

5. Desarrollo Previsible



Contenidos

5. Desarrollo Previsible	5.1
5.1. Introducción	5.3
5.2. Análisis de alternativas	5.4
5.2.1. Objetivo	5.4
5.2.2. Resumen de la problemática actual.....	5.5
5.2.3. Estudio y valoración de alternativas	5.17
5.2.4. Alternativa seleccionada	5.42
5.3. Necesidades de terrenos.....	5.67
5.4. Actuaciones propuestas	5.68
5.4.1. Espacio aéreo	5.68
5.4.2. Subsistema de movimiento de aeronaves.....	5.68
5.4.3. Subsistema de actividades aeroportuarias.....	5.70
5.4.4. Zona de reserva	5.72
5.4.5. Varios	5.72
5.4.6. Adquisición de terrenos	5.73
5.4.7. Resumen.....	5.73
5.5. Delimitación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas	5.76
5.6. Términos Municipales afectados por la Zona de Servicio propuesta.....	5.87



5.1. Introducción

Este capítulo tiene por objeto definir la delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Ibiza en el horizonte del Desarrollo Previsible propuesto por este Plan Director, así como la definición de las actuaciones previstas en dicho desarrollo para cada subsistema aeroportuario. De este modo se obtendrán, en su caso, las necesidades de terreno precisas para completar el desarrollo del aeropuerto que le permita atender a la demanda de transporte aéreo en los horizontes considerados.

5.2. Análisis de alternativas

5.2.1. Objetivo

Una vez que se han detectado las necesidades de cada subsistema aeroportuario, el siguiente paso en la definición de la Zona de Servicio del desarrollo previsible y de las actuaciones necesarias a realizar en el Aeropuerto de Ibiza es el estudio, análisis, evaluación y propuesta de diferentes alternativas de desarrollo y de sus infraestructuras e instalaciones necesarias.

Este análisis de alternativas permitirá, por un lado, encontrar la solución más adecuada para resolver las necesidades detectadas en cada subsistema y, por otro, dar respuesta a los requerimientos de la *Directiva 2001/42/CE de Evaluación Ambiental de Planes y Programas*.

La selección entre las diversas alternativas de aquella más adecuada permitirá definir el Plano Director de la Zona de Servicio propuesta del Aeropuerto de Ibiza. Los objetivos que se persiguen con la definición de dicho Plano Director para el horizonte de demanda definido como el desarrollo previsible son los siguientes:

- Jerarquización de las diversas actividades propuestas mediante una lista de prioridades con su faseado consecuente, para alcanzar el Desarrollo Previsible propuesto por el Plan Director.
- Elaboración de una representación gráfica del desarrollo necesario del aeropuerto para dar respuesta a las necesidades detectadas, bien por causa del incremento de la demanda o bien por motivos de seguridad o adecuación a nueva normativa. Dicha representación gráfica debe considerar una serie de etapas asociadas a los diferentes horizontes de demanda analizados.
- Recomendaciones sobre los usos del entorno aeroportuario.
- Presentación de la pertinente información y datos que sean esenciales para el desarrollo aeroportuario.

Este plano se acompañará con unos concisos comentarios descriptivos de las áreas definidas, con el fin de que el impacto y el alcance de sus recomendaciones puedan ser claramente comprendidos por la comunidad a la que da servicio del aeropuerto, así como aquellas autoridades y organismos públicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.



5.2.2. Resumen de la problemática actual

Tras la determinación de necesidades realizada en capítulos anteriores, se ha obtenido una visión global de la problemática en cuanto a las carencias existentes con el fin de solucionarlas y conseguir los grados de seguridad, operatividad y funcionalidad necesarios.

A continuación se presenta un resumen del estado de los diferentes subsistemas y zonas incluyendo las necesidades que, en su caso, presentan para atender adecuadamente a la demanda presente y esperada.

1. En lo que refiere al **espacio aéreo**, existe una propuesta de reestructuración del TMA de Palma incluida en el Plan de Capacidad y recogida en el documento "*Proyecto de sectorización TMA de Palma, año 2006*".

Con motivo de la posible apertura de un nuevo sector de despegues en el nuevo TMA de Palma, el Aeropuerto de Ibiza precisaría una modificación de sus actuales SID's y STAR's con arreglo a las necesidades derivadas de la reestructuración del TMA de Palma.

La creciente densidad de tráfico, así como la complejidad del mismo, aconsejan dotar al aeropuerto de un servicio de control radar.

Por otra parte el VOR IZA tiene falta de cobertura por debajo de 5.000 ft en algunos ángulos.

La situación de un sector radar sirviendo a un área de aproximación final en control convencional conduce, en ocasiones, a conflictos relacionados con los procedimientos actuales.

Finalmente se indica que en ocasiones el espacio aéreo de Ibiza gestiona un área mayor que su espacio aéreo delegado, lo que produce incrementos notables de las comunicaciones y, consecuentemente, de la carga de trabajo.

2. El **campo de vuelos**, en su configuración actual, presenta carencias en el cumplimiento de determinadas disposiciones y recomendaciones de las *normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público*, aprobadas mediante el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo. En concreto, no se cumple que la franja de pista se extienda lateralmente al menos 150 m a cada lado del eje de dicha pista, ya que, hacia el este, tiene una anchura de 147 m.

Asimismo, la franja de la calle de rodaje paralela a la pista tiene una anchura de 40 m en algunas zonas, que es inferior a lo que establece la normativa vigente anteriormente citada (47,5 m).



Ilustración 5.1.- Franja de pista y franja de calle de rodaje



Por otra parte, existen una serie de objetos e instalaciones frangibles y no frangibles situados en la franja de pista, en el área de seguridad de extremo de pista, en la franja de la calle de rodaje y en la zona libre de obstáculos, que deberían ser trasladados o eliminados para cumplir con las premisas de seguridad para estas zonas recogidas en las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público.

La Tabla 5.1, la Tabla 5.2 y la Tabla 5.3 muestran los objetos en la franja de pista, RESA y franja de calle de rodaje, su altura y su situación. En la Ilustración 5.5 se observa la ubicación de dichos objetos.

Tabla 5.1.- Inventario de objetos en la franja de pista

DESCRIPCIÓN	FRANGIBLE: SÍ / NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN
Vallado perimetral	No	2,30	A lo largo del límite sur del aeropuerto a 147 m del eje de pista
Caseta de senda de planeo RY 24	No	2,80	A 117 m del eje de la pista y 306 m de cabecera 24
Centro de transformación Senda de Planeo RWY 24	No	2,00	A 125 m del eje de la pista y 318 m de cabecera 24
Antena de senda de planeo RWY 24	Sí	3,5	A 123 m del eje de la pista y 300 m de cabecera 24
Cámara de Reguladores Cabecera 24	No	3,00	A 123 m del eje de la pista y 336 m de cabecera 24
Cámara de Reguladores Cabecera 06	No	3,00	A 125 m del eje de la pista y 336 m de cabecera 06
Equipos de meteorología	No	1	A 115 m del eje de la pista y 320 m de cabecera 24
Centro de transformación del VOR	No	3	A 149 m del eje de la pista y 582 m de cabecera 06
VOR	No	6	A 149 m del eje de la pista y 612 m de cabecera 06



DESCRIPCIÓN	FRANGIBLE: SÍ / NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN
Manga de viento Cabecera 06	Sí	3	A 75 m del eje de la pista y 345 m de cabecera 06
Manga de viento Cabecera 24	Sí	3	A 83 m del eje de la pista y 345 m de cabecera 24
Anemómetro Cabecera 06	No	8	A 121 m del eje de la pista y 297 m de cabecera 06
Anemómetro Cabecera 24	No	8	A 113 m del eje de la pista y 325 m de cabecera 24

Tabla 5.2.- Inventario de objetos en la RESA

DESCRIPCIÓN	FRANGIBLE: SÍ / NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN Distancia eje pista (m)
Estructura de las antenas del LLZ del ILS RWY 24	Sí	1,80	A 295 m del umbral cabecera 06
Arquetas varias no rasantes (RWY 24)	No	0,15	-
Arquetas varias no rasantes (RWY 06)	No	0,15	-
Caseta equipos ILS del LLZ RWY 24	Sí	2,00	A 58 m del eje de la pista y 294 m de cabecera 06

Tabla 5.3.- Inventario de objetos en la franja de calle de rodaje

DESCRIPCIÓN	FRANGIBLE: SÍ / NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN Distancia eje pista (m)
Vallado paralelo a la TWY C	Sí	1,80	A 295 m del umbral cabecera 06

Las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público en el apartado 3.4.6 del Volumen I recomiendan que "Todo objeto situado en la franja de una pista y que pueda constituir un peligro para los aviones, debería considerarse como un obstáculo y eliminarse, siempre que sea posible". Asimismo, en el apartado 3.4.7 establece que "...no se permitirá ningún objeto fijo en la franja de una pista dentro de una distancia de 60 m del eje de una pista de aproximación de precisión de las Categorías I, II y III, cuando el número de clave sea 3 ó 4".

Por otra parte, con excepción de los objetos que por sus funciones requieran estar situados en ese lugar para fines de navegación aérea, en el apartado 9.9.1 del Volumen I de la normativa anterior se establece que: "...no deberán emplazarse equipos o instalaciones en una franja de pista, un área de seguridad de extremo de pista, una franja de calle de rodaje o dentro de las distancias especificadas en la Tabla 3-1, columna 11, si constituyeran un peligro para las aeronaves".

Para cumplir con lo descrito en el apartado 9.9.1, deberán ser trasladados fuera de la franja de pista las dos casetas no frangibles que albergan los reguladores correspondientes al sistema de iluminación de dicha pista, el vallado perimetral y el vallado paralelo a la calle de rodadura. En el



momento de redactar el presente documento, ya está prevista la eliminación del vallado paralelo a la calle de rodadura.

En algunos tramos, el vial de servicio se encuentra en el interior de la franja de pista o de la franja de calle de rodaje, por lo que no podrá circular vehículo alguno por el mismo en el momento en el que una aeronave utilice la pista o la calle de rodaje. Se propondrá, por lo tanto, trasladar el vial de servicio fuera de la franja en dichos tramos para facilitar la operación de las actividades de los vehículos en el área de movimiento de aeronaves, debiendo éstos permanecer en comunicación con la Torre de Control a través de la frecuencia de radio de la misma.

Ilustración 5.2.- Vial de servicio, vallado perimetral y caseta de reguladores



En cuanto a los equipos o instalaciones requeridos para fines de navegación aérea, el apartado 9.9.2 del mismo documento citado anteriormente establece que los que deban estar emplazados “...en la parte de la franja de pista a 75 m o menos del eje de pista donde el número de clave sea 3 ó 4; o en el área de seguridad de extremo de pista, la franja de calle de rodaje o dentro de las distancias indicadas en la Tabla 3.-1...serán frangibles para las aeronaves en vuelo”.

La caseta y la antena de la senda de planeo RWY 24, el centro de transformación de la senda de planeo RWY 24, el VOR y su centro de transformación, así como los equipos de meteorología están ubicados dentro de la franja a más de 75 m del eje de pista, por lo que no infringen dicha norma. No obstante, si no es posible su traslado fuera de la franja, es recomendable sustituir las estructuras no frangibles de dichas instalaciones por otras más ligeras y frangibles.

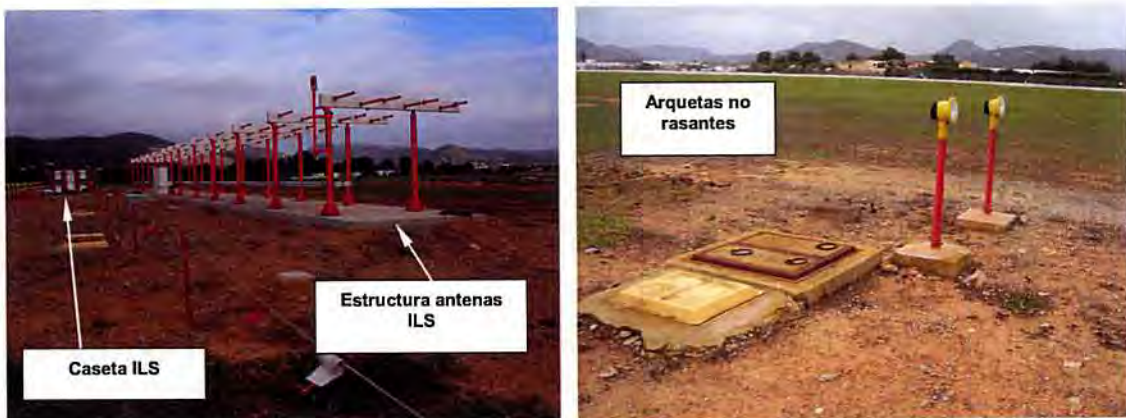


Ilustración 5.3.- Senda de planeo, equipos de meteorología y VOR



Por otro lado, sería necesario actuar sobre las arquetas no rasantes de ambas cabeceras, la caseta de equipos ILS del LLZ RWY 24 y la estructura sobre la que se encuentran las antenas del LLZ, ya que están situados en terrenos del área de seguridad de extremo de pista declarada. En cuanto a las arquetas, el nivel de riesgo es remoto, por lo que podría mitigarse achaflanado sus bordes verticales.

Ilustración 5.4.- ILS y arquetas



En cuanto a su adaptación a la demanda, del estudio Simmod se desprende que el campo de vuelos tiene una Capacidad Práctica de 26 operaciones/ hora, lo que no se ajusta a las necesidades de tráfico previstas en los dos últimos escenarios de tráfico considerados en el presente documento, de 28 y 30 operaciones/ hora respectivamente.

Para incrementar dicha capacidad, deberán construirse sendas calles de salida rápida a la distancia adecuada para disminuir el tiempo en pista de las aeronaves, de modo que pueda reducirse la separación entre operaciones consecutivas.



En lo referente al sistema de luces de aproximación, en el momento de redacción de este documento se dispone de luces de 300 m en la cabecera 06R, por lo que para adecuarse a la Norma 5.3.4.10 del R.D 862/2009 sería necesario extender dichas luces hasta 900 m siempre que sea posible.

Sin embargo debido a la imposibilidad de ampliar el sistema de luces por la proximidad al mar y el coste económico y medioambiental que esto implica, no se plantea actuación alguna al respecto. Proponiéndose en caso de estimarse necesario, la realización de un estudio aeronáutico que garantice la seguridad de las operaciones del aeropuerto.

Por último, la insularidad del aeropuerto sugiere la conveniencia de disponer de una pista de contingencia que permita que éste no quede cerrado al tráfico aéreo si se produjese algún incidente o accidente de una aeronave en la pista de vuelo, o bien por tareas de mantenimiento de la misma, que impidan la operación en ella.

3. Respecto a la **plataforma de Aviación Comercial**, las 24 posiciones de estacionamiento existentes serían capaces de atender, en condiciones idóneas, una demanda de hasta 32 operaciones comerciales horarias con los tiempos de estancia en plataforma considerados.

Esa capacidad es superior a la demanda de operaciones horarias de aeronaves en los todos los horizontes considerados. Sin embargo, hay que destacar que, en el momento de redactar el presente documento, se pueden considerar operativos para Aviación Comercial un máximo de 19 puestos de estacionamiento, ya que el resto los ocupan aeronaves de Aviación General (puestos del 30-34).

Por otro lado, en algunos puestos de la plataforma (puestos 20 y 23) el margen de seguridad que debe existir en el estacionamiento es invadido por los vehículos que circulan por el vial de servicio, por lo que es necesario estudiar la configuración de la plataforma en las zonas en las que se infringen dichos márgenes y plantear las oportunas modificaciones.

4. Por su parte, la **plataforma de Aviación General** presenta unas necesidades de 76 posiciones de estacionamiento en el último horizonte del Desarrollo Previsible. En el momento de redactar el presente documento existen 47 posiciones y tres plataformas dedicadas a este tipo de tráfico, con una superficie total de 38.090 m², por lo que se precisa una ampliación capaz de albergar las 29 posiciones adicionales, necesarias para absorber la demanda prevista en el desarrollo previsible del aeropuerto.





Además, no hay espacio destinado específicamente para helicópteros que, como ya se ha mencionado, actualmente ocupan el puesto 35 de la plataforma de Aviación Comercial. Se recomienda la habilitación de una zona específica para helicópteros, preferiblemente cerca del Bloque Técnico, ya que muchos helicópteros son de rescate y utilizan como apoyo a sus operaciones dicho edificio.

El acceso a la plataforma de Aviación General se realiza a través de una calle de rodadura que conecta la plataforma de Aviación Comercial con la de Aviación General. La zona pavimentada de esta calle tiene una anchura de 12,6 m y es atravesada en un paso subterráneo por un canal de drenaje situado junto a la plataforma de Aviación General. En esta zona hay un escalón vertical de aproximadamente 1 m de altura, no existiendo franja de terreno alguna más allá de la zona pavimentada, de modo que no cumple la normativa vigente relativa a la franja de calle de rodaje.

Por último se indica que una de las torres Mega de iluminación de plataforma vulnera las servidumbres aeronáuticas, en particular la superficie de transición.

5. El **Edificio Terminal de Pasajeros**, en su actual configuración, precisa de una ampliación, además de ciertas remodelaciones, así como una redistribución de espacios para adaptarse mejor a las necesidades previstas en el desarrollo previsible.

A partir del ajuste capacidad/ demanda realizado en el Capítulo 4, basado en la metodología de planificación de IATA, se ha detectado que la zona de recogida de equipajes y las zonas de colas de control de pasaportes en llegadas y en salidas resultan insuficientes para dar servicio a la demanda esperada. Además, el edificio es deficitario en equipamientos como: mostradores de facturación, controles de seguridad en salidas, controles de pasaportes en llegadas e hipódromos de recogida de equipajes.

Hay que señalar que, en el momento de redactar el presente documento, se encuentra en fase de redacción el proyecto "Renovación de Instalaciones del E.T. y Nueva Central de Climatización". Si las necesidades detectadas lo justifican, se tendrá en consideración a la hora de proponer la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros.

También se ha detectado la necesidad de ampliación del número de líneas telefónicas.

6. En cuanto a los **aparcamientos**, resultan insuficientes a corto plazo las 502 plazas de *vehículos privados* disponibles en la actualidad y será necesario disponer de una superficie adicional de unos 22.900 m² para dar cabida a las 916 plazas más de vehículos privados que se requerirán en el Horizonte 3.





Además se ha detectado, como indica el Capítulo 4, la necesidad de añadir a estas 916 plazas para vehículos privados, 30 nuevas plazas para *autobuses*, 20 nuevas plazas de *taxis*, 551 plazas para *compañías*, 827 plazas para *depósito de vehículos de alquiler* y 64 plazas para *depósito de grúas*, lo que representa un total de 2.408 plazas.

7. En la **Zona de Aviación General**, además de la ampliación de plataforma necesaria ya mencionada anteriormente, se detecta la necesidad de construir un nuevo Edificio Terminal de Aviación General, con la finalidad de dar un nivel de servicio adecuado a este tipo de tráfico. Esta actuación ya estaba prevista en el Plan Director aprobado en 2001. Actualmente, las dependencias de Aviación General se ubican en el Bloque Técnico, aunque los pasajeros son procesados en el Edificio Terminal.

8. La **Torre de Control**, tras diversos estudios realizados, se estima que se encuentra en la mejor ubicación posible dentro del recinto aeroportuario.

A pesar de lo anterior, tras varios años de funcionamiento, las distintas dependencias y servicios que la integran están obsoletos y no cuentan con las dimensiones adecuadas para alojar tanto los puestos de trabajo, como los espacios necesarios para nuevas instalaciones y sistemas técnicos y de control. Por todo ello se considera necesario proceder a una remodelación de la misma, a fin de dotarla de una mayor superficie útil.

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

9. En lo referente a la **Zona de Abastecimiento**, se precisa la ampliación de los depósitos de combustibles a corto plazo, así como la adecuación de las instalaciones de suministro de agua a largo plazo.

10. La capacidad de los **accesos** al aeropuerto es de unos 3.200 vehículos/ hora, suficiente para cubrir tanto la demanda actual como la prevista hasta el último horizonte. La carretera de acceso es la PM-801 que une Ibiza con el aeropuerto.

