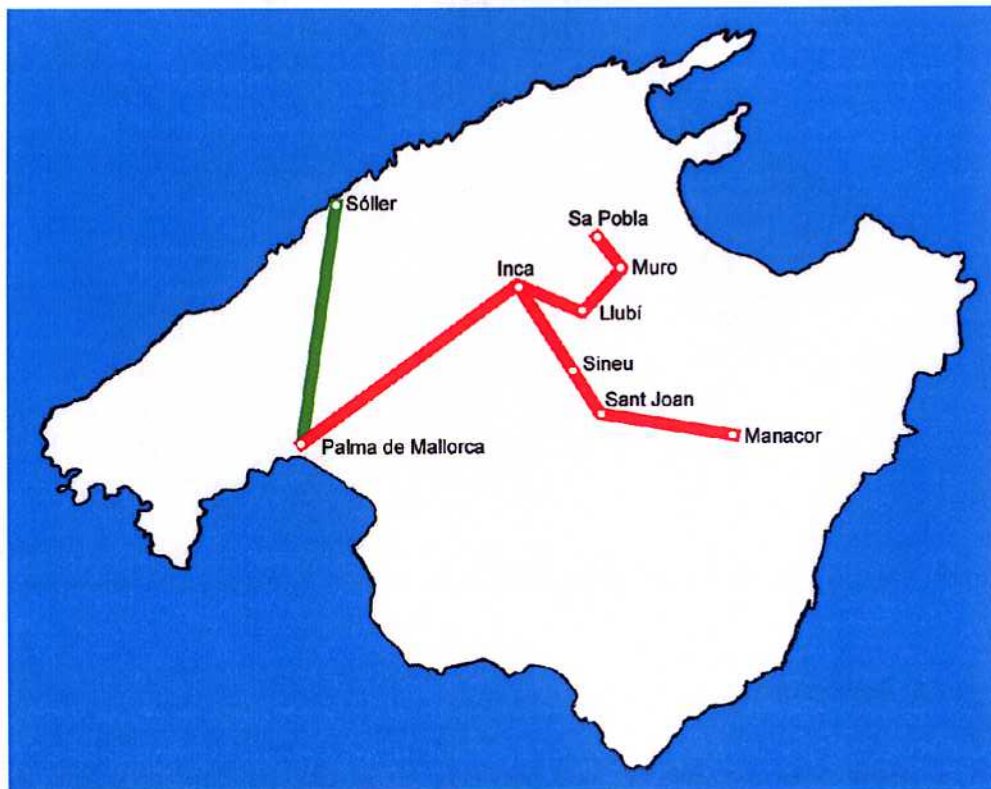
III.2.3.1. Sistema viario

El Aeropuerto de Son Bonet es colindante a la carretera Ma-13A, donde se encuentran los dos accesos al aeropuerto. Este viario está conectado con la Autovía Ma-13, en las proximidades del aeropuerto.

III.2.3.2. Sistema ferroviario

El sistema ferroviario existente, Palma de Mallorca-Inca, transcurre próximo al aeropuerto de Son Bonet. En el Plan Territorial de Mallorca se recoge la propuesta de soterramiento de los accesos ferroviarios a Palma, incluidos los tramos finales del trayecto Palma- Inca. También se incluye entre sus propuestas de intermodalidad un centro intermodal en el Aeropuerto de Palma. En cualquier caso, no están previstas futuras actuaciones que afecten al ámbito.

Ilustración III.4.- Red ferroviaria de la isla de Mallorca



III.3. Áreas de afectación por servidumbres aeronáuticas vigentes

III.3.1. Introducción

III.3.1.1. Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Son Bonet fueron aprobadas por *Real Decreto num. 376/2011 de 11 de marzo (BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2011)*. Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por decreto 2490/1974 de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)*.

III.3.1.2. Base Legal

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

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

Por otra parte, en el *Capítulo 4 del Volumen 1 de las Normas Técnicas de Diseño y Operación de Aeródromos de Uso Público, en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137)* y en el *Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves"*, siendo estos dos últimos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones en materia de restricción de obstáculos.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado Decreto y sus modificaciones, y teniendo en cuenta, a su vez, la normativa internacional mencionada, se ha procedido al estudio de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Son Bonet aprobadas por el *Real Decreto num. 376/2011 de 11 de marzo (BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2011)*.



III.3.1.3. Datos generales del aeropuerto

III.3.1.3.1. Punto de Referencia

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

Tabla III.1.- Punto de referencia

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)		ELEVACIÓN
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	(metros)
PR	39º 35' 56,1"	02º 42' 09,5"	474.564	4.383.490	41

Fuente: *Real Decreto 376/2011 de 11 de marzo*

III.3.1.3.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Son Bonet descrito en el *Real Decreto num. 376/2011*, dispone de una pista de vuelo, denominada 05-23.