11. En cuanto a las **implicaciones territoriales** del desarrollo del Aeropuerto de Ibiza, las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) de las Islas Baleares consideran aceptable únicamente la ampliación de infraestructuras aeroportuarias motivada por la defensa nacional, por mejoras medioambientales o por motivos de seguridad.





12. Existe el condicionante de **minimizar laafección medioambiental** a la Zona Periférica de Protección del Parque Natural de “Ses Salines de Ibiza y Formentera”, situada en las inmediaciones de la cabecera 06. Cabe reseñar la importancia de minimizar laafección a esta zona, objetivo perseguido durante diversas conversaciones que han permitido determinar la zona concreta a proteger.

13. En cuanto a las **servidumbres aeronáuticas**, se debe proceder a la eliminación de los obstáculos que penetran en la superficie de aproximación, la superficie de ascenso en el despegue, la superficie de aproximación interna y la superficie de transición de la pista de vuelo principal y de la de la contingencia. En el caso de que no sea posible su eliminación y si la Dirección General de Aviación Civil, tras un estudio de seguridad que determine el nivel de riesgo en la operación de las aeronaves, los acepta, se procederá a su iluminación. Dichos obstáculos se enumeran en la Tabla 5.4 y se sitúan en la Ilustración 5.5.

Tabla 5.4.- Instalaciones y objetos que vulneran servidumbres aeronáuticas

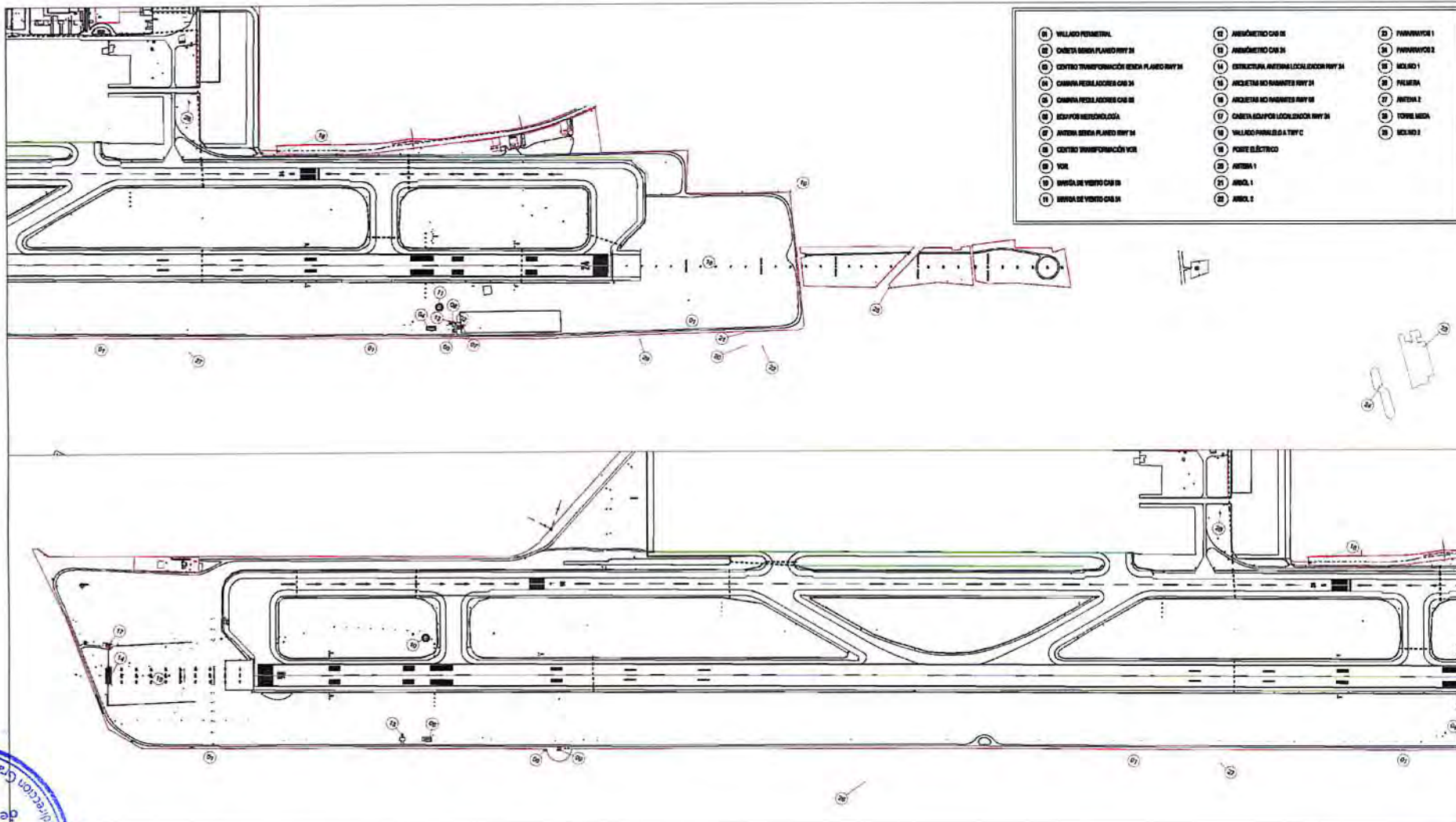
DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE VULNERADA	FRANGIBLE: SÍ / NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN
Poste eléctrico	Aproximación RWY 24	No	Sobrepasa 1,26 m	A 140 m del eje de la pista y 362 m de cabecera 24
Antena 1	Aproximación RWY 24	Sí	Sobrepasa 1,74 m	A 160 m del eje de la pista y 272 m de cabecera 24
Árbol 1	Aproximación RWY 24	No	Sobrepasa 2,86 m	A 135 m del eje de la pista y 271 m de cabecera 24
Árbol 2	Aproximación RWY 24	No	Sobrepasa 3,62 m	A 161 m del eje de la pista y 305 m de cabecera 24
Pararrayos 1	Aproximación RWY 24	Sí	Sobrepasa 4,83 m	A 161 m del eje de la pista y 1.640 m de cabecera 24
Pararrayos 2	Aproximación RWY 24	Sí	Sobrepasa 8,57 m	A 241 m del eje de la pista y 1.551 m de cabecera 24
Molino 1	Aprox. Int. RWY 24	No	Sobrepasa 1,82 m	A 46 m del eje de la pista y 560 m de cabecera 24
Palmera	Transición Interna	No	Sobrepasa 0,78 m	A 215 m del eje de la pista y 1.230 m de cabecera 06
Antena 2	Transición Interna	Sí	Sobrepasa 15,53 m	A 176 m del eje de la pista y 850 m de cabecera 24
Torre mega	Transición Interna	Sí	Sobrepasa 14,79 m	A 327 m del eje de la pista y 851 m de cabecera 24
Molino 2	Transición Interna	No	Sobrepasa 10,31 m	A 147 m del eje de la pista y 58 m de cabecera 24



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Ilustración 5.5.- Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

5.2.3. Estudio y valoración de alternativas

5.2.3.1. Estudio de alternativas

ALTERNATIVAS CAMPO DE VUELO

Las necesidades futuras descritas en el Capítulo 4 muestran que, por razones de capacidad, es necesaria la construcción de una serie de calles de salida rápida adicionales que incrementen aquella para cubrir la demanda de tráfico correspondiente a los distintos horizontes de estudio considerados en el presente documento. Dichas calles se muestran más adelante al describir las actuaciones propuestas y la alternativa seleccionada, ya que su ubicación viene fijada por las aeronaves usuarias del aeropuerto.

Los cálculos de longitud de pista realizados en el Capítulo 4 aseguran que la pista actual permite disponer de carreras de despegue y aterrizaje suficientemente largas como para permitir una operación satisfactoria de la flota usuaria actual y futura del aeropuerto.

Todos los aviones que operan en el aeropuerto disponen de pista suficiente para hacerlo con su peso máximo al despegue MTOW, a excepción del Airbus A321-200 y el A330-300 que precisarían entre 200 y 600 m adicionales para operar en estas condiciones. Estos aviones tienen que operar con restricciones en su carga de pago (PL) para ciertas longitudes de etapa. Posteriormente se incluirán las condiciones operativas relativas en que quedaría el aeropuerto en cuanto a las limitaciones de longitud de etapa que se presentan en la operación del A321-200 y el A330-300.

La franja de la pista actual presenta una anchura inferior a los 150 m a cada lado del eje de pista, que no cumple las dimensiones mínimas de las franjas de pista para aproximaciones de precisión indicadas en el artículo 3.4.3 del Volumen I de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas por el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo (150 m de anchura a cada lado del eje para número de clave 4).. Por ello es necesario regularizar dicha franja a fin de cumplir la normativa vigente.

Se evitará también la posibilidad de que el vallado perimetral de seguridad, que delimita el recinto aeroportuario constituya en sí mismo un obstáculo que perfore las superficies que definen las servidumbres aeronáuticas. A tal fin se propone el desplazamiento del mismo con respecto al eje de la pista y a los umbrales la distancia necesaria que permita evitar alguna perforación de dichas superficies. Además, se incluirá dentro del futuro límite aeroportuario el espacio suficiente para que pueda discurrir un viario perimetral paralelamente al vallado. A su vez, se requerirá el espacio



necesario para reponer, como servicio afectado, el viario existente que bordea la actual zona de servicio aeroportuaria por su extremo sureste.

Como ya se ha mencionado al describir la problemática del aeropuerto, su carácter insular sugiere la conveniencia de disponer de una pista de contingencia que permita que el Aeropuerto de Ibiza no quede cerrado al tráfico aéreo cuando se produzca alguna incidencia sobre la pista principal, ya sea por el accidente o incidente de alguna aeronave, o bien por tareas de mantenimiento de la pista que impidan la operación sobre esta última.

Los comentarios anteriores respecto a la pista de vuelo principal se harán extensivos a la pista de contingencia. Se plantean dos posibles alternativas para ésta última.

Alternativa 1

Adaptación de la calle de rodaje paralela existente para su utilización como pista de vuelo en caso de contingencia, estableciendo los oportunos umbrales de pista de modo que se garantice que no se vulneran las superficies de limitación de obstáculos asociadas a la pista de contingencia, con unas necesidades mínimas de adquisición de terreno. En estas condiciones la pista de contingencia podrá tener una longitud máxima de 2.380 m.

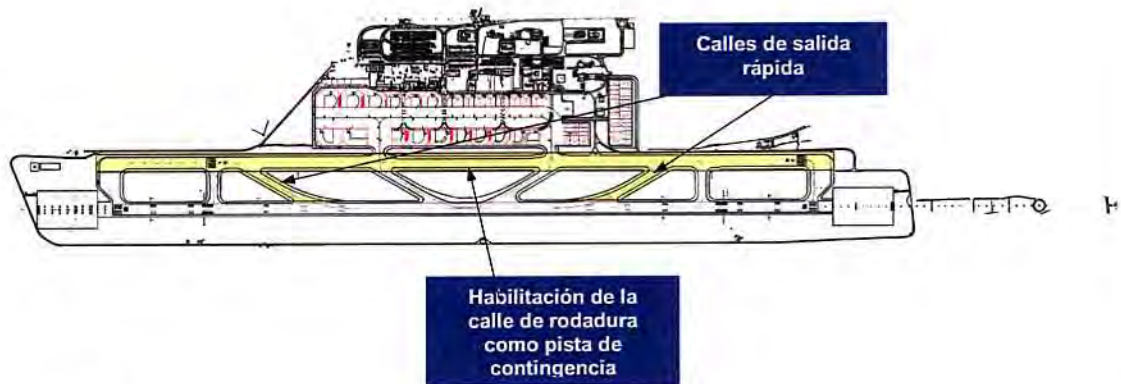
Esta opción implica que debe analizarse una serie de restricciones operativas en esta configuración, al no poderse garantizar a priori el cumplimiento de las distancias de seguridad entre ejes de pistas y calles de rodaje, así como entre uno de estos ejes y un obstáculo.

Para cumplir las condiciones requeridas en cuanto a la pendiente de la franja de calle de rodaje y debido a la gran diferencia de nivel existente entre la plataforma de Aviación Comercial actual y la plataforma de Aviación General, sería necesario demoler parte de ésta última, dando continuidad a la plataforma de Aviación Comercial.

La alternativa 1 se muestra en la Ilustración 5.6.



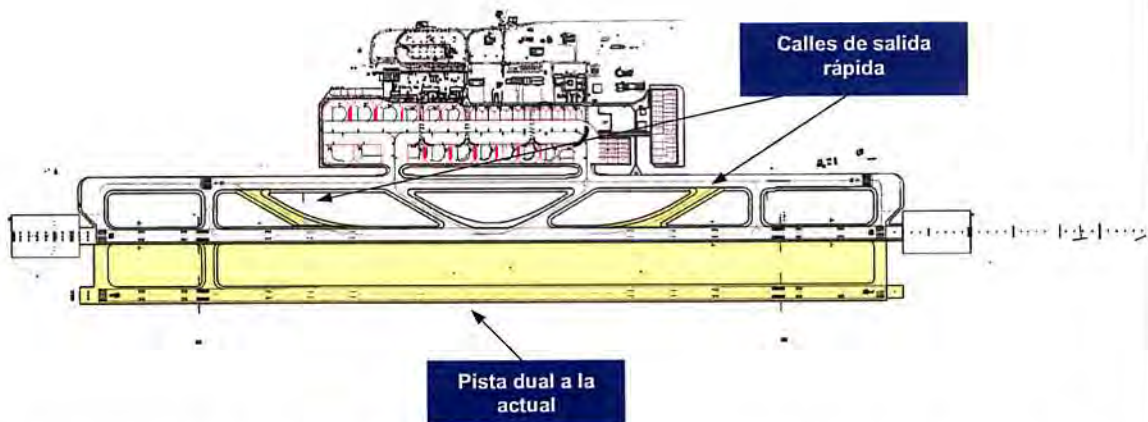
Ilustración 5.6.- Alternativa 1 de campo de vuelos



Alternativa 2

Construcción de una nueva pista dual de la existente que pueda utilizarse en caso de contingencia sin proporcionar un incremento de capacidad del campo de vuelos. Dicha pista se construiría 210 m al sur de la actual y paralelamente a la misma, en terrenos actualmente pertenecientes al Parque Natural de Ses Salines de Ibiza y Formentera. Su longitud podrá ser igual a la pista de vuelos principal, es decir de 2.800 m. La Ilustración 5.7 muestra gráficamente esta alternativa.

Ilustración 5.7.- Alternativa 2 de campo de vuelos



ALTERNATIVAS DE LA PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AVIACIÓN COMERCIAL

Como ya se ha indicado al analizar la problemática actual del aeropuerto, en el momento de redactar el presente documento se puede considerar operativos un total de 19 puestos de estacionamiento, de los 24 existentes en la plataforma de Aviación Comercial, ya que el resto los ocupan aeronaves de Aviación General.



Con esta situación, la plataforma tiene una capacidad insuficiente para atender la demanda de operaciones horarias en todos los horizontes de tráfico, ya que se precisan 24 puestos de estacionamiento para el desarrollo previsible. Las necesidades de plataforma de esta revisión son menores que las correspondientes al Plan Director de 2001, ya que la demanda de tráfico es inferior.

Las actuaciones previstas irán encaminadas a lograr una ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves que permita obtener las posiciones necesarias para cubrir la demanda de tráfico prevista tanto de Aviación Comercial, como de Aviación General. Se pretende asimismo mejorar las condiciones del servicio prestado y facilitar en lo posible la circulación de las aeronaves. Se han buscado alternativas con las que se incremente el número de puestos de estacionamiento disponibles, tanto en operación de la pista de vuelo principal como de la de contingencia.

En este marco se consideran tres opciones de crecimiento de la plataforma actual:

Alternativa 1

Se plantea una ampliación de la plataforma de Aviación Comercial existente en sentido longitudinal, hacia el oeste, continuando con el fondo actual hasta alcanzar el límite futuro propuesto. Se plantea la opción de un desarrollo en dos líneas a ambos lados de una calle central de rodadura en plataforma, lo que con la superficie disponible permitiría aumentar un máximo de 6 posiciones de estacionamiento autónomas tipo A-320.

Por otro lado, se plantea la utilización del puesto 34 de la plataforma de Aviación Comercial, y la zona aledaña a este puesto situado frente al Bloque Técnico y con buena visibilidad desde la Torre de Control, para el estacionamiento de 4 helicópteros. Esto junto con la reordenación de los puestos existentes para Aviación Comercial permitirá disponer de un total de 29 posiciones de estacionamiento, cinco más de las necesarias de acuerdo con los cálculos realizados en el Capítulo 4 de este Plan Director. Una de estas posiciones adicionales permitiría disponer de una zona de plataforma, alejada del Edificio Terminal de Pasajeros y en un extremo de la misma, adecuada para ser empleada como Puesto de Estacionamiento Aislado.

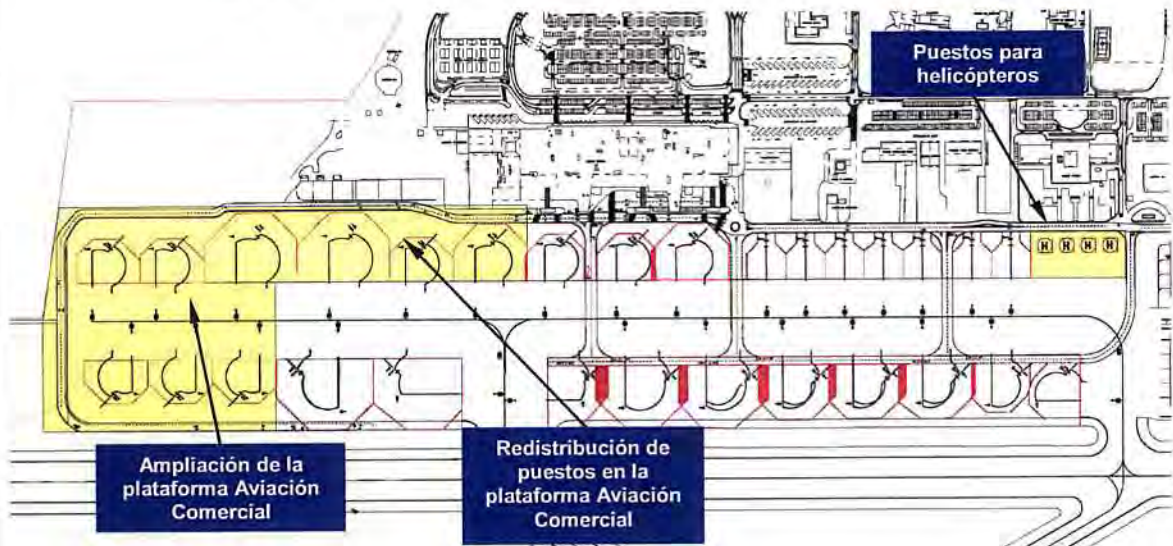
Se reconfigura la distribución de los puestos de estacionamiento situados frente al Edificio Terminal y de los viales de servicio, para que no invadan los márgenes de seguridad de los puestos tras la ampliación necesaria del Edificio Terminal.





La utilización de la calle de rodadura como pista de contingencia implicaría la inutilización de la línea de posiciones de estacionamiento más alejada del Edificio Terminal de Pasajeros, por lo que se perderían 13 puestos de estacionamiento, aunque se mantendría la operatividad de la calle de rodaje en plataforma. En este sentido se considera adecuada la ampliación propuesta que permite disponer de 3 nuevos puestos autónomos en cualquier situación y otros 3 más cuando se opere en la pista de vuelos principal.

Ilustración 5.8.- Alternativa 1 de plataforma de Aviación Comercial



Alternativa 2

Esta alternativa plantea una ampliación de plataforma que permite disponer del mayor número de puestos de estacionamiento ubicados de modo que puedan ser utilizados durante la operación de la pista de vuelo principal y de la calle de rodadura como pista de contingencia.

Teniendo en cuenta las limitaciones anteriormente mencionadas de disponibilidad de nuevos terrenos para el futuro desarrollo del aeropuerto, en esta zona puede plantearse un máximo de 4 nuevas posiciones de estacionamiento (tipo A-320) que cumplan con los requisitos de ser autónomos y permanecer habilitados durante la operación de la pista de contingencia, para lo cual se prolongará la actual calle de rodaje en plataforma en dirección sudoeste para girar inmediatamente hacia el noroeste y dar acceso a 2 nuevos puestos a cada lado.