La pista tiene unas dimensiones pavimentadas de 1.200 x 22 metros. Dispone de dos Zonas Libres de obstáculos (CWY). Las distancias declaradas de pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos son las siguientes:

Tabla III.2.- Distancias Declaradas pista 05-23

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)
05	1.200	1.260	1.200	1.080	60 x 150	45
23	1.200	1.260	1.200	1.116	60 x 150	34

Fuente: *Real Decreto 376/2011 de 11 de marzo*

Las dimensiones de la franja de la pista 05-23 son de 1.320 x 80 metros.

En la Tabla III.3 se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales de la pista.



Tabla III.3.- Características de la pista de vuelo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)		ELEVACIÓN (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	
Umbral 05	39° 35' 46,0"	02° 41' 53,3"	474.175	4.383.179	35
Cabecera 05	39° 35' 43,5"	2° 41' 49,3"	474.081	4.383.104	34
Umbral 23	39° 36' 06,2"	02° 42' 25,8"	474.953	4.383.801	44
Cabecera 23	39° 36' 07,9"	2° 42' 28,5"	475.019	4.383.853	45

Fuente: Real Decreto 376/2011 de 11 de marzo

III.3.1.3.3. Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de Real Decreto num. 376/2011 de 11 de marzo (BOE, núm. 77, de 31 de marzo de 2011), el Aeropuerto de Son Bonet se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972 de 24 de febrero, como aeródromo de **letra de clave "C"**.

III.3.2. Servidumbres del aeródromo

III.3.2.1. Generalidades

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

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

Tabla III.4.- Coordenadas de los umbrales para el cálculo de las servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)		ELEVACIÓN (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	
PR	39° 35' 56,1"	02° 42' 09,5"	474.564	4.383.490	41
Umbral 05	39° 35' 43,5"	2° 41' 49,3"	474.081	4.383.104	34
Umbral 23	39° 36' 07,9"	2° 42' 28,5"	475.019	4.383.853	45

Fuente: Real Decreto 376/2011 de 11 de marzo





III.3.2.2. Restricción de obstáculos

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

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

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

III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.3.3.1. Generalidades

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

III.3.3.2. Restricción de obstáculos

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

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

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



III.3.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Para el Aeropuerto de Son Bonet no están definidas instalaciones radioeléctricas a efectos de servidumbres aeronáuticas.

III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

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

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

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

Las servidumbres vigentes del Aeropuerto de Son Bonet no contemplan servidumbres de la operación de aeronaves.

Las servidumbres aeronáuticas vigentes se muestran en el plano 5.1.

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

III.3.5.1. Disposiciones complementarias

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en desarrollo de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, de remitir al Ministerio de Fomento los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, que afecten a la Zona de Servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer.



III.3.5.2. Términos municipales afectados

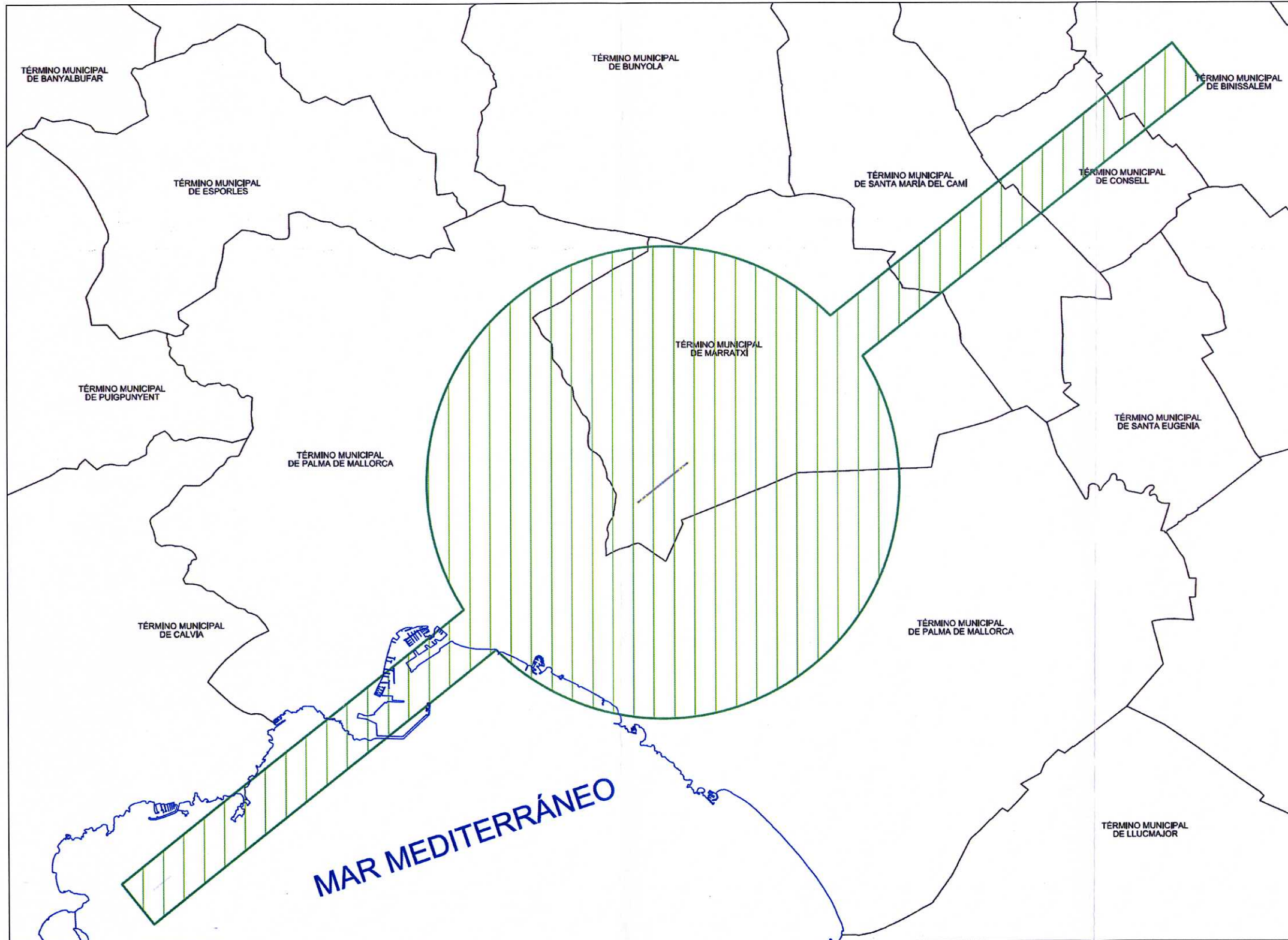
Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas y superficies que definen las servidumbres aeronáuticas vigentes son los siguientes:

- BINISSALEM
- CALVIÀ
- CONSELL
- MARRATXI
- PALMA DE MALLORCA
- SANTA MARÍA DEL CAMÍ

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



Ilustración III.5.- Municipios afectados por las servidumbres vigentes

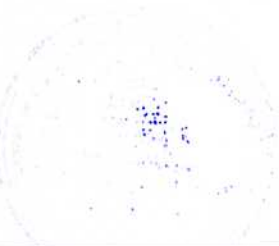


HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

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

III.4.1. Introducción

El escenario actual de las instalaciones aeroportuarias en lo que se refiere a pistas de vuelo y ayudas radioeléctricas no cambia con respecto al estado vigente. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual será análoga a las servidumbres aeronáuticas vigentes, tratadas en el apartado anterior.



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

III.5.1. Introducción

El escenario a corto, medio y largo plazo de las instalaciones aeroportuarias en lo que se refiere a pistas de vuelo y ayudas radioeléctricas no se espera que cambien significativamente. Por lo tanto la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible será análoga a la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, tratadas en el apartado anterior.

III.5.1.1. Datos generales del aeropuerto

III.5.1.1.1. Punto de referencia

El Punto de Referencia del Aeropuerto de Son Bonet, en su desarrollo previsible, coincide con el considerado en el estado actual.

Tabla III.5.- Punto de referencia

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)		ELEVACIÓN (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	
PR	39° 35' 56,1"	02° 42' 09,5"	474.564	4.383.490	41

Fuente: Aena

III.5.1.1.2. Pistas de vuelo

La pista tendrá unas dimensiones pavimentadas de 1.200 x 23 m siendo sus distancias declaradas las que se listan a continuación.

Tabla III.6.- Características de la pista de vuelo

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)
05	1.200	1.260	1.200	1.080	60 x 150	45
23	1.200	1.260	1.200	1.116	60 x 150	34

Fuente: Aena



Tabla III.7.- Características de la pista de vuelo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)		ELEVACIÓN (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	
Umbral 05	39° 35' 45,9"	02° 41' 53,2"	474.175	4.383.179	35
Cabecera 05	39° 35' 43,5"	02° 41' 49,3"	474.081	4.383.104	34
Umbral 23	39° 36' 06,2"	02° 42' 25,8"	474.953	4.383.801	44
Cabecera 23	39° 36' 07,9"	02° 42' 28,5"	475.019	4.383.853	45

Fuente: Aena

III.5.1.1.3. Clasificación del aeropuerto

La clasificación del aeropuerto de Son Bonet, de acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, según la longitud básica de pista, no se ve alterada respecto a la calculada para el estado actual. En consecuencia, según la longitud básica de la pista, el Aeropuerto de Son Bonet en su desarrollo previsible se clasificaría como de **letra de clave "C"**.

III.5.2. Servidumbres del aeródromo

III.5.2.1. Generalidades

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

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



Tabla III.8.- Coordenadas de los umbrales para el cálculo de las servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)		ELEVACIÓN (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	
PR	39° 35' 56,1"	02° 42' 09,5"	474.564	4.383.490	41
Umbral 05	39° 35' 43,5"	2° 41' 49,3"	474.081	4.383.104	34
Umbral 23	39° 36' 07,9"	2° 42' 28,5"	475.019	4.383.853	45

Fuente: Aena

III.5.2.2. Restricción de obstáculos

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

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

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

III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.5.3.1. Generalidades

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

III.5.3.2. Restricción de obstáculos

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



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

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

III.5.3.3. Instalaciones radioeléctricas

En el desarrollo previsible del Aeropuerto de Son Bonet no están definidas instalaciones radioeléctricas a efectos de servidumbres aeronáuticas.