Para poder dotar a la plataforma de una nueva calle de acceso, se aprovecha una franja de terreno que presenta una ampliación natural de la plataforma en sentido longitudinal a la misma. En esta

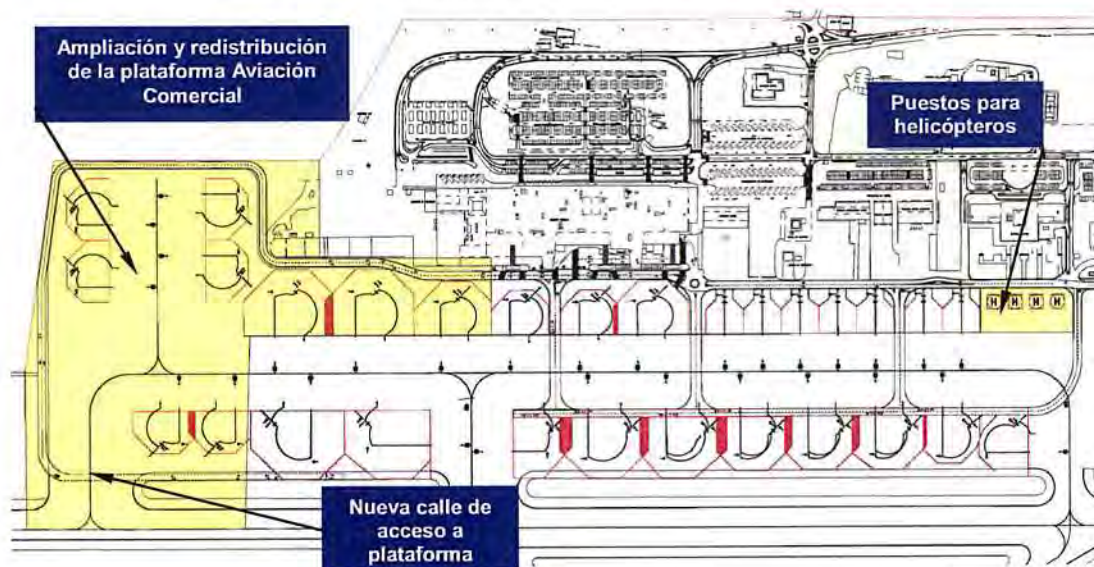


zona es posible habilitar posiciones adicionales para aeronaves tipo A-320, pero que no podrían utilizarse en una situación de contingencia por su proximidad a la calle de rodaje.

El puesto 34 de la plataforma de Aviación Comercial se utilizará para el estacionamiento de 4 helicópteros. De esta manera finalmente se dispondría de 29 posiciones disponibles para Aviación Comercial.

Cabe destacar que esta alternativa, al igual que la anterior, agota todo el espacio disponible en el lado aire y en primera línea de plataforma, puesto que hacia el este, más allá del Edificio Terminal de Pasajeros y el Terminal de Carga, el área de Aviación General ocupa dicha primera línea. Por tanto esta alternativa no permite la futura construcción de ningún hangar en el Aeropuerto de Ibiza destinado a la Aviación Comercial.

Ilustración 5.9.- Alternativa 2 de plataforma de aeronaves



Alternativa 3

Se plantea una alternativa en la que la ampliación de plataforma sea compatible con la ubicación de un posible hangar de tamaño suficiente como para albergar aeronaves comerciales de tamaño medio (hasta categoría D) como las que operan normalmente en el aeropuerto. Alternativamente podría utilizarse también esta zona para realizar mantenimiento de avionetas y pequeños reactores de Aviación General.



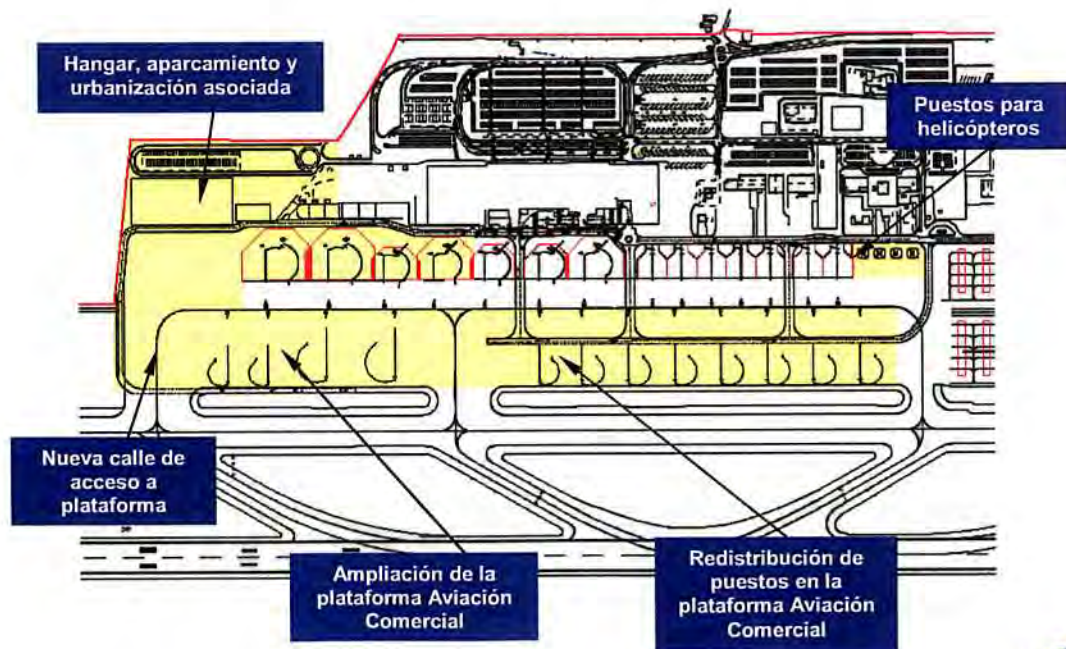
Esta configuración permite ubicar una nueva posición autónoma para aeronaves tipo A-320 en la línea de puestos más próxima al Edificio Terminal de Pasajeros que puede ser utilizada tanto en operación normal como de contingencia y además permite la circulación y acceso de aeronaves desde y hacia la zona de hangares. Se reconfigura la distribución de los puestos de estacionamiento situados frente al Edificio Terminal y de los viales de servicio para que no invadan los márgenes de seguridad de los puestos tras la ampliación de Edificio Terminal necesaria.

Por otra parte, se dispone de espacio para otras dos nuevas posiciones de estacionamiento (tipo A-321), también autónomas, que no podrán utilizarse en una situación de contingencia, pero que proporcionan un área relativamente aislada del resto del aeropuerto y no afectan al entorno más inmediato. Por ello, en esta zona se podría definir un Puesto de Estacionamiento Aislado.

Esta alternativa también hace posible dotar a la plataforma de una nueva calle de acceso. El puesto 34 de la plataforma de Aviación Comercial y su zona aledaña se utilizará para el estacionamiento de 4 helicópteros. De esta manera se dispone de 26 posiciones para Aviación Comercial.

En esta alternativa se propone además una nueva redistribución de los puestos en segunda línea de plataforma, de forma que la cola de los aviones estacionados no vulnere la superficie de transición.

Ilustración 5.10.- Alternativa 3 de plataforma de aeronaves



ALTERNATIVAS DE LA ZONA DE AVIACIÓN GENERAL

La Aviación General en el Aeropuerto de Ibiza cuenta únicamente con una zona de espera destinada a los pasajeros, debiendo éstos en general ser procesados junto a los pasajeros comerciales en el Edificio Terminal de Pasajeros. Esto hace conveniente disponer de un Edificio Terminal de Aviación General situado próximo a la mayor de las dos plataformas actuales, asegurando unos accesos adecuados y la posibilidad de disponer de un aparcamiento de vehículos particulares.

Para la Zona de Aviación General, no se han encontrado más posibles ubicaciones, por lo que no se plantean alternativas para esta zona.

En cuanto a la plataforma de Aviación General son precisas 76 posiciones de estacionamiento para atender la demanda prevista en el desarrollo previsible. Todas las actuaciones irán encaminadas a cubrir dichas necesidades manteniendo la continuidad en la Zona de Aviación General en su ubicación actual. En todos los casos posibles se recomienda la unificación de la plataforma de Aviación General con la de Aviación Comercial, para lo que es necesario demoler parte de la plataforma de Aviación General actual debido al gran desnivel existente entre ambas. Se consideran dos posibles distribuciones.

Alternativa 1

Unificación de las tres plataformas existentes ampliando las dos plataformas adyacentes a la de Aviación Comercial, para así disponer de mayor superficie y aglutinar en una misma zona la mayor parte de los puestos de Aviación General necesarios. De esta manera, en terrenos actualmente propiedad de aeropuerto, hay capacidad para 69 posiciones tipo Learjet y Cessna 401.

Como ya se ha mencionado, en temporada de verano los jets privados de gran tamaño utilizan de la posición 30 a la 34 de Aviación Comercial, por lo que se considera necesario habilitar una serie de puestos de mayor tamaño para este tipo de tráfico. Las 7 posiciones necesarias restantes se ubicarán al este de la plataforma de Aviación General, dando continuidad a la misma.

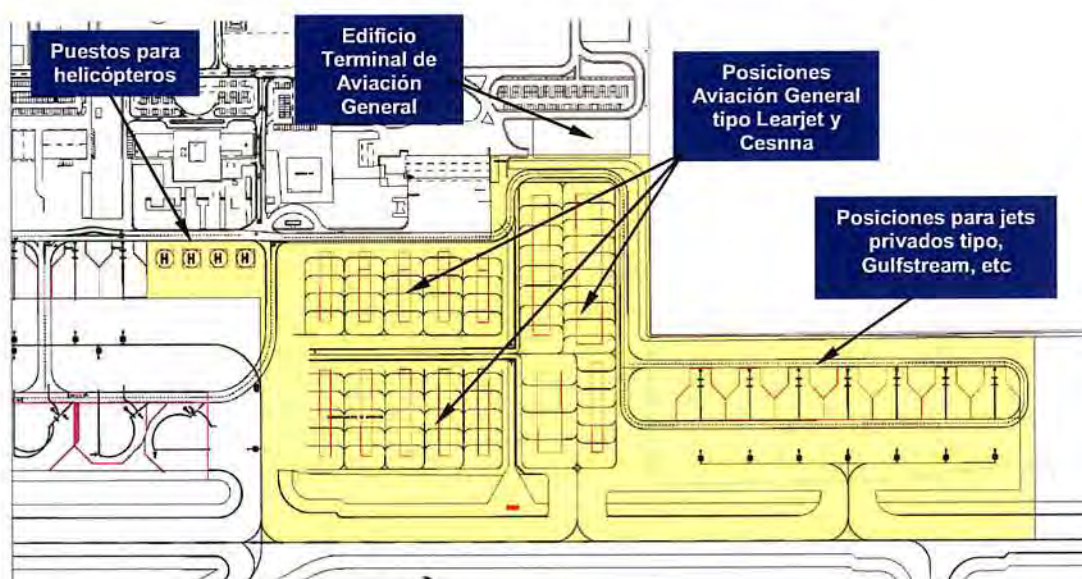
Esta zona queda dentro de la franja de la pista de contingencia, si se emplea la calle de rodadura como tal, con lo que dichos estacionamientos quedarán inhabilitados si se opera en la pista de contingencia. Además, dicha ampliación está ubicada en un terreno que **Aena** deberá adquirir para



preservar la integridad de la franja de la pista de contingencia, pero que en el momento de redactar el presente documento no le pertenece.

El puesto 34 y su zona aledaña de la plataforma de Aviación Comercial se utilizarán para el estacionamiento de 4 helicópteros.

Ilustración 5.11.- Alternativa 1 de plataforma de Aviación General



Alternativa 2

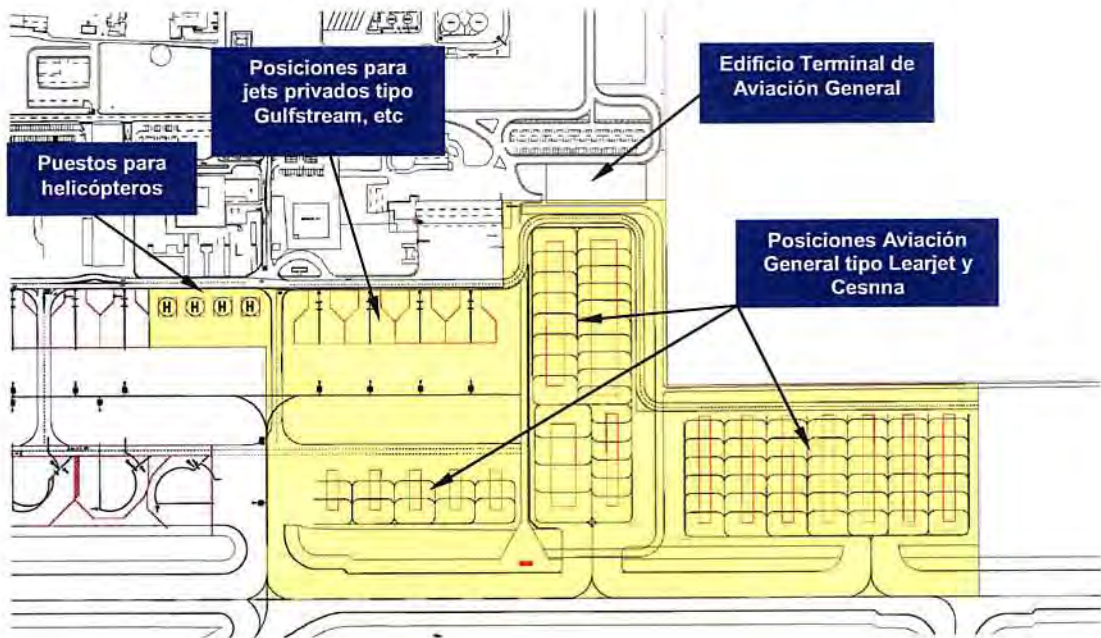
Unificación de las tres plataformas existentes utilizando la zona adyacente a la plataforma de Aviación General actual para ubicar posiciones de mayor tamaño. Cuatro de estos puestos podrían ser utilizados al operar con la calle de rodaje paralela como pista de contingencia.

Con esta distribución, en terrenos propiedad de aeropuerto hay capacidad para 39 posiciones tipo Learjet y Cessna 401 y 4 posiciones de tamaño mayor. Las 33 posiciones restantes se ubican al este de la plataforma anterior, de modo que se da continuidad a la misma. Esta zona queda dentro de la franja de la pista de contingencia si se emplea la calle de rodadura como tal, con lo que dichos estacionamientos quedarán inhabilitados si se opera en dicha pista.

Como ya se ha mencionado, dicha ampliación está ubicada en un terreno que **Aena** deberá adquirir para preservar la integridad de la franja de la pista de contingencia, pero que en el momento de redactar el presente documento no le pertenece.



Ilustración 5.12.- Alternativa 2 de plataforma de Aviación General



ALTERNATIVAS EDIFICIO TERMINAL

Del análisis de necesidades realizado en el Capítulo 4 para el dimensionado de las distintas áreas del Edificio Terminal de Pasajeros, se ha detectado un déficit de superficies principalmente en la zona de recogida de equipajes y en la zona de colas de control de pasaportes en llegadas. Las actuaciones propuestas irán encaminadas a la ampliación de dichas zonas, así como a dotar al edificio del número de mostradores de facturación, controles de seguridad en salidas, controles de pasaportes en llegadas e hipódromos de equipajes necesarios para acoger a la demanda prevista.

El proyecto básico de "Remodelación de Instalaciones del Edificio Terminal y Nueva Central de Climatización", actualmente en fase de redacción, propone la reestructuración del edificio por ambos extremos. En el extremo noreste se plantea la ampliación en un módulo estructural (10 m) la longitud del edificio para la remodelación de la sala de recogida de equipajes con el objetivo de separar los flujos de pasajeros comunitarios (Schengen y no Schengen) y los internacionales puros. Por el extremo suroeste las actuaciones consisten en la demolición total del antiguo Terminal de Carga que se encontraba integrado en el Edificio Terminal, pero en malas condiciones. Se proyecta una ampliación del Edificio Terminal en dos alturas, de mayor fondo que el anterior y la instalación de nuevos mostradores de facturación.





Como ya se ha mencionado anteriormente, las necesidades de superficie detectadas en el Capítulo 4 se concentran en la zona noreste del Edificio Terminal (sala de recogida de equipajes y control de pasaportes en llegadas) y en la zona suroeste (mostradores de facturación), lo que se ajusta en principio a lo descrito en el proyecto, aunque las necesidades en cuanto a equipamiento son mayores que las descritas en el mismo. El análisis realizado en dicho capítulo también refleja el hecho de que no se necesita realizar una gran ampliación del edificio en lo que a superficie se refiere, lo que indica que tiene un potencial considerable aún no aprovechado en toda su dimensión, principalmente en la primera planta.

Se plantean dos alternativas, una de ellas manteniendo al máximo la configuración actual, explotando sus posibilidades mediante la reorganización de dependencias y equipamientos y evitando realizar ampliaciones en el edificio, y otra en la que se busca una mayor reorganización de superficies, mediante una ampliación algo mayor que la propuesta en el proyecto, pero conservando la filosofía de dicha ampliación en cuanto a la separación de flujos.

La ampliación propuesta es menor que la recogida en el Plan Director 2001 debido a que la actualización de la demanda con los datos de tráfico de los últimos años proporciona unos volúmenes de tráfico esperado menores que en aquél.

Alternativa 1

Con esta primera alternativa se intenta mantener la configuración actual, conservando en lo posible la configuración e instalaciones presentes, y con una ampliación mínima del edificio. Las actuaciones se pueden dividir, a grandes rasgos, en dos partes: las destinadas a la zona de salidas y las destinadas a la zona de llegadas.

En salidas, según se determinó en el Capítulo 4, es necesario disponer de 51 mostradores de facturación en el desarrollo previsible y 7 controles de seguridad. Para ello se plantea la demolición completa del antiguo Terminal de Carga, que ya se encontraba integrado en el Edificio Terminal, y se sustituye la nave demolida por un edificio de ampliación de dos plantas y acorde con su modulación estructural. En la planta baja de esta ampliación se aumentaría el número de mostradores a 17, uno de ellos destinado a equipajes especiales, con los que se consigue un total de 52 mostradores (uno de equipajes especiales) que satisface las necesidades detectadas para el desarrollo previsible, mientras que la primera planta se destinaría a zonas privadas. En la planta primera se ampliaría además la zona de controles de seguridad hasta un total de 7 controles de seguridad para satisfacer las necesidades del último horizonte de estudio.



Respecto a la zona de llegadas, se estiman necesarios para en el horizonte de estudio considerado 10 hipódromos de equipaje *narrow body* y uno *wide body*. En la actualidad se dispone de 6 hipódromos sencillos y 2 dobles (equivalentes a 8 *narrow body* y uno *wide body*), por lo que se considera necesario incorporar 2 nuevos hipódromos simples. Se propone la instalación de los 2 nuevos hipódromos a continuación de los ya existentes y el traslado de las dependencias existentes en el extremo del Terminal a la primera planta, ya que dicha planta tiene un potencial aún no aprovechado en toda su dimensión. A continuación de los hipódromos se ubicarían 8 controles de pasaportes para satisfacer las necesidades del último horizonte de estudio considerado en el presente documento. Con la mencionada reestructuración se cubren las necesidades de superficie previstas para la zona de recogida de equipaje y para las colas del control de pasaportes en llegadas.

La Ilustración 5.13 muestra la alternativa descrita.

Ilustración 5.13.- Alternativa 1 de Edificio Terminal. Planta Baja

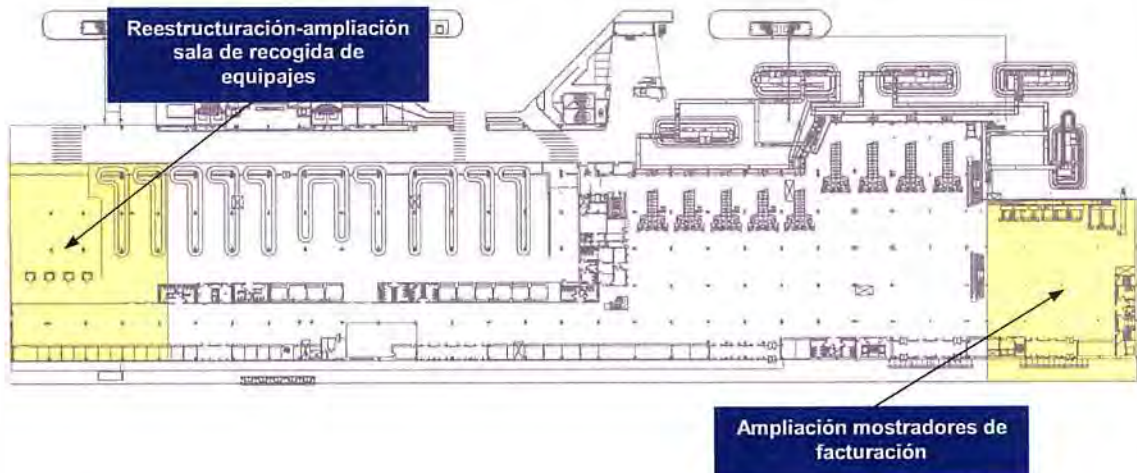
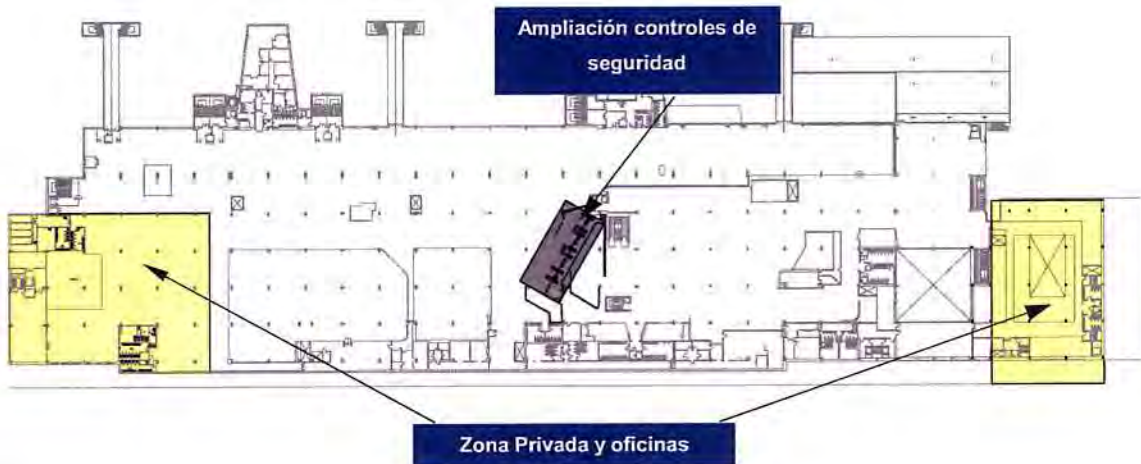


Ilustración 5.14.- Alternativa 1 de Edificio Terminal. Planta Primera



Alternativa 2

Con la segunda alternativa se propone la ampliación del Edificio Terminal por el noreste, al igual que en el proyecto anteriormente citado, pero en un módulo estructural de unos 43 m de longitud. En salidas, la remodelación sería análoga a la descrita en la alternativa 1 y las diferencias se concentran en la zona de llegadas.

La principal actuación en la zona de ampliación consiste en la reestructuración de la zona de recogida de equipajes con el objetivo de separar los flujos de pasajeros comunitarios (Schengen y no Schengen) y los internacionales puros, ya que la configuración actual obliga al cruce de pasajeros de procedencias diversas, lo que supone un problema para el control de aduana.

Se propone la apertura de un acceso a continuación de los hipódromos ya existentes, donde se ubicarían los 8 controles de pasaportes (4 dobles), y al otro lado de este acceso se instalarían 2 nuevos hipódromos. Por lo que el aeropuerto dispondría entonces de 8 hipódromos *narrow body* y 2 *wide body*, equivalentes a los 10 hipódromos simples y uno doble necesarios en el desarrollo previsible. De este modo es posible canalizar los flujos de pasajeros, separando los que sólo deben pasar control de policía de aquellos que además deben pasar control de aduanas.

Además de la remodelación descrita, esta alternativa plantea el mantenimiento de ciertas dependencias en la planta baja del edificio, como una nueva Sala de Autoridades, almacenes de Aldeasa e instalaciones para el personal de mantenimiento, mientras que la superficie ampliada en la primera planta se destinaría a zonas privadas.



En la Ilustración 5.15 y en la se representa la alternativa descrita.

Ilustración 5.15.- Alternativa 2 de Edificio Terminal. Planta Baja



Ilustración 5.16.- Alternativa 2 de Edificio Terminal. Planta primera



ALTERNATIVAS APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS PRIVADOS

El aeropuerto dispone, en el momento de redactar el presente documento, de un total de 1.332 plazas de aparcamiento. Existe un aparcamiento público frente al Edificio Terminal, de 502 plazas, y un edificio de aparcamientos en altura destinado a vehículos de alquiler de 400 plazas. El resto de aparcamientos destinados a vehículos de empleados (303 plazas), microbuses (20 plazas), autobuses (53 plazas) y taxis (54 plazas) se distribuyen en la Zona de Pasajeros y en las distintas áreas del lado aire.



En el Capítulo 4 se estimaron las necesidades de aparcamiento, que en el último horizonte de estudio considerado consistían en: 1.418 plazas de aparcamiento público, 551 plazas de aparcamiento de compañías, 1.227 plazas de aparcamiento "rent a car", 220 plazas de aparcamiento empleados, 74 plazas de bolsa de taxis, 64 plazas de depósito de grúa y 103 plazas de aparcamiento de autobuses, lo que suponen un total de 3.657 plazas. De acuerdo a las necesidades descritas, se plantean tres alternativas.

Alternativa 1

En esta alternativa se propone la construcción de un edificio de aparcamientos de 4 niveles en la parcela del actual aparcamiento público, capaz de alojar unas 550 plazas por planta y la construcción de un aparcamiento en superficie en la zona de la Central Eléctrica y el Centro de Emisores, de unos 26.000 m². Para ello será necesario demoler la antigua vivienda del Director y los almacenes situados en la zona.

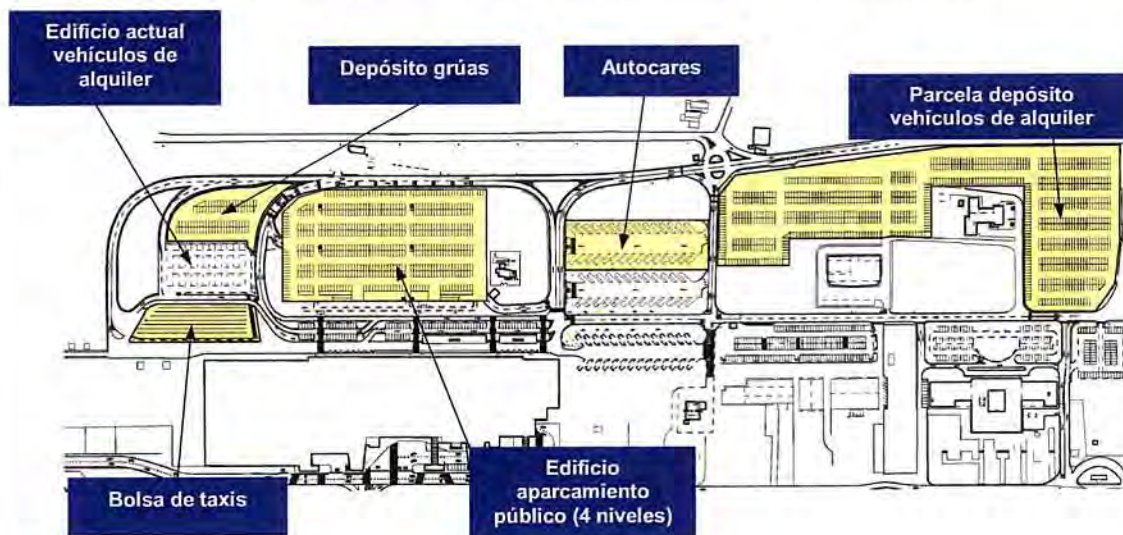
Una posible distribución de las plazas una vez realizadas las actuaciones requeridas sería la siguiente:

- Aparcamiento público: en 3 niveles del edificio situado frente al Terminal, 1.418 plazas.
- Aparcamiento de compañías: en un nivel del edificio situado frente al Terminal, 551 plazas.
- Aparcamiento rent a car (contrato): en el edificio en altura de vehículos de alquiler, 400 plazas.
- Aparcamiento rent a car (depósito): parcela en superficie, 827 plazas.
- Aparcamiento empleados de **Aena**: distribuidos tal y como lo están en la actualidad, 303 plazas.
- Aparcamiento de autobuses: 103 plazas al norte del Edificio Terminal de Pasajeros.
- Bolsa de taxis: 74 plazas al sureste del edificio de vehículos de alquiler.
- Depósitos de grúa: en superficie al noroeste del edificio de vehículos de alquiler, 64 plazas.

La Ilustración 5.17 muestra la distribución de plazas en la alternativa 1.



Ilustración 5.17.- Alternativa 1 de aparcamiento de vehículos privados



Alternativa 2

En esta alternativa se propone la construcción de un edificio de aparcamientos de 5 niveles frente al Edificio Terminal de Pasajeros, capaz de alojar unas 360 plazas por planta, manteniendo una parte del actual parking en superficie (unas 260 plazas), y la construcción de un aparcamiento en superficie en la zona de la Central Eléctrica y el Centro de Emisores, de unos 26.000 m². Para ello será necesario demoler la antigua vivienda del Director y los almacenes situados en la zona.

Una posible distribución de las plazas una vez realizadas las actuaciones requeridas sería la siguiente:

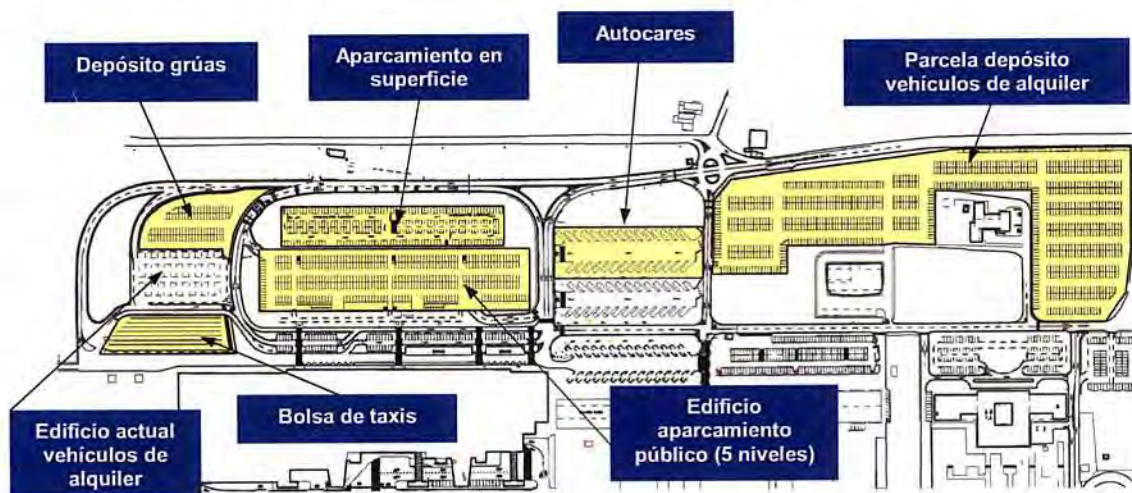
- Aparcamiento público: en 4 niveles del edificio situado frente al Terminal, 1.418 plazas.
- Aparcamiento de compañías: en un nivel del edificio situado frente al Terminal, 291 plazas, y en superficie, 260 plazas.
- Aparcamiento rent a car (contrato): en el edificio en altura de vehículos de alquiler, 400 plazas.
- Aparcamiento rent a car (depósito): parcela en superficie, 827 plazas.
- Aparcamiento empleados de **Aena**: distribuidos tal y como lo están en la actualidad, 303 plazas.



- Aparcamiento de autobuses: 103 plazas al norte del Edificio Terminal de Pasajeros.
- Bolsa de taxis: 74 plazas al sureste del edificio de vehículos de alquiler.
- Depósitos de grúa: en superficie al noroeste del edificio de vehículos de alquiler, 64 plazas.

La Ilustración 5.18 muestra la distribución de plazas en la alternativa 2.

Ilustración 5.18.- Alternativa 2 de aparcamiento de vehículos privados



Alternativa 3

En esta alternativa se propone la construcción de un edificio de aparcamientos de 3 niveles en la parcela del actual aparcamiento público, capaz de alojar unas 710 plazas en dos de las plantas y unas 550 la restante, y la construcción de un aparcamiento en superficie en la zona de la Central Eléctrica y el Centro de Emisores, de unos 26.000 m². Para ello será necesario demoler la antigua vivienda destinada al Director del aeropuerto y los almacenes situados en la zona.

Una posible distribución de las plazas una vez realizadas las actuaciones requeridas sería la siguiente:

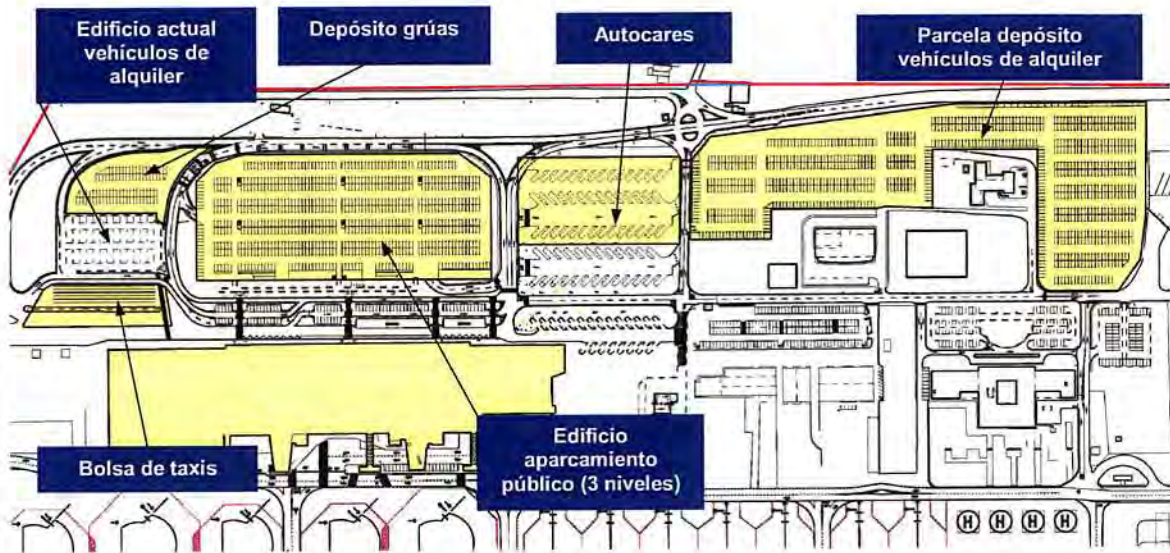
- Aparcamiento público: en 2 niveles del edificio situado frente al Terminal, 1.418 plazas.
- Aparcamiento de compañías: en un nivel del edificio situado frente al Terminal, 551 plazas.
- Aparcamiento rent a car (contrato): en el edificio en altura de vehículos de alquiler, 400 plazas.
- Aparcamiento rent a car (depósito): parcela en superficie, 827 plazas.
- Aparcamiento empleados de **Aena**: distribuidos tal y como lo están en la actualidad, 303 plazas.
- Aparcamiento de autobuses: 103 plazas al norte del Edificio Terminal de Pasajeros.
- Bolsa de taxis: 74 plazas al sureste del edificio de vehículos de alquiler.
- Depósitos de grúa: en superficie al noroeste del edificio de vehículos de alquiler, 64 plazas.

La Ilustración 5.19 muestra la distribución de plazas en la alternativa 3.





Ilustración 5.19.- Alternativa 3 de aparcamiento de vehículos privados



5.2.3.2. Consideraciones para la evaluación de las alternativas propuestas

Las alternativas expuestas en el apartado anterior deben analizarse y evaluarse según distintos criterios de tipo técnico – operativos, y otros de carácter más específico en función del aeropuerto de que se trate y de su problemática.

A continuación se describen las consideraciones que se han tenido en cuenta para evaluar las alternativas de campo de vuelos, de plataforma comercial de estacionamiento de aeronaves, de Edificio Terminal de Pasajeros y de aparcamiento de vehículos privados del Aeropuerto de Ibiza.

Campo de vuelos

1. Operatividad del aeropuerto: deben considerarse las afecciones al entorno y al propio aeropuerto de las actuaciones asociadas a cada una de las alternativas, estableciendo cuáles de ellas permiten una operación más adecuada.
2. Probables efectos ambientales: del mismo modo que para el criterio anterior, debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a la existencia de áreas pobladas en las inmediaciones de la pista, y las distintas configuraciones de operación de cada alternativa, a efectos comparativos, para determinar si alguna de ellas pudiera presentar problemas desde el punto de vista de la afección acústica. También debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a la presencia de áreas



de alto valor medioambiental, y las distintas afecciones a dichas áreas por parte de cada alternativa, a efectos comparativos.

3. Compatibilidad con actuaciones planificadas, proyectos u obras en curso, actuaciones previstas por otros organismos, etc: deben analizarse las posibles actuaciones ya en ejecución o previstas a corto plazo para proponer, siempre que sea posible, un desarrollo acorde con las mismas.

4. Implicaciones administrativas: la necesidad de terreno en cada alternativa, así como la coordinación necesaria con otras administraciones para posibilitar la ejecución de las alternativas propuestas.

5. Cuantía de las inversiones: a efectos meramente comparativos, puesto que a este nivel de definición de las alternativas es imposible realizar estimaciones precisas, se preferirán aquellas alternativas que impliquen una menor inversión.

Plataforma de estacionamiento:

1. Circulaciones de las aeronaves: Se valorará el hecho de que las aeronaves puedan circular de manera autónoma, sin necesidad de "push-back", en las diferentes alternativas, así como detectar los posibles conflictos en esas circulaciones para cada alternativa.

2. Probables efectos ambientales: debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a la existencia de áreas pobladas en las cercanías de la plataforma, y las distintas configuraciones de operación de cada alternativa, a efectos comparativos, para determinar si alguna de ellas pudiera presentar problemas desde el punto de vista de la afección acústica. También debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a la presencia de áreas de alto valor medioambiental, y las distintas afecciones a las mismas por parte de cada alternativa.

3. Aprovechamiento de la plataforma: Debe valorarse también la manera en que las distintas alternativas permiten utilizar de la forma más racional posible el espacio de que se dispone en un aeropuerto en el que éste se encuentra limitado por los condicionantes territoriales.

Plataforma de Aviación General

1. Operatividad: Deben considerarse, para cada alternativa, los posibles conflictos en la circulación de aeronaves, así como la adecuada operación de las mismas.





2. Aprovechamiento de la plataforma existente: Debe valorarse la manera en que las distintas alternativas permiten utilizar el espacio actualmente destinado a la Aviación General, favoreciendo la continuidad de la plataforma existente.

Edificio Terminal

1. Capacidad del Edificio Terminal: es necesario que el Edificio Terminal garantice la capacidad suficiente para permitir el tratamiento eficiente de los pasajeros y proporcionar así el nivel de servicio requerido por el aeropuerto.

2. Aprovechamiento de las instalaciones existentes: a efectos meramente comparativos debe considerarse el grado de aprovechamiento de las instalaciones actuales.

3. Repercusión en el resto de instalaciones: este criterio evaluará la repercusión de las distintas alternativas de desarrollo del edificio en las instalaciones adyacentes.

4. Desarrollo futuro: se valorarán favorablemente las alternativas que faciliten el desarrollo futuro del aeropuerto.

Aparcamiento de vehículos

1. Repercusión en el resto de instalaciones: este criterio evaluará la repercusión de las distintas alternativas de ampliación del aparcamiento en las instalaciones adyacentes.