III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

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

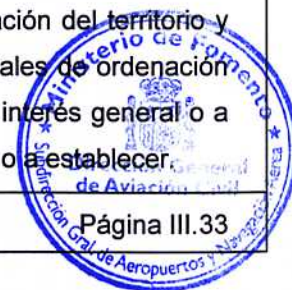
No se han proyectado maniobras de aproximación por instrumentos al Aeródromo. De este modo, sólo se consideran aproximaciones visuales.

La propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible se muestra en el plano 5.3.

III.5.5. Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, de las instalaciones radioeléctricas y de la operación de aeronaves del desarrollo previsible

III.5.5.1. Disposiciones complementarias

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en desarrollo de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, de remitir al Ministerio de Fomento los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, que afecten a la Zona de Servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer.



III.5.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas y superficies que definen la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible son los siguientes:

- BINISALEM
- PALMA DE MALLORCA
- SANTA MARÍA DEL CAMÍ
- MARRATXÍ
- CALVIÀ
- CONSELL

Todos los municipios mencionados están afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, según se manifiesta en la Ilustración III.6.



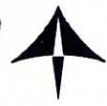
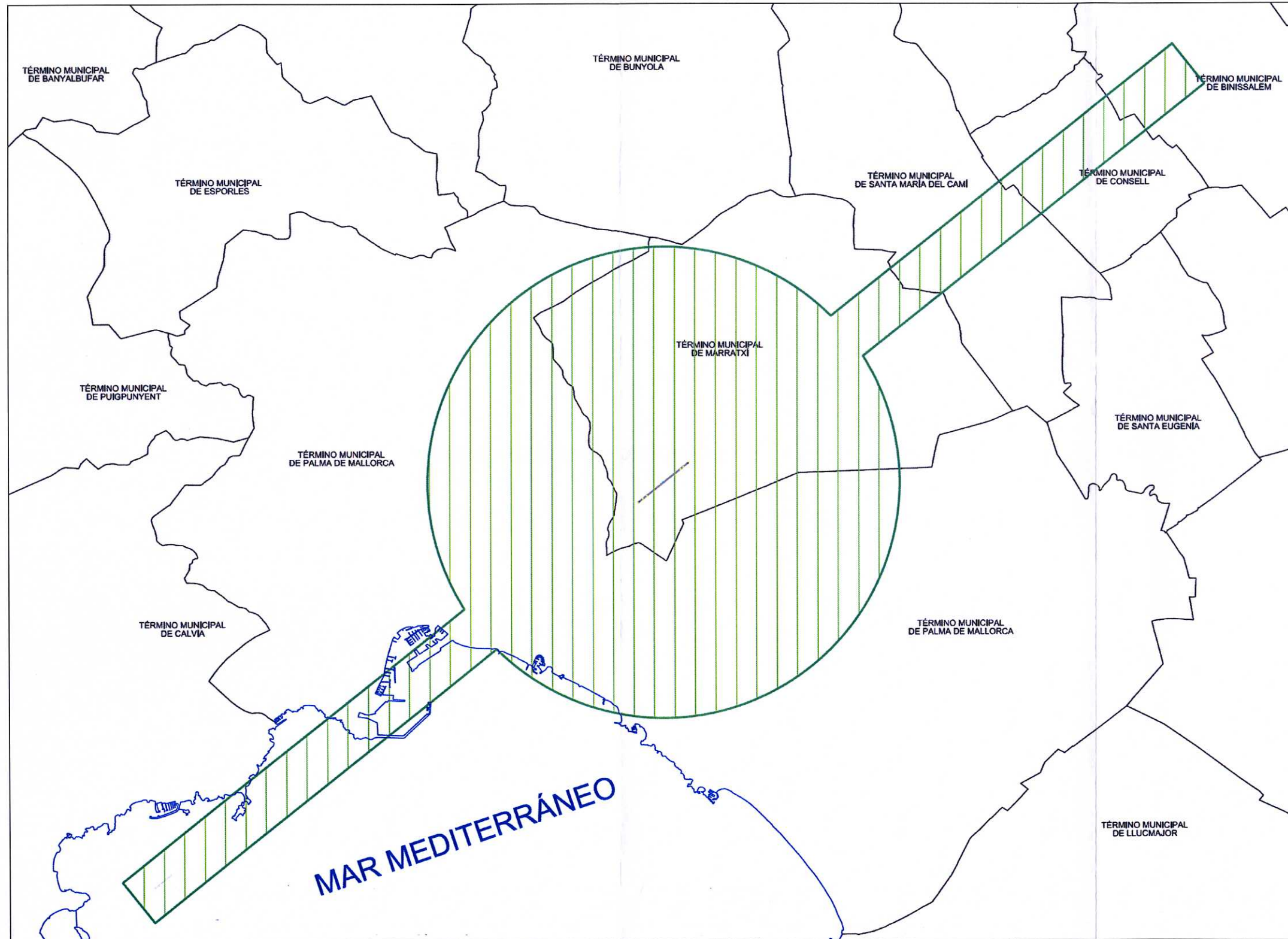


Ilustración III.6.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





III.6. Compatibilidad del entorno con el Aeropuerto

III.6.1. Preámbulo

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

La Ley 13/1996 de 30 de diciembre en su artículo 166.2 establece expresamente que *“Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*.