2. Cuantía de las inversiones: a efectos meramente comparativos, se evaluará el coste de las actuaciones necesarias en cada alternativa, valorando aquellas que impliquen menores gastos de inversión.

5.2.3.3. Valoración de alternativas

A continuación, se hace una valoración de cada uno de los criterios enumerados en el apartado anterior para diferentes elementos del aeropuerto, cuya consideración final ayudará a la decisión de adoptar la alternativa más adecuada.

ALTERNATIVAS CAMPO DE VUELOS

1. Operatividad del aeropuerto: La alternativa 1, en caso de utilización de la pista de contingencia, inhabilita la mitad de los puestos de estacionamiento de la plataforma, al quedar todos ellos dentro de la franja de seguridad de la pista de contingencia que, en este caso, está sobre la calle de rodaje.



en plataforma. Esta situación afecta de forma importante a la operatividad del aeropuerto en el caso de que la situación de contingencia se produzca durante un periodo de tráfico elevado, puesto que habría que trasladar todas las aeronaves estacionadas en estas posiciones hasta la pista de vuelos principal que, en ese caso, se utilizaría de forma transitoria como área de estacionamiento de aeronaves. La calle de rodaje en plataforma no se ve afectada en su funcionamiento.

La alternativa 2 no afecta a la calle de rodaje en plataforma ni inhabilita ninguno de los puestos de estacionamiento de la plataforma, por lo que operativamente no presenta los inconvenientes de la anterior, al tratarse de una pista completamente nueva e independiente del campo de vuelos actual.

Por tanto, según este criterio, resultaría seleccionada la alternativa 2.

2. Probables efectos ambientales: La ampliación del campo de vuelos por la zona sur del aeropuerto implicaría la necesidad de adquirir terrenos incluidos actualmente en el Parque Natural de Ses Salines de Ibiza y Formentera. Éste fue declarado como tal por la Ley 17/2001, de 19 de diciembre, de Protección Ambiental del mismo, publicada en el BOCAIB del 19/12/2001 y en el BOE del 16/01/2002. El parque ha sido declarado zona de especial protección para las aves (ZEPA), de acuerdo con la Directiva 79/409/CEE (LCEur 1979/135) sobre conservación de las aves silvestres. Por otra parte El 28 de mayo de 1993, el Consejo de Ministros de España resolvió autorizar su inclusión en la lista del Convenio sobre zonas húmedas de importancia internacional (RAMSAR) como hábitat para las aves acuáticas.

Estas afecciones podrían acarrear una modificación de las condiciones de los treinta elementos entre especies y grupos animales, especies vegetales y hábitats incluidos en las listas de la Directiva 92/43/CEE, de conservación de hábitats y de la fauna y flora silvestres.

En cuanto a los probables efectos acústicos, la huella de ruido se desplazaría en la misma dirección y distancia con la que se desplace la pista que esté operando, es decir unos 200 m hacia el norte en la alternativa 1 y otros 200 m hacia el sur en la alternativa 2. Los núcleos de población situados en el entorno del aeropuerto se encuentran fundamentalmente hacia el noreste por lo cual la alternativa 2 siempre producirá menos afección acústica al entorno que la alternativa 1.

Sin embargo la observación de la huella de ruido se deduce que la afección es muy pequeña, por lo que se considera que tiene mucho más peso la afección al Parque Natural de Ses Salines de Ibiza y Formentera y según este criterio, resultaría seleccionada la alternativa 1.

3. Compatibilidad con actuaciones planificadas: Es claramente preferible la alternativa 1 al encontrarse en redacción el proyecto de ampliación denominado "Habilitación calle de rodaje para





pista de vuelos de emergencia", y estando planificado el comienzo de la obra para finales del año 2007.

4. Implicaciones administrativas: Ambas alternativas implican una afección al Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. En el caso de la alternativa 1 la afección es considerablemente menor.

Por ello, según este criterio, resultaría seleccionada la alternativa 1.

5. Cuantía de las inversiones: Las inversiones necesarias para las alternativas propuestas variarían lógicamente en función de la magnitud de la obra a realizar, así como de la superficie de los terrenos que se precisa expropiar para llevarla a cabo.

La alternativa 1 plantea la necesidad de disponer de una superficie con unas pendientes máximas tanto longitudinal como transversal. Recientemente se han llevado a cabo una serie de trabajos de corrección de la pendiente de la calle de rodaje que permiten que su perfil se adecue a las exigencias de la normativa vigente para ser empleada como pista de vuelo. Por este motivo las actuaciones necesarias para utilizarla como pista de contingencia se limitan a la necesidad de una adecuada señalización de la misma y, si quisiese ser utilizada en operación nocturna, también un sistema de iluminación correspondiente a una pista.

La alternativa 2 supondría incurrir en los mismos costes de señalización y, en su caso, de iluminación, y adicionalmente sería preciso el movimiento de tierras, nivelación y pavimentación de la nueva pista, por lo que los costes asociados serían considerablemente más elevados.

En definitiva, la necesidad de dotar al aeropuerto de una pista de contingencia puede ser acometida sin grandes costes adoptando la alternativa 1.

ALTERNATIVAS PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AVIACIÓN COMERCIAL

1. Circulación de las aeronaves: La alternativa 2 crea un fondo de saco en la plataforma que podría implicar una mayor demora en la operación de las aeronaves por esa zona, por lo que se prefieren las alternativas 1 y 3 que plantean una ampliación lineal de la plataforma existente en dos líneas paralelas de puestos de estacionamiento, con una extensión de calle de rodaje en plataforma separando ambas líneas. Entre estas dos últimas la alternativa 3 presenta la ventaja de una calle de salida a plataforma adicional que facilita el movimiento de las aeronaves.

2. Probables efectos ambientales: La alternativa 2 implica el acercamiento de la plataforma de estacionamiento a los límites futuros del aeropuerto y por tanto a algunas viviendas colindantes.





Como consecuencia de ello podría producirse un aumento de los niveles sonoros en dicha área. Por tal motivo se eligen las alternativas 1 y 3. Esta última establece una zona de hangares y talleres para la atención a las aeronaves que amortiguará el impacto acústico causado por las operaciones de las aeronaves en plataforma en el entorno más cercano.

3. Aprovechamiento del espacio disponible: Los criterios anteriores no permiten establecer diferencias en la valoración de las alternativas 1 y 3. Sin embargo resulta de capital importancia el hecho de que las limitaciones impuestas al crecimiento del recinto aeroportuario unidas a la ubicación actual del Área Terminal implican que únicamente se dispone de espacio en primera línea de plataforma en la zona en la que se propone la ampliación de la misma. Por ello debe ampliarse la plataforma comercial considerando la posible existencia de hangares en la Zona de Apoyo a la Aeronave, para lo cual las aeronaves precisarán un acceso a los mismos. Por todo lo anterior, según este criterio, resultaría seleccionada la alternativa 3 frente a las dos primeras.

ALTERNATIVAS PLATAFORMA DE AVIACIÓN GENERAL

1. Operatividad: En ambas alternativas existen 2 accesos diferenciados desde la calle de rodadura paralela a la pista a cada una de las zonas de la plataforma, lo que facilitaría la circulación de las aeronaves en posibles horas punta de Aviación General. Sin embargo, con la alternativa 1 estarían operativos un mayor número de puestos de estacionamiento cuando se opere con la pista de contingencia, por lo que según este criterio se seleccionaría la alternativa 1.

2. Aprovechamiento de la plataforma existente: Ambas alternativas proponen la ampliación de una de las plataformas ya existentes, favoreciendo la continuidad de la plataforma y concentrando en una misma zona todos los puestos de aviación general, por lo que no existen grandes diferencias en la valoración de ambas alternativas teniendo en cuenta este criterio.

ALTERNATIVAS DE EDIFICIO TERMINAL

A continuación, se hace una valoración de los criterios enumerados en el apartado anterior para las alternativas de Edificio Terminal, cuya consideración final ayudará a la decisión de la alternativa más adecuada.

1. Capacidad del Edificio Terminal: Ambas alternativas satisfacen las necesidades estimadas para el desarrollo previsible, por lo que ninguna es preferible frente al resto en lo que se refiere a capacidad.



2. Aprovechamiento de las instalaciones existentes: La alternativa 1 intenta mantener al máximo la configuración actual, por lo que sería preferible respecto a la segunda, sin embargo, mantener las dimensiones del Edificio Terminal obliga a trasladar todas las dependencias a la planta primera del edificio, lo que no siempre favorecerá la funcionalidad del edificio.

3. Repercusión en el resto de instalaciones: La alternativa 2 propone la ampliación del edificio hacia el noreste, lo que obliga a la demolición y posterior reubicación del taller-almacén de Iberia, lo que implica un mayor impacto al resto de instalaciones.

4. Desarrollo futuro: a pesar de requerir una ampliación del edificio, se considera preferible la alternativa 2, ya que la organización de espacios propuesta está menos restringida a posibles ampliaciones futuras.

ALTERNATIVAS APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS PRIVADOS

A continuación, se hace una valoración de los criterios enumerados en el apartado anterior para las alternativas de aparcamiento de vehículos privados, cuya consideración final ayudará a la decisión de la alternativa más adecuada.

1. Repercusión en el resto de instalaciones: Las alternativas 1 y 3 obligan a la demolición y posterior reubicación de los depósitos de agua y butano existentes al este del aparcamiento actual, por lo que la alternativa 2 es preferible en lo que se refiere a este criterio.

2. Cuánta de las inversiones: Se considera que la alternativa 2 presenta un menor coste que las otras dos, al implicar un edificio de un menor número de plantas, aunque su planta sea mayor. La alternativa 3 resulta preferible frente a la 1.

3. Posibilidades de ampliación: Se estima más factible la ampliación de un edificio de un menor número de plantas, en el que la estructura se puede dejar prevista para soportar las cargas correspondientes. Por ello se prefiere la alternativa 3 frente a las otras dos. Se considera este aspecto muy relevante debido a la falta de espacio en el aeropuerto para la construcción de futuros aparcamientos en otra ubicación cercana al Edificio Terminal de Pasajeros.



5.2.4. Alternativa seleccionada

CAMPO DE VUELOS

Una vez examinadas las alternativas 1 y 2 desde la perspectiva de los criterios considerados, la alternativa más adecuada es la de utilizar la calle de rodaje paralela como pista de vuelos de contingencia (alternativa 1). Esta alternativa implica la menor afección al Parque Natural de Ses Salines de Ibiza y Formentera.

Por lo tanto, se propone la adecuación de la calle de rodaje como pista de contingencia, para permitir la operatividad del mismo en caso de inhabilitación de la pista principal, nunca para el uso simultáneo con la actual. Será necesario ampliar la anchura de la calle de rodadura a 45 m para cumplir las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público respecto a la anchura de una pista para aeropuertos de número de clave 4.

En caso de operación en la pista de contingencia y con objeto de que las dimensiones de la franja en dicha pista sean las adecuadas, los puestos de estacionamiento ubicados en segunda línea de plataforma quedarán inutilizados, ya que éstos pasarán a formar parte de la franja en este caso.

Para el caso de los puestos más cercanos al Terminal se tomarán las medidas oportunas, reduciendo el tamaño de las aeronaves estacionadas en los puestos o inutilizando aquellos puestos que se considere necesario, de forma que se garantice que las colas de los aviones estacionados no vulneran la superficie de transición de la pista de contingencia durante su operación.

En el estudio del emplazamiento de los umbrales de dicha pista se ha tenido en cuenta la necesidad de que las superficies de aproximación y ascenso al despegue no se vean vulneradas por el vallado perimetral, y que no se penetre en la ZEPA situada en las proximidades de la cabecera 06L. La pista tendrá una distancia entre umbrales de 2.380 m, con un desplazamiento de umbral 06L de 300 m, y el eje de la misma estará situado a 184 m de eje de la pista actual. La coordenadas de los umbrales de la pista de contingencia se indican en la Tabla 5.5.

Tabla 5.5.- Coordenadas de la pista 06L-24R

	GEOGRÁFICAS WGS 84		U.T.M ED 50 (Huso 31)		ELEVACIÓN
	Latitud	Longitud	X (m)	Y (m)	m
Umbral 06L	38° 52' 12"N	01° 21' 42" E	357.964,405	4.303.831,816	7
Umbral 24R	38° 52' 48" N	01° 23' 09" E	360.080,677	4.304.904,275	7

Fuente: RCTA (Aena)



Las distancias declaradas, las Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y RESAs de la pista de contingencia se muestran en la Tabla 5.6.

Tabla 5.6.- Distancias declaradas pista 06L-24R

Designación	TORA	TODA	ASDA	LDA	SWY	CWY	RESA
24R	2.680	2.858	2.558	2.380	178x45	150x150	130x150
06L	2.380	2.530	2.380	2.380	0	150x150	240x150

Tal y como se indicó anteriormente en este mismo capítulo, al analizar la problemática existente en el aeropuerto se detectó la necesidad de disponer de nuevas calles de salida rápida asociadas a las dos cabeceras de la pista principal. Dichas calles estarán ubicadas a 1.725 m de los umbrales 06 y 24, de modo que se minimice el tiempo de ocupación de pista de las aeronaves, y por tanto se optimice la capacidad de la misma. La posición exacta de las calles de salida rápida se ha determinado por parte de la Dirección de Operaciones ATM de Navegación Aérea de **Aena** mediante la utilización del Programa de Investigación de Capacidad de Pista (PICAP).

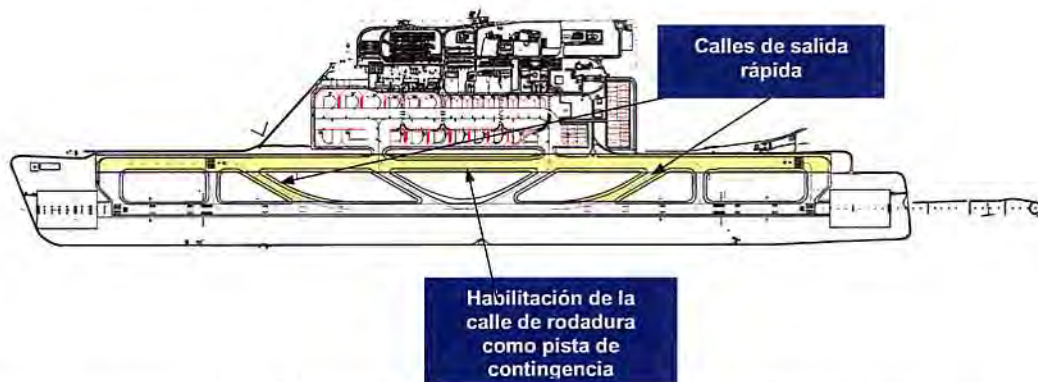
En el artículo 3.4.3 del Volumen I de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público se definen las dimensiones mínimas de las pistas para aproximaciones de precisión, siendo éstas, para número de clave 4, de 150 metros de anchura a cada lado del eje. Por ello, para cumplir con la normativa vigente, será necesaria la adquisición de terrenos.

Por otra parte, se trasladarán fuera de la franja de pista las dos casetas no frangibles que albergan los reguladores correspondientes al sistema de iluminación de dicha pista, el VOR y su centro de transformación. Asimismo, se desplazará fuera del área de seguridad de extremo de pista la caseta del ILS y se sustituirán las estructuras no frangibles de la caseta y el centro de transformación de la senda de planeo RWY 24 y de los equipos de meteorología otras más ligeras y frangibles.

Además, será necesario reponer el camino perimetral y el vallado fuera de las franjas de las pistas principal y de contingencia. Se propone un nuevo trazado que evite, en lo posible, invadir el espacio de dichas franjas, tal y como ocurre en la actualidad, discurriendo por el perímetro del nuevo límite, como se muestra en el plano 4.1. Zona de Servicio Propuesta.

La configuración seleccionada es la mostrada en la Ilustración 5.20.

Ilustración 5.20.- Alternativa de campo de vuelo seleccionada (alternativa 1)



Fuera de los límites de la Zona de Servicio, en las proximidades del límite sur, se encuentran varias edificaciones, entre las que se encuentra la Torre de Can Toni Rei, que se muestra en la Ilustración 5.21. Está edificación, ubicada dentro de los terrenos del Parque Natural de Ses Salines de Eivissa y Formentera, está calificada como Bien de Interés Cultural¹ (B.I.C.)

¹ Información obtenida mediante la consulta de la base de datos de la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura, así como de la consulta del Registro Insular de Bienes de Interés Cultural de la Conselleria de Cultura i Joventut del Consell d'Eivissa i Formentera.

Conforme a la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español los bienes pertenecientes al Patrimonio Histórico Español son objeto de distintos grados de protección jurídica. La mayor protección se le concede a los Bienes declarados de Interés Cultural (B.I.C.).

La principal legislación autonómica al respecto la constituyen el Decreto 94/1991, de 31 de octubre, por el que se regula la declaración de los Bienes de Interés Cultural y se crea el Registro de Bienes de Interés Cultural, así como el Inventario del Patrimonio Cultural Mueble de la Comunidad Balear y la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears.



Ilustración 5.21.- Torre de Can Toni Rei



A fin de minimizar la ocupación de terrenos en el Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera y evitar la afección a dichas construcciones se plantea una delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto que discurra de modo tal que evita la afección a las construcciones mencionadas.

Sin embargo, para cumplir los requerimientos de la normativa vigente (Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo), sí resulta afectado el trazado del camino que transcurre paralelamente al camino perimetral y que será necesario reponer en terrenos que serán adquiridos por **Aena** pero se mantendrán fuera del vallado que delimita el recinto aeroportuario. La franja de terreno ocupada por el camino estará calificada como Zona de Servicio hasta una posterior Revisión del Plan Director en la que se desafectarían esos terrenos.

La parte central de este viario bordeará una edificación existente, de modo que dicha edificación no estará incluida dentro de la Zona de Servicio Propuesta.

En cuanto a la operatividad del aeropuerto, se estudian las posibles penalizaciones en la carga de pago, que tendrían las aeronaves que operan hoy en día para el recorrido de despegue de la actual pista 06-24, usando como herramienta de análisis los "Airport Planning" de esas aeronaves proporcionados por sus fabricantes.

Las aeronaves que se van a analizar son las siguientes: Dash 8 Q300, A320-200, A321-200, B737-800, B767-200, B767-300 y A330-300.

Las condiciones para las que se han realizado los cálculos son: Temperatura de referencia del aeródromo 30°C, pendiente 0,084%, elevación de 7,4 m y viento en calma.

Tabla 5.7.- Características de emplazamiento de la pista 06-24

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

* Considerando las cotas mayor y menor de la pista

En la Tabla 5.8 se recogen las características generales de los distintos modelos de aeronaves, incluyendo su Peso Operativo Máximo en Despegue (MTOW), Peso Operativo en Vacío (OEW), Peso Máximo en Aterrizaje (MLW) y Carga de Pago Máxima (MPL).

Tabla 5.8.- Características generales de las aeronaves estudiadas. (Pesos en kg)

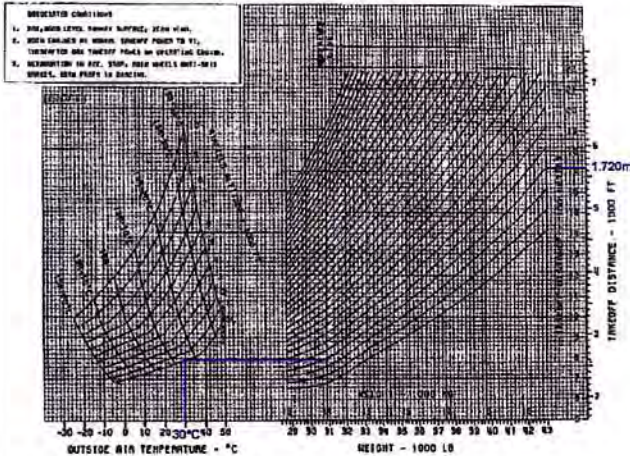
Aeronave	MTOW	OEW	MLW	MPL	Pasajeros (nº máximo)	Alcance (NM)
Dash 8-300	19.500	11.630	19.050	6.260	56	370
A320-200	73.500	40.429	64.500	19.000	180	1.570
A321-200	89.000	47.000	75.500	23.100	220	1.380
B767-200	142.882	80.127	123.377	33.271	290	2.256
B767-300	158.758	86.069	136.078	40.230	299	2.320
B737-800	78.245	41.413	65.317	20.276	189	2.200
A330-300	230.000	119.731	185.000	53.269	440	3.400

Fuente: Airport Planning del fabricante

A continuación se muestran los resultados obtenidos para el recorrido de despegue disponible de 2.800 m, que con las correcciones de temperatura, pendiente y elevación resulta 2.409 m, y la distancia de aterrizaje disponible de 2.800 m, que con la corrección por elevación resulta 2.795 m.