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

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

En este mismo sentido, la Disposición Adicional Única a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, establece que *“el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos”*.



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

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

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

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

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

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

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





Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente terrenos incluidos en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer representadas en los planos 5.1 y 5.3 que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta las superficies limitadoras de obstáculos que resulten más restrictivas en cada caso para determinar las alturas (respecto al nivel del mar) que no deberían ser sobrepasadas por ninguna nueva edificación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificación del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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





III.7. Áreas de coordinación.

Tal y como se indica en el Capítulo 5 de la Memoria, Desarrollo Previsible del aeropuerto, se propone una ampliación de la Zona de Servicio que obliga a modificar el trazado de la carretera MA - 3013 a Es Pla de Na Tesa, que actualmente bordea el recinto aeroportuario en esa zona.

Para realizar dichas actuaciones se deberán establecer las áreas de coordinación que procedan entre las instituciones involucradas para conseguir el menor impacto posible en el entorno aeroportuario y mantener los niveles de seguridad, operatividad y funcionalidad de la instalación.

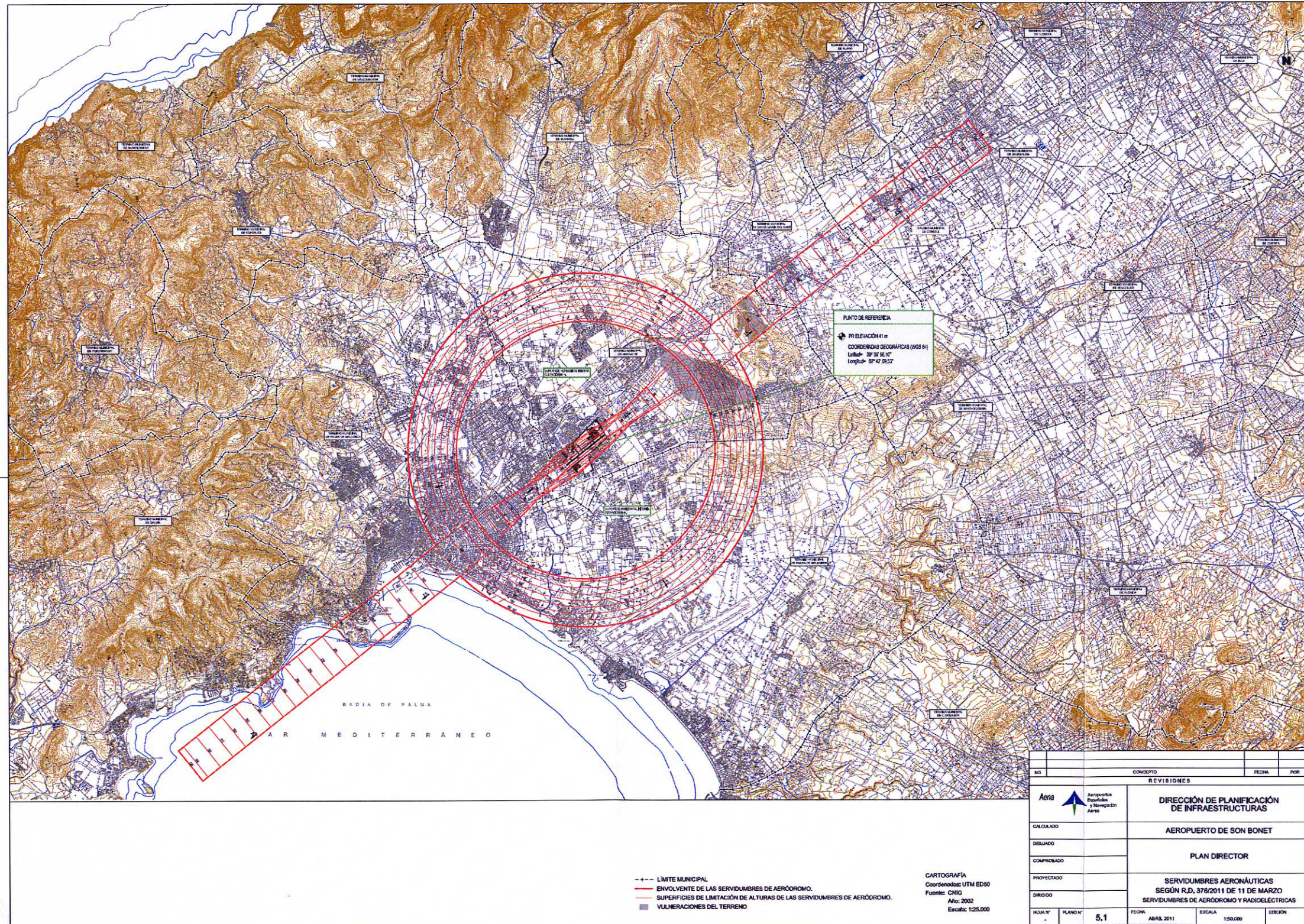




HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.7.- Plano 5.1. Servidumbres Aeronáuticas según RD 376/2011 de 11 de marzo



NO	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
 DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS			
CALDAZO			
DELLANO			
COMPROBADO			
PROYECTADO			
DISEÑO			
PLANO N°	5,1	FECHA	ABRIL 2011
ESCALA	1:50.000	LECCIÓN	

--- LÍMITE MUNICIPAL
 --- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO.
 --- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO.
 --- VULNERACIONES DEL TERRENO

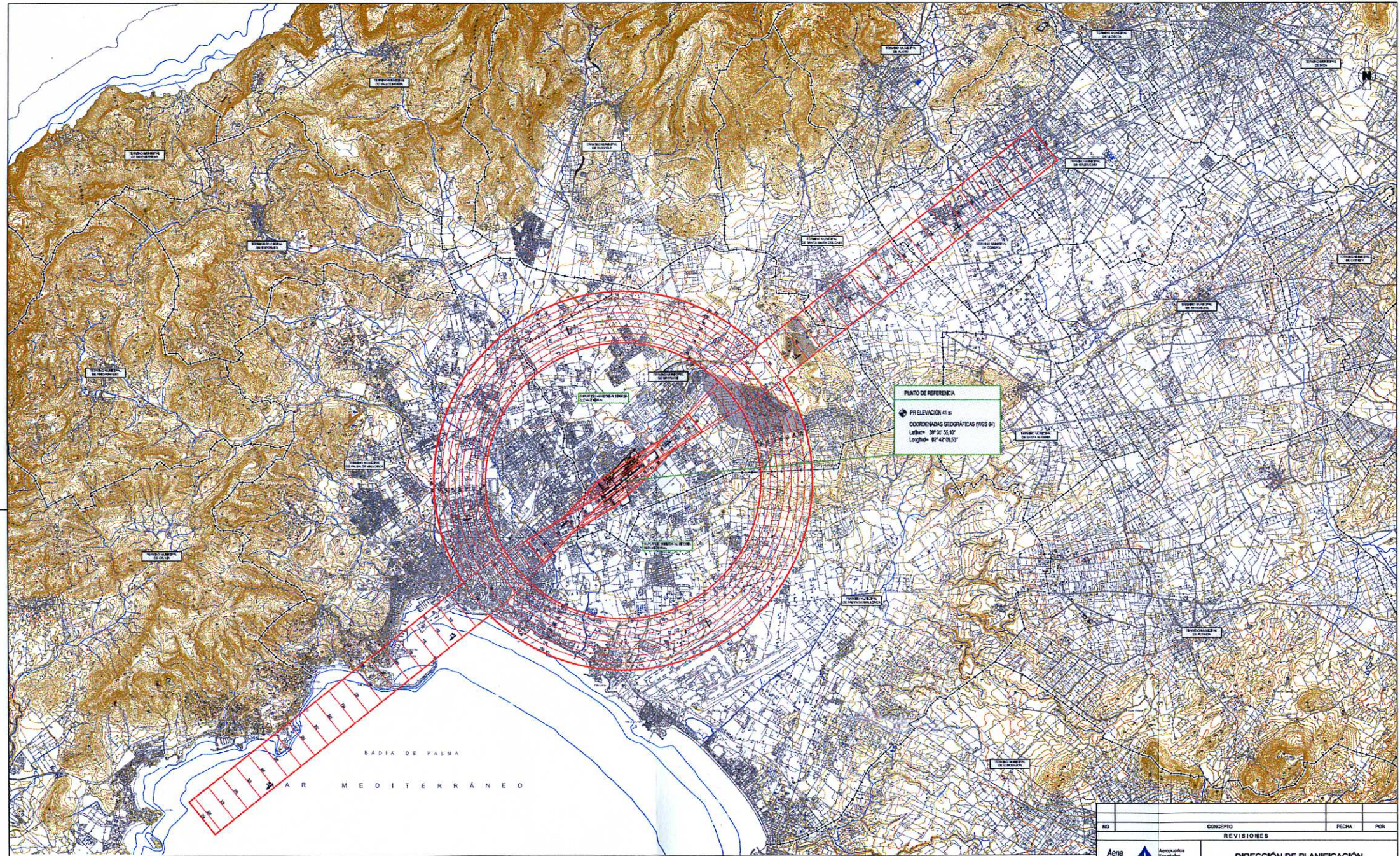
CARTOGRAFÍA
 Coordenadas: UTM ED90
 Fuente: CNIG
 Año: 2002
 Escala: 1:25.000



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.8.- Plano 5.3. Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas. Desarrollo Previsible