TAKEOFF FIELD LENGTH - FLAP 5°



DASH 8 Series 300

- Máximo peso al despegue = 19.500 kg.
- Peso operativo en vacío = 11.630 kg.
- Máxima carga de pago = 6.260 kg.
- Máximo peso al aterrizaje = 19.050 kg.
- Máximo número de pasajeros = 56

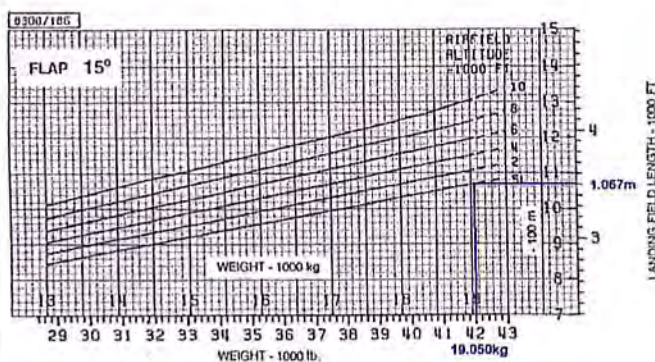
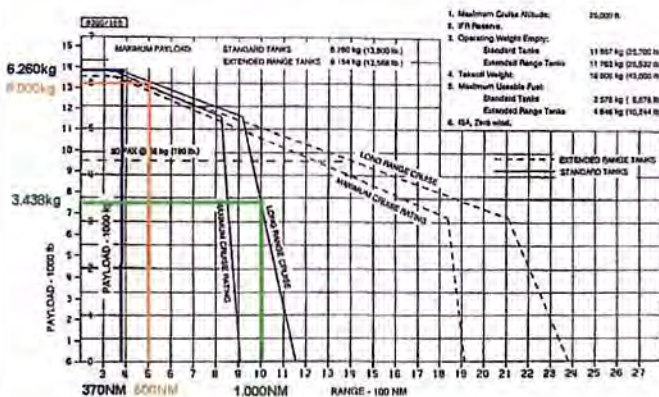
Despegue:

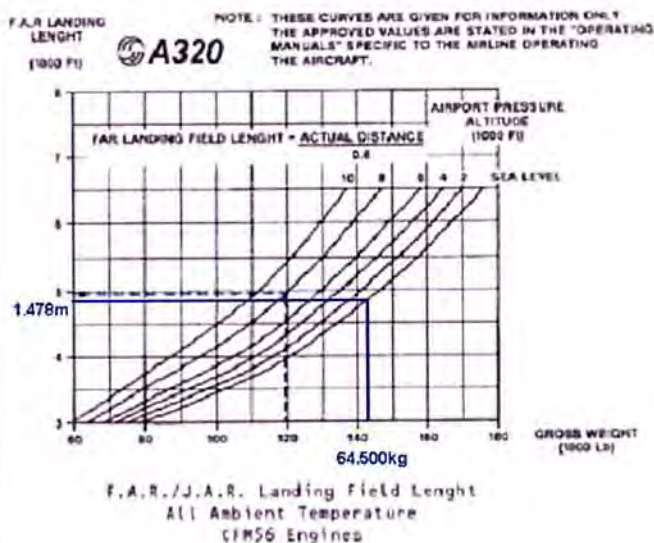
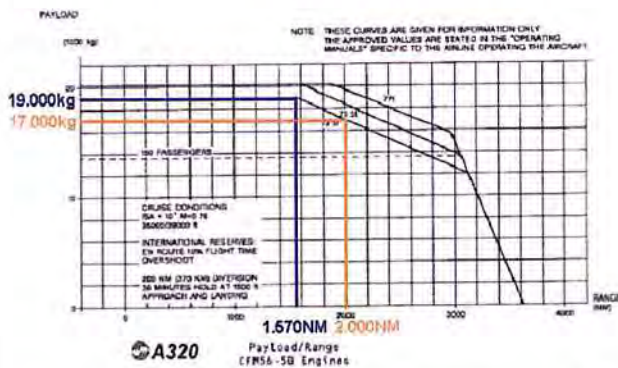
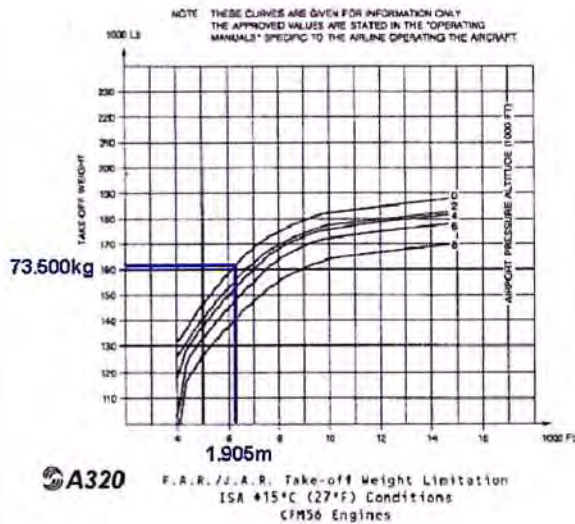
Con unas condiciones atmosféricas de 30°C y configuraciones de flaps a 5° no existen restricciones en cuanto al peso en despegue.

Con MTOW y sin penalizaciones en la carga de pago, podría efectuar rutas de hasta 370 NM. Para efectuar rutas de 500 NM la carga de pago máxima sería de 6.000 kg y para 1.000 NM se reduciría hasta 3.438 kg.

Aterrizaje:

Para MLW, la longitud de pista necesaria es de 1.069 m, una vez corregida por elevación, por lo que el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.





A320-200

Máximo peso al despegue = 73.500 kg
 Peso operativo en vacío = 40.429 kg
 Máxima carga de pago = 19.000 kg
 Máximo peso al aterrizaje = 64.500 kg
 Máximo número de pasajeros = 180

Despegue:

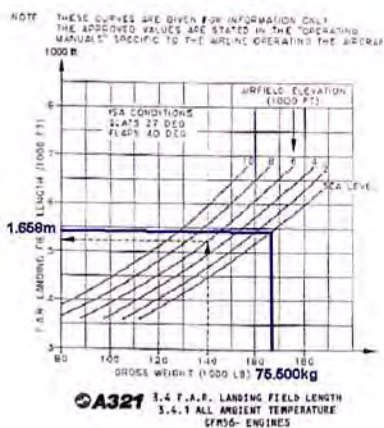
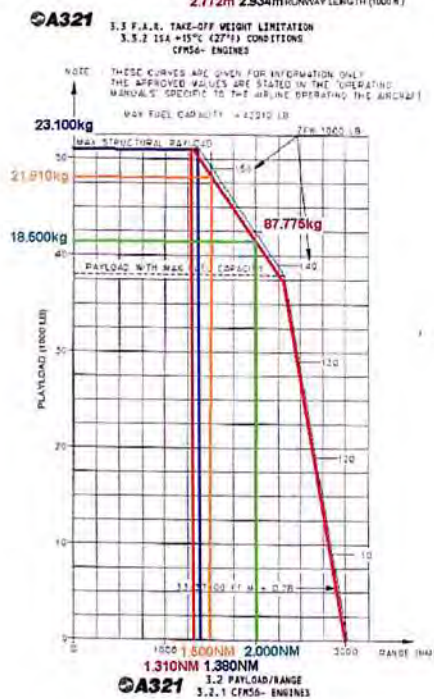
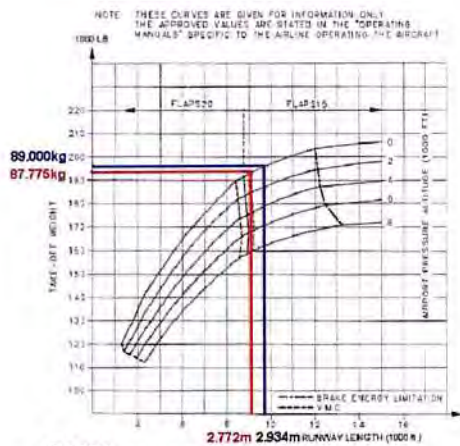
Para unas condiciones atmosféricas de 30°C (ISA+15) y con los 2.800 m de pista disponible, que se traducen en 2.772 m, tras aplicar las correcciones por elevación y pendiente, no hay limitación de peso al despegue.

Con MTOW y sin penalización en la carga de pago, podría efectuar rutas de 1.570 NM. Para rutas de 2.000 NM la carga de pago se reduce a 17.000 kg.

Aterrizaje:

Con Máximo Peso al Aterrizaje (MLW), la longitud de pista necesaria sería 1.481 m, una vez corregida por elevación, por lo que con los 2.800 m disponibles no habría limitación de la carga de pago para el aterrizaje.





A321-200

Máximo peso al despegue = 89.000 kg

Peso operativo en vacío = 47.000 kg

Máxima carga de pago = 23.100 kg

Máximo peso al aterrizaje = 75.500 kg

Máximo número de pasajeros = 220

Despegue:

En las condiciones de emplazamiento de la pista, la longitud disponible para el despegue corregida por elevación y pendiente es de 2.772 m, por lo que el peso máximo para despegue sería 87.775 kg.

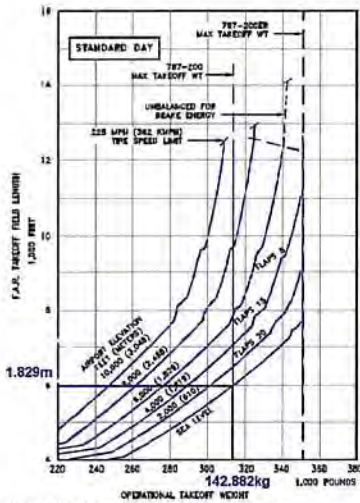
Con este peso al despegue y sin penalización en la carga de pago, podría efectuar rutas de 1.310 NM.

Para alcanzar una ruta de 1.500 NM, la PL que podría transportar sería como máximo 21.910 kg y para 2.000 NM la carga de pago se reduciría a 18.500 kg.

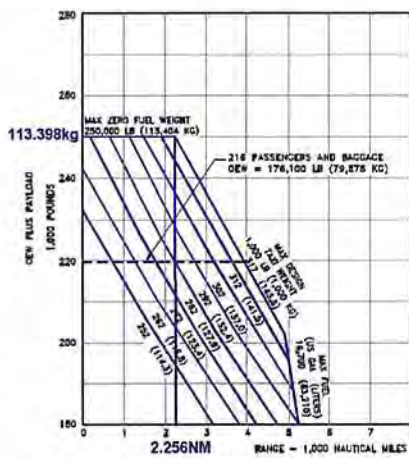
Aterrizaje:

Para MLW, la longitud de pista necesaria es de 1.660 m, una vez corregida por elevación, por lo que con los 2.800 m de pista el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.



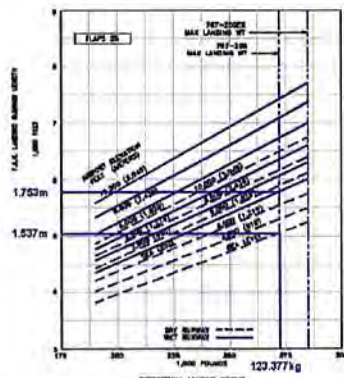


3.2.1 FAA TAKEOFF RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS - STANDARD DAY
MODEL 787-200 (1) AT 100% WING, 2000 FT ELEVATION



3.2.1 PAYLOAD/RANGE FOR LONG-RANGE CRUISE
MODEL 787-200

NOTES
 * AS REVISED LIMIT
 * APPROXIMATE
 * APPROXIMATE RANGE
 * ZERO WING, ZERO WEIGHT LIMIT
 * CONTACT YOUR AIRLINE FOR SPECIFIC OPERATING PROCEDURES AND
 TO FACILITY NOTES



3.4.1 FAA LANDING RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS - FLAPS 25
MODEL 787-200

B767-200

Máximo peso al despegue = 142.882 kg.
 Peso operativo en vacío = 80.127 kg.
 Máxima carga de pago = 33.271 kg.
 Máximo peso al aterrizaje = 123.377 kg.
 Máximo número de pasajeros = 290

Despegue:

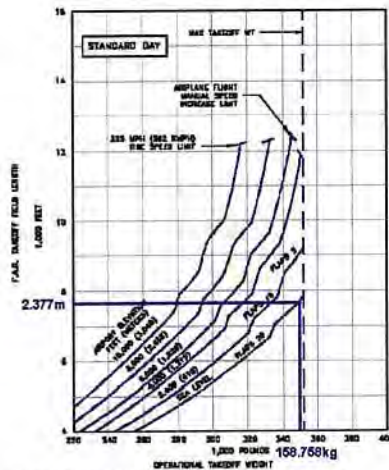
Para las condiciones del emplazamiento de la pista y con 2.800 m de pista disponible, que se traducen en 2.409 m una vez corregida por temperatura, elevación y pendiente, el avión podría despegar sin limitaciones en el peso de despegue.

Con MTOW y sin penalización en la carga de pago, podría efectuar rutas de hasta 2.256 MN.

Aterrizaje:

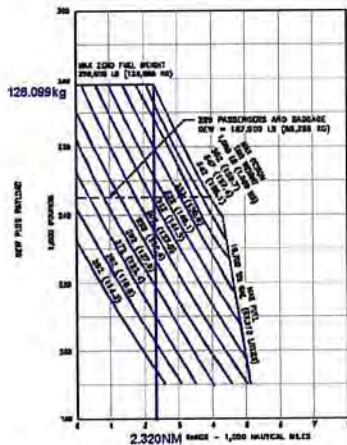
Para MLW, pista mojada y flaps a 25°, la longitud de pista necesaria es de 1.756 m, una vez corregida por elevación, por lo que con los 2.800 m de pista el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.





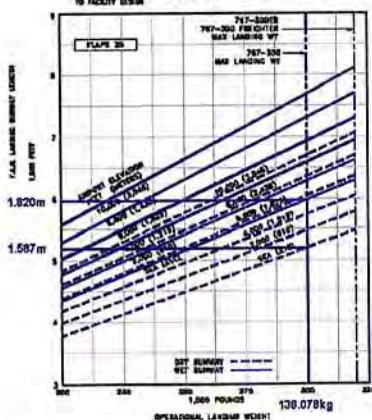
1.3.11 P.A.R. TAKEOFF RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS - STANDARD DAY
ACSR: 767-300 (CFR-50.3052) (WING) (ENGINE)

- NOTES
- 3,000 INCH AT 35,000 AND 37,000 FT (10,668 AND 11,887 METERS)
 - AFA DOMESTIC RESERVES
 - STANDARD DAY
 - TAKEOFF WEIGHTS ARE 3,000 LB (1,361 KG) LESS THAN MAX WEIGHTS
 - CONSULT USDB AIRLINE FOR SPECIFIC OPERATING PROCEDURES PRIOR TO FACILITY DESIGN



1.3.2 PAYLOAD RANGE FOR LONG-RANGE CRUISE
ACSR: 767-300

- NOTES
- 300 REVERSE THRUST
 - ANTI-SKID ON
 - ANTI-SPOILER BRAMES
 - 2000 P.M.G. ZERO SUMMIT SLIPS
 - CONSULT USDB AIRLINE FOR SPECIFIC OPERATING PROCEDURES PRIOR TO FACILITY DESIGN



1.3.3 P.A.R. LANDING RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS - FLAPS 25
ACSR: 767-300 JMS-JMS-FREIGHTER

B767-300

Máximo peso al despegue = 158.758 kg.

Peso operativo en vacío = 86.069 kg.

Máxima carga de pago = 40.230 kg.

Máximo peso al aterrizaje = 136.078 kg.

Máximo número de pasajeros = 299

Despegue:

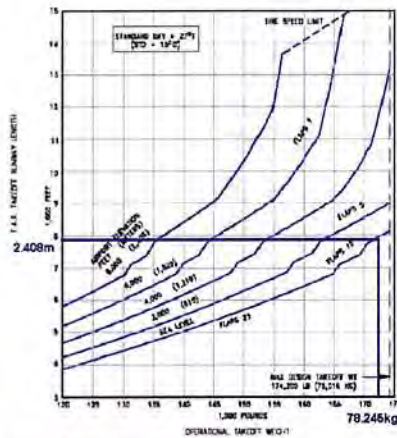
Para las condiciones atmosféricas del emplazamiento de la pista y con 2.800 m de longitud de pista disponible, que se convierte en 2.409 m una vez corregida por temperatura, elevación y pendiente, el peso de despegue puede ser el máximo, es decir 158.758 kg.

Con MTOW y sin penalización en la carga de pago podría efectuar rutas de 2.320 MN. Por lo tanto puede efectuar rutas de hasta 2.000 NM sin penalización en la carga de pago.

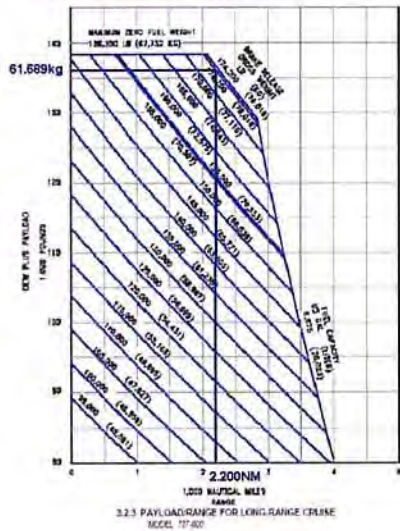
Aterrizaje:

Para MLW, pista mojada y flaps a 25°, la longitud de pista necesaria es de 1.823 m, una vez corregida por elevación, por lo que con los 2.800 m de pista el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.

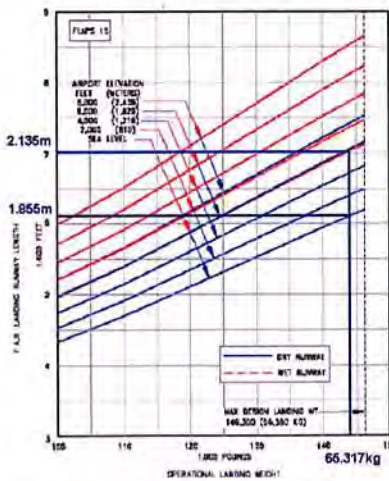




3.3.3 F.A.R. TAKEOFF RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS
STANDARD DAY +27°C (81°F) (STD + 15°C) DRY RUNWAY
MODEL T7-80 (FORM 700 DIVISION) AT 2,000 LB SLIT



3.2.3 PAYLOAD/RANGE FOR LONG-RANGE CRUISE
MODEL T7-80



3.4.8 F.A.R. LANDING RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS - FLAPS 15
MODEL T7-80

B737-800

Máximo peso al despegue = 78.457 kg.
Peso operativo en vacío = 41.413 kg.
Máxima carga de pago = 20.276 kg.
Máximo peso al aterrizaje = 65.317 kg.
Máximo número de pasajeros = 189

Despegue:

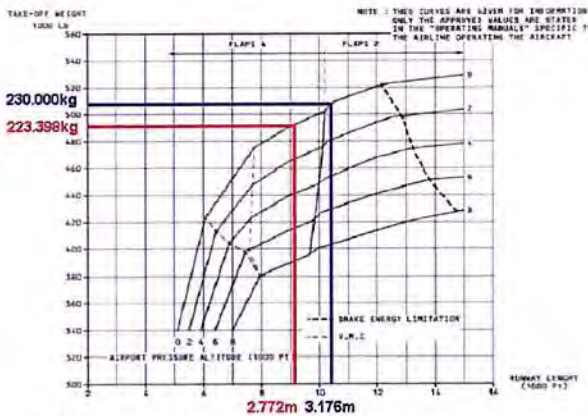
Para unas condiciones atmosféricas de 30°C (ISA+15°C) y con 2.800 m de pista disponible, que se traduce en 2.772 m tras aplicar las correcciones por elevación y pendiente, no hay limitaciones en el peso al despegue.