PUNTO DE REFERENCIA
 PR ELEVACIÓN 41 m
 COORDENADAS GEOGRÁFICAS (WGS 84)
 Latitud: 39° 32' 55.92"
 Longitud: 01° 42' 03.53"

--- LÍMITE MUNICIPAL
 --- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO.
 --- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO.
 ■ VULNERACIONES DEL TERRENO

CARTOGRAFÍA
 Coordenadas: UTM ED50
 Fuente: CNIG
 Año: 2002
 Escala: 1:25.000

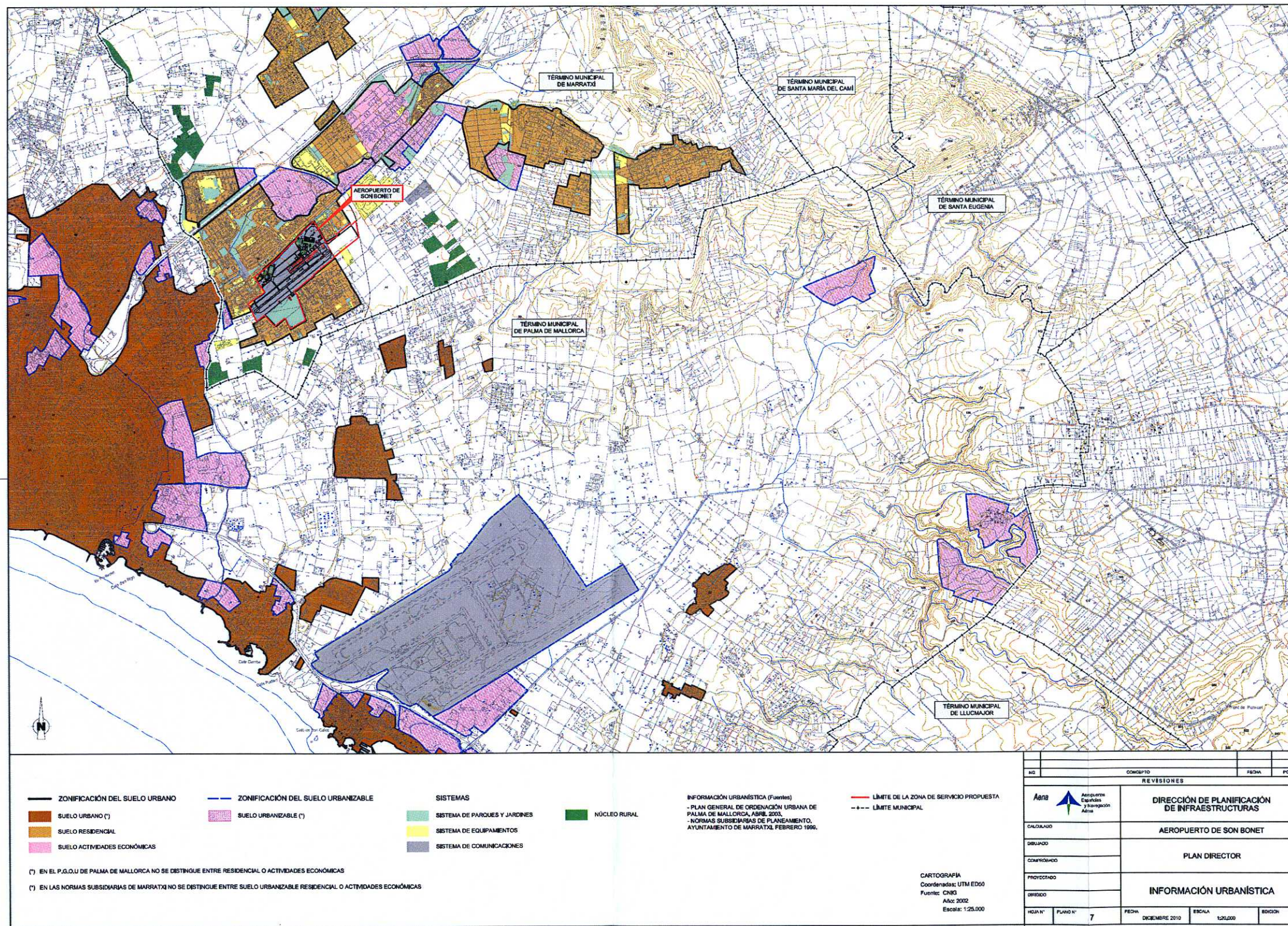
REVISIONES		FECHA	POR
NO	CONCEPTO		
Aena Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS AEROPUERTO DE SON BONET PLAN DIRECTOR PROPUESTA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DESARROLLO PREVISIBLE SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELÉCTRICAS			
ELABORADO			
DISEÑADO			
COMPROBADO			
PROYECTADO			
DIRIGIDO			
HOJA N°	PLANO N°	FECHA	ESCALA
	5.3	ABRIL 2011	1:50.000