Con MTOW y sin penalización en la carga de pago, podría efectuar rutas de hasta 2.200 NM. Por lo tanto puede efectuar rutas de hasta 2.000 NM sin penalización en la carga de pago.

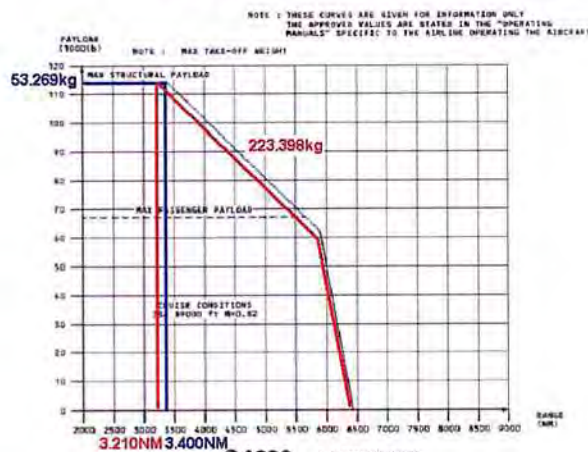
Aterrizaje:

Para MLW, pista mojada y flaps a 15°, la longitud de pista necesaria es de 2.139 m, una vez corregida por elevación, por lo que con los 2.800 m de pista el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.

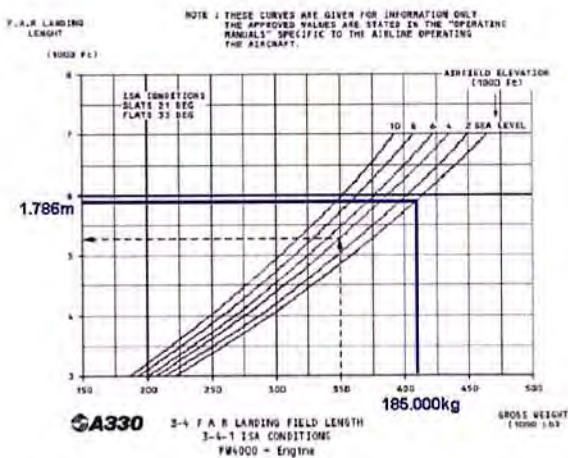




A330 3-1 F A B TAKE-OFF WEIGHT LIMITATION
3-1-2 ISA + 15°C (59°F) CONDITIONS
PW4000 - Engine



A330 3-2 PAYLOAD/RANGE
3-2-1 PW 4000 ENGINE



A330 3-4 F A B LANDING FIELD LENGTH
3-4-1 ISA CONDITIONS
PW4000 - Engine

A330-300

- Máximo peso al despegue = 230.000 kg
- Peso operativo en vacío = 119.731 kg
- Máxima carga de pago = 53.268 kg
- Máximo peso al aterrizaje = 185.000 kg
- Máximo número de pasajeros = 440

Despegue:

En las condiciones de emplazamiento de la pista, la longitud disponible para el despegue corregida por elevación y pendiente es de 2.772 m, por lo que el peso máximo para despegue sería 223.398 kg.

Con este peso al despegue y sin penalización en la carga de pago podría efectuar rutas de hasta 3.210 MN.

Aterrizaje:

Para MLW, la longitud de pista necesaria es de 1.789 m, una vez corregida por elevación, por lo que con los 2.800 m de pista el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.



Se han analizado para las anteriores aeronaves las limitaciones en despegue para alcances de 500 NM, 1.000 NM y 1.500 NM, por ser las distancias de las rutas más características en el Aeropuerto de Ibiza (España, Reino Unido, Alemania e Italia).

Ilustración 5.22.- Alcances analizados en el Aeropuerto de Ibiza



Los resultados obtenidos han sido los mostrados en la Tabla 5.9:

Tabla 5.9.- Carga de pago (kg) según el alcance de la ruta

TORA = 2.800 m		Carga de pago (kg) según alcance					
Aeronave	TOW (kg)	500 NM		1000 NM		1500 NM	
		Kg.	Pasajeros	Kg.	Pasajeros	Kg.	Pasajeros
Dash 8-300 ⁽¹⁾	19.500	6.000	56	3.438	37 ⁽²⁾	-	-
A320-200 ⁽³⁾	73.500	19.000	180	19.000	180	19.000	180
A321-200 ⁽³⁾	87.775	23.100	220	23.100	220	21.910	219
B767-200 ⁽³⁾	142.882	33.271	290	33.271	290	33.271	290
B767-300 ⁽³⁾	158.758	40.230	299	40.230	299	40.230	299
B737-800 ⁽³⁾	78.245	20.276	189	20.276	189	20.276	189
A330-300 ⁽³⁾	223.398	53.269	440	53.269	440	53.269	440

(1) Se toma un valor estándar de 93 kg. para estimar peso de pasajero+equipaje

(2) El Dash 8-300 puede efectuar rutas de hasta 850 NM con 50 pasajeros (Fuente: Airport Planning)

(3) Se toma un valor estándar de 100 kg. para estimar peso de pasajero+equipaje



En la Tabla 5.10 se analiza el porcentaje que supone la Carga de Pago que puede transportar la aeronave frente a la Carga de Pago Máxima que podría transportar (PL/ MPL) en condiciones de pista seca y viento nulo.

Tabla 5.10.- Porcentaje de carga de pago según el alcance de la ruta y en condiciones de pista seca y viento nulo

TORA=2.800 m		% PL/MPL					
Aeronave	MPL (kg)	500 NM		1000 NM		1500 NM	
		Kg.	Pasajeros	Kg.	Pasajeros	Kg.	Pasajeros
Dash 8-300 ⁽¹⁾	6.260	95,8%	100,00%	54,9%	66,01% ⁽²⁾	-	-
A320-200 ⁽³⁾	19.000	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%
A321-200 ⁽³⁾	23.100	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%	94,8%	99,55%
B767-200 ⁽³⁾	33.271	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%
B767-300 ⁽³⁾	40.230	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%
B737-800 ⁽³⁾	20.276	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%
A330-300 ⁽³⁾	53.269	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%	100,0%	100,00%

(1) Se toma un valor estándar de 93 kg. para estimar peso de pasajero+equipaje

(2) El Dash 8-300 puede efectuar rutas de hasta 850 NM con 50 pasajeros (Fuente: Airport Planning)

(3) Se toma un valor estándar de 100 kg. para estimar peso de pasajero+equipaje

Con la pista actual, y en condiciones de MTOW, pueden operar todas las aeronaves analizadas salvo el A321-200 y el A330-300, que lo harán con limitación de peso en despegue, para cualquier longitud de etapa.

Para un alcance de **500 NM**, el Dash 8-300 tiene penalización en la carga de pago en despegue, de 95,8%.

Aunque el Dash 8-300 está penalizado en su carga de pago para rutas de 500 NM, el margen es suficiente para que no lo esté en pasajeros, pudiendo transportar 50 pasajeros con equipaje y carga de combustible estándar para distancias del orden de 850 NM.

Para un alcance de **1.500 NM**, el A321-200 tiene limitación de carga de pago en despegue del 94,8%, pero esta aeronave suele ser utilizada para longitudes de etapa menores.

El A330-300 no tiene penalización de carga de pago para las longitudes de etapa estudiadas, ya que aunque sí tiene restricción de peso al despegue para los 2.800 m de la pista 06-24, puede efectuar rutas de hasta 3.210 NM sin limitación de carga de pago.



En la Tabla 5.11 se ha analizado la longitud de pista necesaria para aterrizar para cada modelo de avión en condiciones de Máximo Peso al Aterrizaje (MLW) por ser la más restrictiva. Se ha distinguido entre pista seca y pista húmeda para los casos en los que el fabricante hace distinción en el Airport Planning de la aeronave correspondiente.

Tabla 5.11.- Longitud de pista necesaria para el aterrizaje en condiciones de MLW

LDA = 2.800 m				
Aeronave	MLW (kg)	Longitud necesaria con pista seca (m)	Longitud necesaria con pista mojada (m)	Flaps (°)
Dash 8-300	19.050	1.069	-	15
A320-200	64.500	1.481	-	-
A321-200	75.500	1.660	-	40
B767-200	123.377	1.539	1.756	25
B767-300	136.078	1.589	1.823	25
B737-800	65.317	1.858	2.139	15
A330-300	185.000	1.789	-	33

De las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Ibiza ninguna aeronave tendría problemas para aterrizar en condiciones de Máximo Peso al Aterrizaje.

Del análisis realizado se concluye que la pista actual permite disponer de carreras de despegue y aterrizaje suficientemente largas como para permitir una operación satisfactoria de la flota usuaria actual y futura del aeropuerto.

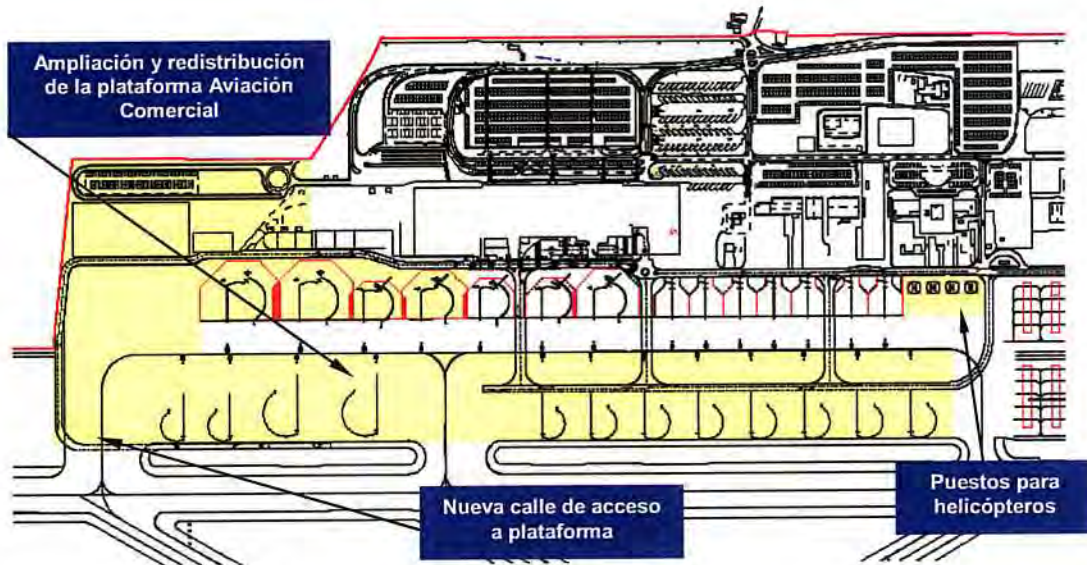
PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO

A la vista de la valoración realizada en el apartado 5.2.3.3 se selecciona la alternativa 3, mostrada en la Ilustración 5.23, puesto que de acuerdo con los criterios de circulación en plataforma e impacto medioambiental es preferible a la alternativa 2, y por otra parte, permite un mejor aprovechamiento de la primera línea de plataforma, así como dotarla de una nueva calle de acceso, por lo que se prefiere a la alternativa 1.

Se propone una ampliación de la plataforma comercial actual en sentido longitudinal, manteniendo el fondo actual de la misma hasta alcanzar el límite aeroportuario futuro. Esto permite un desarrollo en dos líneas separadas por una calle de rodadura en plataforma, lo que supone una superficie de 58.000 m² que permite cubrir las necesidades detectadas en el Capítulo 4 del presente documento. Allí quedó establecido que para ello se precisaban 24 puestos de Aviación Comercial.



Ilustración 5.23.- Alternativa de plataforma seleccionada (alternativa 3)



La solución considerada permitirá disponer en el futuro de 26 posiciones de estacionamiento, 14 de las cuales podrán ser empleadas tanto en la operación de la pista de vuelos principal como en la de contingencia, al estar situadas fuera de la franja de seguridad de ambas, mientras que los otros 12 puestos restantes podrán ser empleados únicamente cuando se opere en la pista principal.

Se reconfigura la distribución de los puestos de estacionamiento situados frente al Edificio Terminal y los viales de servicio, para que no invadan los márgenes de seguridad de los puestos tras la ampliación de Edificio Terminal.

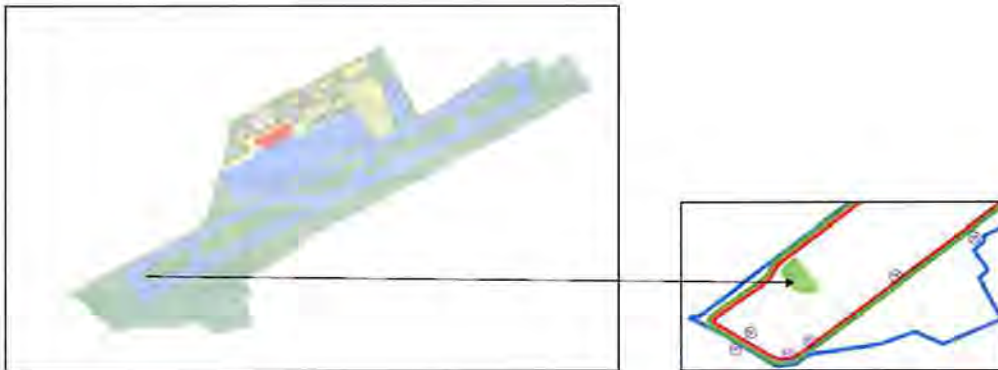
Por otro lado, se plantea la utilización del puesto 34 y su zona aledaña de la plataforma de Aviación Comercial, situado frente al Bloque Técnico y con buena visibilidad desde la Torre de Control, para el estacionamiento de 4 helicópteros.

La configuración elegida permitirá asimismo disponer de acceso de las aeronaves, desde la plataforma, a un área que se destina a la posible localización de los hangares ubicados en la Zona de Apoyo a la Aeronave. Éstos podrían tener el tamaño suficiente para albergar aeronaves comerciales de tipo medio (hasta categoría D) como las que operan normalmente en el aeropuerto. Alternativamente podría utilizarse también esta zona para realizar mantenimiento de avionetas y pequeños reactores de Aviación General.

Se añade además una nueva calle de acceso a plataforma, al final de la misma, para mejorar la circulación de las aeronaves y facilitar el acceso a esta zona.

En relación al Puesto de Estacionamiento Aislado, se recoge en el documento la ubicación del área de aislamiento de aeronaves que designa el Manual de Aeródromo del Aeropuerto de Ibiza.

Ilustración 5.24.- Ubicación del área de aislamiento de aeronaves



ZONA DE AVIACIÓN GENERAL

Una vez valoradas las alternativas propuestas, se considera que la alternativa más adecuada es la de unificar las tres plataformas existentes para disponer de mayor superficie y aglutinar en una misma zona los puestos destinados a aeronaves tipo Learjet y Cessna 401. Estas actuaciones se localizarían en terrenos actualmente propiedad de aeropuerto.

Las posiciones de mayor tamaño, que emplean los jets privados principalmente en temporada de verano, se ubican al este de la plataforma anterior, de modo que da continuidad a la misma. Esta zona queda dentro de la franja de la pista de contingencia si se emplea la calle de rodadura como tal, con lo que dichos estacionamientos quedarán inhabilitados si se opera con la pista de contingencia. Dicha ampliación está ubicada en un terreno que **Aena** deberá adquirir para preservar la integridad de la franja de la pista de contingencia, ya que en el momento de redactar el presente documento no son de su propiedad.

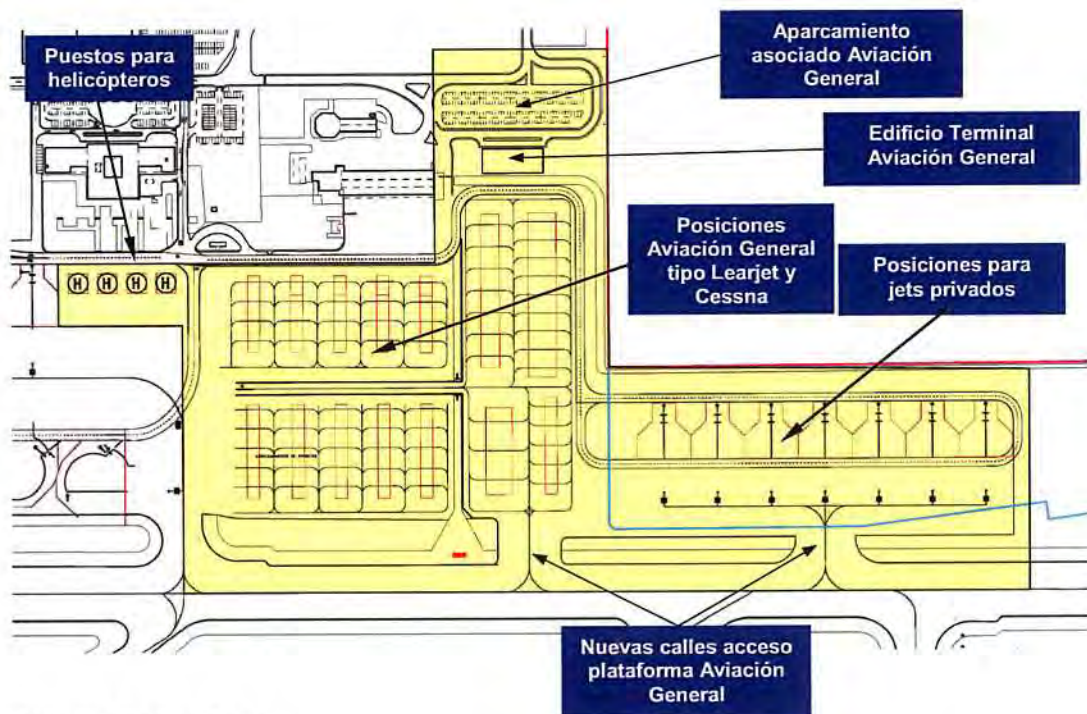
Se añaden dos calles de acceso, una de ellas de acceso al área destinada a aeronaves de mayor tamaño, y otra a la plataforma adyacente a la de Aviación Comercial.

Finalmente, se propone la construcción de un Edificio Terminal al noroeste de la plataforma, específico para Aviación General, de aproximadamente 1.000 m² para poder tratar, de forma



separada, la demanda de usuarios de vuelos de este tipo de tráfico. Se urbanizará la zona circundante al edificio para dar cabida a un aparcamiento para Aviación General.

Ilustración 5.25.- Alternativa de plataforma de Aviación General seleccionada (alternativa 1)



ZONA DE PASAJEROS

Las necesidades detectadas por el ajuste capacidad/ demanda para el Edificio Terminal de Pasajeros son:

- Ampliación del Edificio Terminal destinada principalmente a zona de recogida de equipajes y zona de colas de control de pasaportes.
- Instalación de 4 nuevos mostradores de facturación a largo plazo.
- Instalación de 1 control de seguridad en salidas a corto plazo.
- Instalación de 2 controles de pasaportes en llegadas a corto plazo y de 1 más a largo plazo.
- Instalación de 1 hipódromo narrow body de recogida de equipajes a corto plazo y de 1 más para el largo plazo.



Con estas actuaciones el edificio será capaz de atender los tráficos de salidas y llegadas previstos en los tres horizontes del desarrollo previsible.

Se selecciona entonces la Alternativa 2 como la que mejor satisface las necesidades. Se ampliará pues el Edificio Terminal por su extremo noreste en aproximadamente 6.700 m² entre ambas plantas, aumentando la oferta de espacio destinado a la zona de llegadas (sala de recogida de equipajes y zona de colas de control de pasaportes). Se reestructurará la sala de recogida de equipajes con la finalidad de separar los flujos de pasajeros comunitarios (Schengen y no Schengen) y los internacionales puros. Se propone la apertura de un acceso a continuación de los hipódromos ya existentes y la instalación de 2 nuevos hipódromos narrow body a continuación del mismo. De este modo el aeropuerto dispondría de 8 hipódromos narrow body y 2 wide body, equivalentes a los 10 hipódromos simples y uno doble necesarios en el desarrollo previsible.

En la nueva zona de acceso se ubicarán los 8 controles de pasaportes (4 dobles), lo que supone la remodelación de un área de unos 1.300 m². De este modo es posible canalizar los flujos de pasajeros, separando los que sólo deben pasar control de policía de aquellos que además deben pasar control de Aduana, siguiendo ambos distintos recorridos que aquellos que no tienen que pasar ningún control y que acceden a la sala de recogida de equipajes por otra puerta.