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



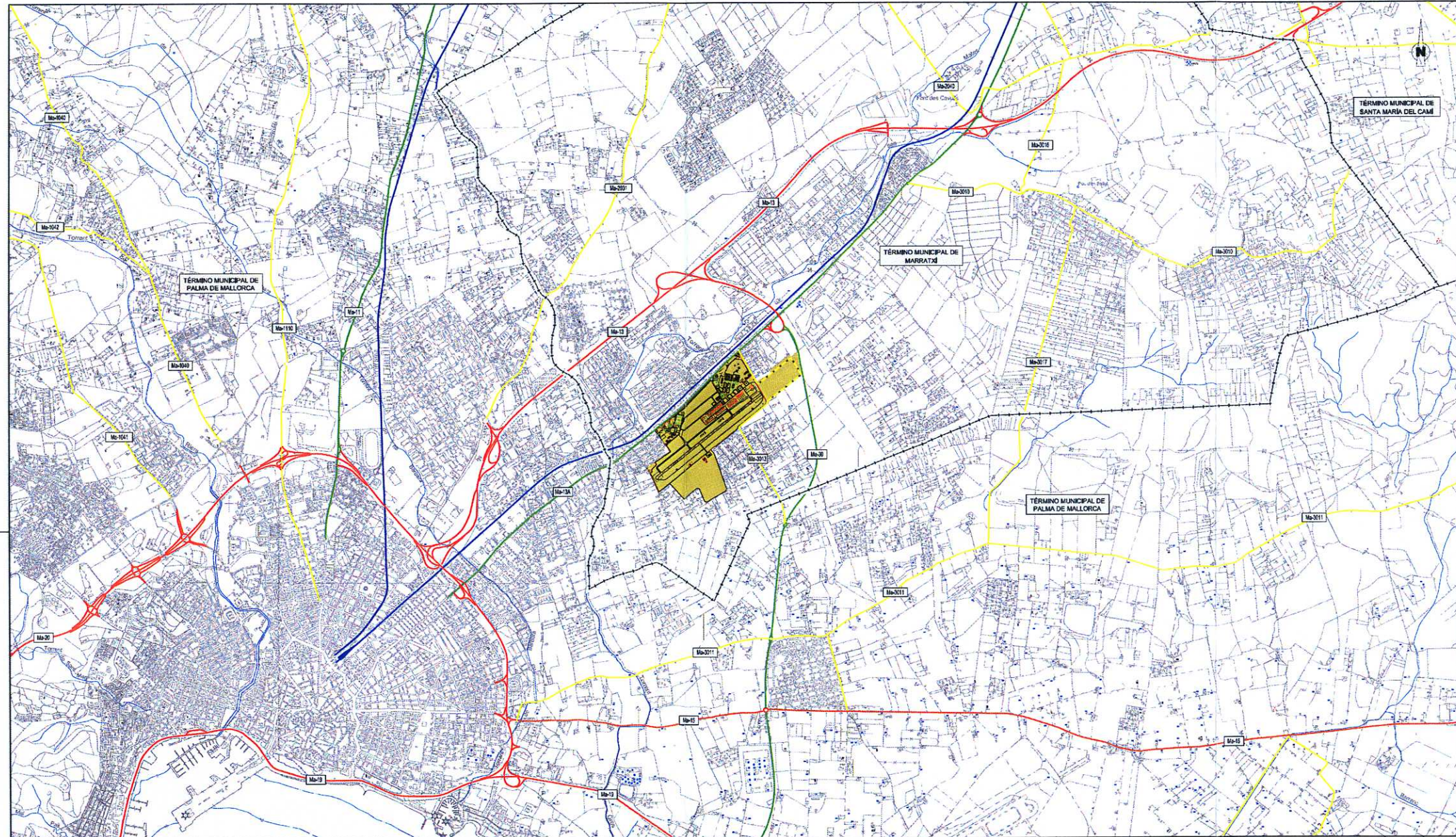
Ilustración III.9.- Plano 7. Información Urbanística



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración III.10.- Plano 8. Infraestructuras



INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES
 - RED GENERAL DE DISTRIBUCIÓN EXTERIOR (AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y CARRETERAS GENERALES)
 - CARRETERA AUTONÓMICA DE 2º ORDEN
 - CARRETERA AUTONÓMICA DE 3º ORDEN
 - RED DE RENFE

INFORMACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS (Fuentes)
 - Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)
 - Mapa Oficial de Carreteras, Secretaría General Técnica, Ministerio de Fomento.

ZONA DE SERVICIO PROPUESTA
 - LÍMITE MUNICIPAL

CARTOGRAFÍA
 Coordenadas: UTM ED50
 Fuente: CNIG
 Año: 2002
 Escala: 1:25.000

NO		CONCEPTO		FECHA	POR
REVISIONES					
Aena		DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS			
CALCULADO		AEROPUERTO DE SON BONET			
DEBIDO		PLAN DIRECTOR			
COMPROBADO		INFRAESTRUCTURAS			
PROYECTADO					
DISEÑADO					
HOJA N°	PLANO N°	FECHA	ESCALA	EDICIÓN	
	8	DICIEMBRE 2010	1:25.000		



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