La ampliación propuesta en esta planta, de unos 2.150 m², también reserva espacio destinado a zonas privadas, así como para como una posible Sala de Autoridades, oficinas de compañías, almacenes, etc.

Por el extremo sudoeste, el nuevo edificio, que se construirá luego de la demolición completa del antiguo Terminal de Carga, tendrá una profundidad de unos 43 m y se ampliará longitudinalmente en un módulo de 10m, aumentando el espacio destinado de formación de colas. Para esto se deberá desplazar el carrusel del patio de carrillos. Los 13 de mostradores existentes se amplían a 17. Además se adelantará la batería de 16 mostradores más atrasada para conformar un frente único de facturación, a la cual se le sacará el mostrador de su extremo para facilitar la circulación en esa zona. De esta forma se tendrán 51 mostradores, más uno de equipajes especiales, que satisfacen las necesidades detectadas para el desarrollo previsible.

Los 1.150 m² que se ampliará la primera planta por su extremo sudoeste, serán destinados en su totalidad a zonas privadas, al igual que la ampliación por el extremo noreste. En esta planta, se ampliará también la zona de control de seguridad en salidas, pasando de los 6 controles existentes a los 7 necesarios de acuerdo con los cálculos del Capítulo 4.

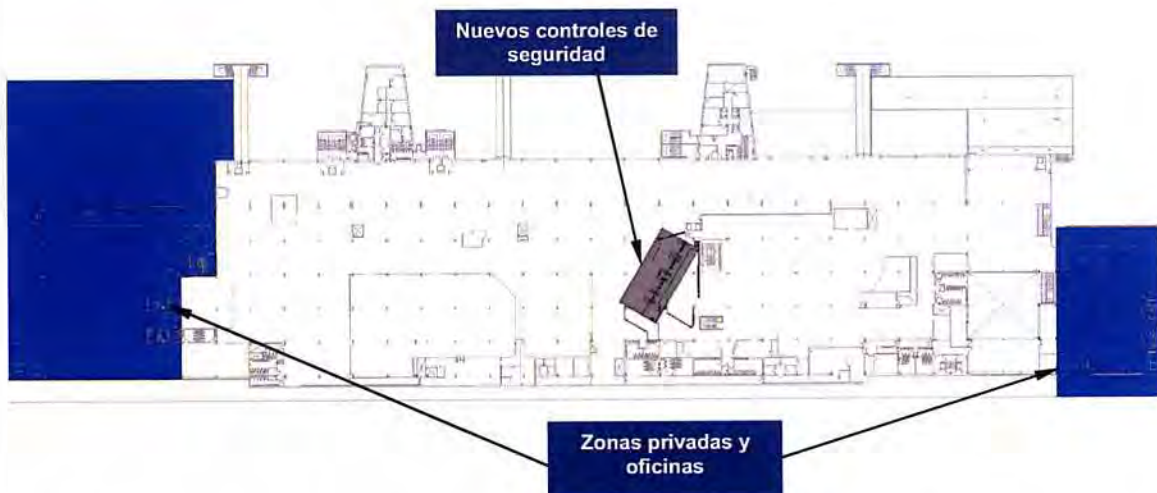


La Ilustración 5.26 y la Ilustración 5.27 muestran la ampliación propuesta de Edificio Terminal de Pasajeros.

Ilustración 5.26.- Planta baja (Horizonte 3)



Ilustración 5.27.- Planta alta (Horizonte 3)



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

El ajuste capacidad/ demanda también ha detectado la necesidad de ampliar las plazas de aparcamiento, que en el último horizonte de estudio considerado consisten en: 1.418 plazas de



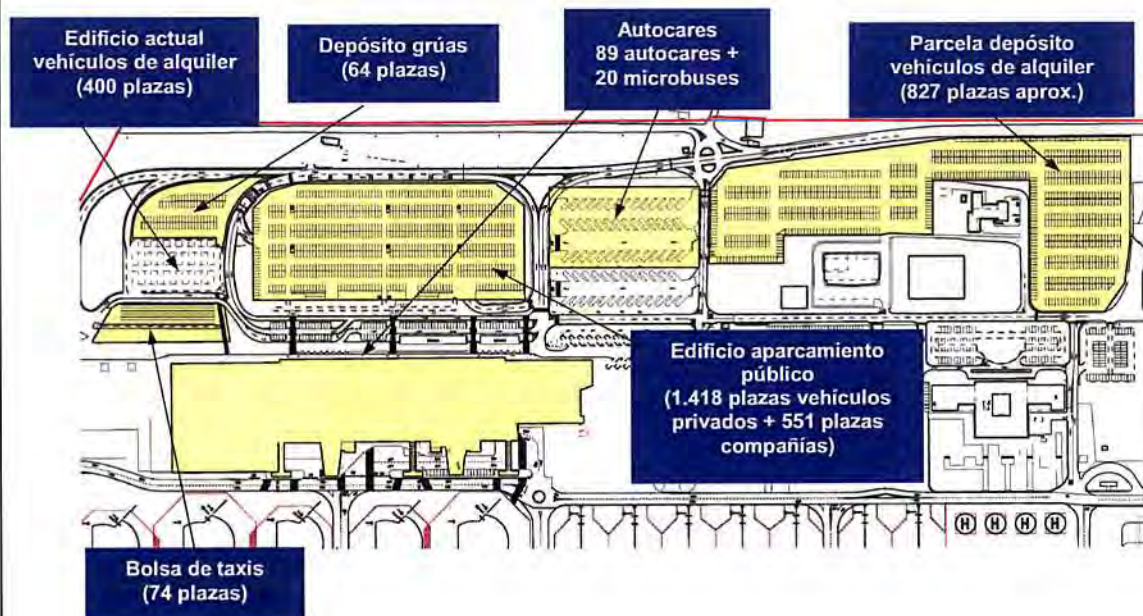
aparcamiento público, 551 plazas de aparcamiento de compañías, 1.227 plazas de aparcamiento "rent a car", 220 plazas de aparcamiento empleados, 74 plazas de bolsa de taxis, 64 plazas de depósito de grúa y 103 plazas de aparcamiento de autobuses, lo que suponen un total de 3.657 plazas.

Se ha seleccionado la alternativa 3 por sus ventajas a la hora de realizar futuras ampliaciones del aparcamiento mediante la construcción de nuevos niveles, por lo que se propone la construcción de un edificio de aparcamientos de 3 niveles en la parcela del actual aparcamiento público, capaz de alojar unas 710 plazas en dos de las plantas y unas 550 la restante. Para ello se trasladarán los depósitos de agua y butano al sudoeste de la Central Eléctrica, en la Zona de Abastecimiento.

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

La distribución de las plazas de aparcamiento se muestra en la Ilustración 5.19.

Ilustración 5.28.- Situación futura de las plazas de aparcamiento



Son necesarias 1.418 plazas de vehículos privados, que se ubicarán en dos de las plantas del edificio de aparcamientos frente al Terminal de Pasajeros, mientras que la planta restante se



destinará a plazas para compañías, cubriendo las 551 necesarias en el desarrollo previsible. Las plazas de alquiler (contrato) se mantendrán en el edificio en altura existente, mientras que, como ya se ha mencionado, las 827 plazas necesarias para depósito de vehículos de alquiler se alojarán en la parcela destinada a este fin. Los aparcamiento para empleados de **Aena** continuarán distribuidos tal y como lo están en la actualidad (303 plazas).

En lo que se refiere a los autocares, a largo plazo son necesarias 103 dársenas. Debido a la ampliación propuesta de Edificio Terminal de Pasajeros se inhabilitan 6 de las dársenas actuales, por lo que se añadirá un nuevo bloque de dársenas con capacidad para 42 autocares. De este modo resultará un total de 109 dársenas.

La ampliación de los aparcamientos para autocares en esta zona implica el traslado de los Talleres de **Aena** a la parcela situada al sureste de la Central Eléctrica, dentro de la Zona de Servicios.

Es necesaria una ampliación de la bolsa de taxis actual en unas 20 plazas más, y se construirá además un parking en superficie para alojar los depósitos de grúa, al noreste del edificio de vehículos de alquiler.

Se construirá un nuevo aparcamiento junto al edificio de vehículos de alquiler existente de 64 plazas que se destinará a depósito de grúa.

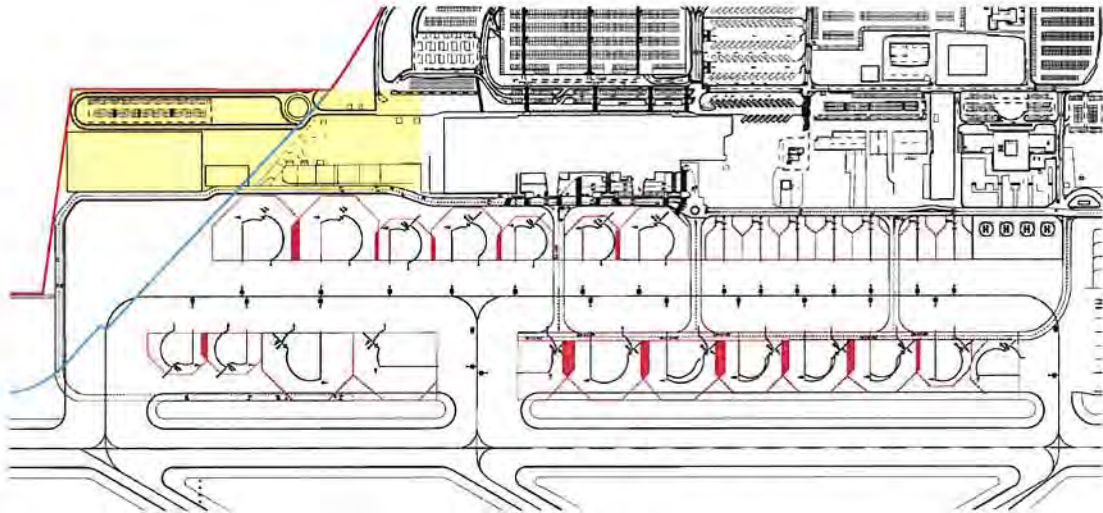
ZONA DE APOYO A LA AERONAVE

Se propone la urbanización de un área destinada a esta zona, en la que se podrían construir uno o varios hangares, y un aparcamiento asociado en el extremo suroeste de la plataforma, de modo que puedan realizarse tareas de mantenimiento o estacionamiento de las aeronaves, ya sean éstas de Aviación Comercial o General.

Se trasladarán a esta zona los Talleres de Iberia que quedan inhabilitados tras la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros.



Ilustración 5.29.- Zona de Apoyo a la Aeronave



ZONA DE SERVICIOS

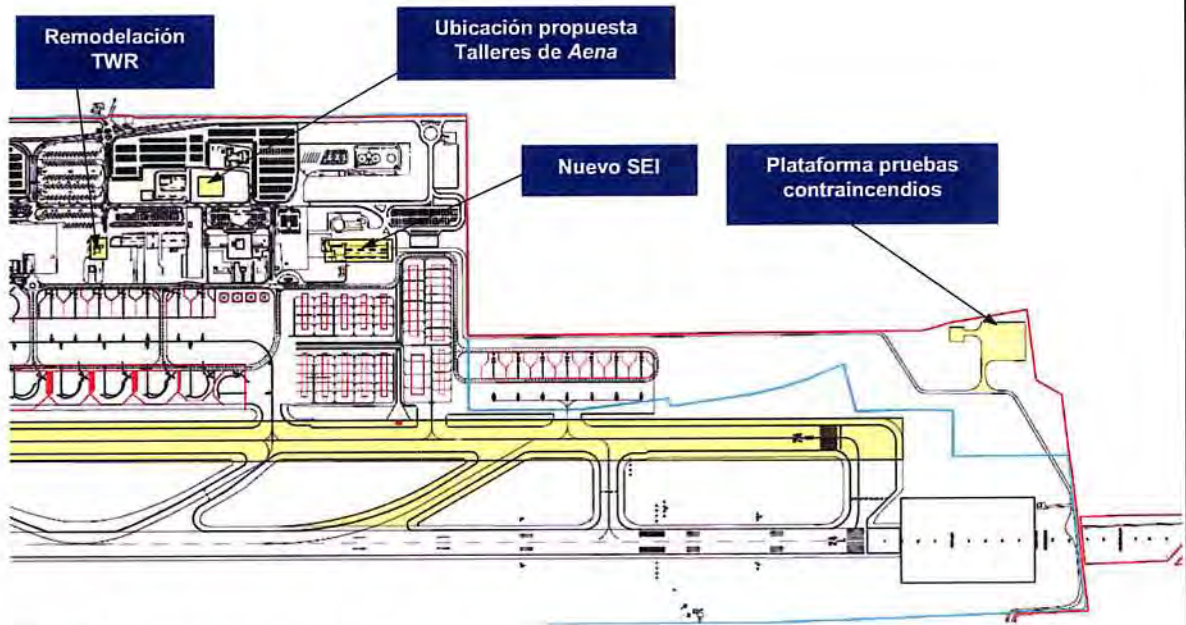
Se ha detectado también la necesidad de construir un nuevo edificio para el Servicio de Extinción de Incendios, debido a la antigüedad del anterior. En el momento de redactar el presente documento, el proyecto se encuentra en redacción. El nuevo SEI se construirá en la parcela ocupada por el actual, manteniendo la alineación de la fachada aire y la calle de salida a pista. También se mantendrá la Torre de Observación actual. Se procederá a la demolición del actual por fases para ir construyendo el nuevo al mismo tiempo.

Al no disponer el aeropuerto de una plataforma de pruebas contraincendios, se construirá una al norte del apartadero de espera de la cabecera 24. En el momento de redactar el presente documento el proyecto se encuentra en redacción, no siendo dichos terrenos propiedad de **Aena**. La plataforma proyectada tiene una superficie de unos 6.400 m².

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

Finalmente, y como ya se ha mencionado, se trasladan los Talleres de **Aena** a la parcela situada al sureste de la Central Eléctrica.

Ilustración 5.30.- Zona de Servicios



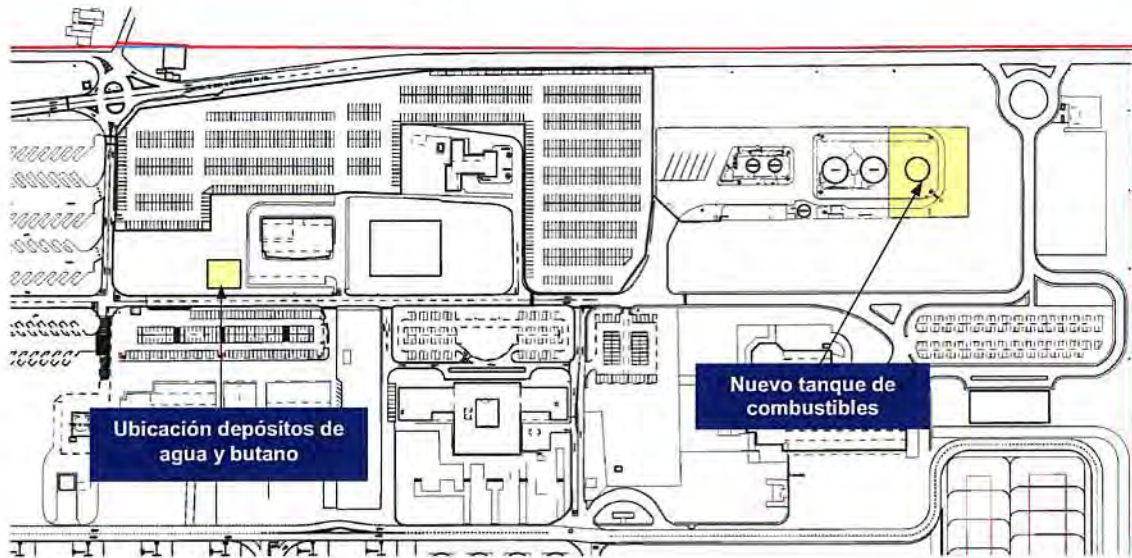
ZONA DE ABASTECIMIENTO

En cuanto a la Zona de Abastecimiento, es necesario adquirir un nuevo tanque de combustible, con el fin de satisfacer las necesidades previsibles de consumo a corto plazo, para lo que se ampliará la superficie donde actualmente están los dos tanques aéreos en 1.825 m² y se instalará un nuevo tanque de combustible.

Como ya se ha mencionado al describir la Zona de Pasajeros, se trasladarán los depósitos de agua y butano al sudoeste de la Central Eléctrica debido a la construcción del nuevo aparcamiento, además, se adecuarán las instalaciones de suministro de agua a largo plazo.



Ilustración 5.31.- Zona de Abastecimiento



OTRAS INSTALACIONES

Una necesidad adicional detectada por el análisis capacidad/ demanda es la de ampliar las extensiones de centralita telefónica, para disponer de las 682 líneas requeridas en el horizonte de desarrollo previsible.





5.3. Necesidades de terrenos

Las propuestas realizadas para el desarrollo del Aeropuerto de Ibiza y su adaptación a las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas por el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo, y a la normativa internacional de seguridad requieren menos terrenos que los definidos en el Plan Director aprobado por Orden Ministerial de 31 de julio de 2001, ajustándose al máximo a las Directrices de Ordenación del Territorio (D.O.T.) de las Islas Baleares.

En el Plano 4.3: "Zona de Servicio Propuesta. Necesidades de Terreno" pueden observarse las necesidades de terreno.



5.4. Actuaciones propuestas

5.4.1. Espacio aéreo

Con motivo de la reestructuración del TMA de Palma, se modificarán las actuales SID's y STAR's para el Aeropuerto de Ibiza.

5.4.2. Subsistema de movimiento de aeronaves

5.4.2.1. Campo de vuelos

Teniendo en cuenta el carácter insular del aeropuerto, se propone la adecuación de la calle de rodaje como pista de contingencia, no por motivos de capacidad, sino de seguridad, para permitir la operatividad del mismo en caso de inhabilitación de la pista principal, pero nunca para su uso simultáneo con la actual.

Se establecen los umbrales de pista en la posición indicada en los planos de desarrollo previsible (4.1, 4.2, 4.3 y 4.4) de manera que se garantice que no se vulneren las superficies de protección de obstáculos asociadas a la pista de contingencia, con unas necesidades mínimas de adquisición de terrenos. En estas condiciones, la pista de contingencia podrá tener una longitud máxima de 2.380 m entre umbrales, inferior a la pista de vuelo principal, lo que supone que algunas aeronaves verían restringida su carga de pago, especialmente cuando fuesen a realizar vuelos con longitudes de etapa largas.

Se construirán dos calles de salida rápida a 30° y situadas a 1.725 m de los umbrales 06 y 24, para aumentar la capacidad de la pista y así cubrir la demanda de tráfico correspondiente a los diferentes horizontes de estudio definidos.

Es necesario regularizar las franjas tanto de la pista principal como de la de contingencia, y así cumplir las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público de dotar a las pistas de vuelo de una franja de 300 m de anchura. Para ello se procederá a la adquisición de terrenos y su nivelación correspondiente de acuerdo con la normativa vigente.

Asimismo, se reubicará el vial de servicio y el vallado perimetral fuera de la franja. Se evitará que el cerramiento perimetral vulnere las superficies limitadoras de obstáculos.

En cuanto a los objetos situados en la franja de pista, el VOR y la caseta con su centro de transformación, situados actualmente dentro de la misma, se emplazarán fuera de la franja,



alineando su sistema radiante con el vallado aeroportuario a fin de que las reflexiones de la señal radiada tengan una afección mínima sobre la marcación de azimut. También serán desplazados fuera de la franja de pista las cámaras de reguladores.

Las casetas de equipamiento de la senda de planeo de la pista RWY 24 y los equipos de meteorología sustituirán por otros de un material más ligero y frangible.

Para mitigar los riesgos asociados a la presencia de arquetas asociadas a las luces de aproximación que se encuentran más elevadas que el terreno en las áreas de seguridad de extremo de pista, se propone achaflanar los bordes que sobresalgan por encima del terreno. La caseta del ILS se reubicará fuera de la zona de seguridad de extremo de pista

Por último se propone adecuar la RESA de la cabecera 06R a las dimensiones establecidas por la Recomendación 3.5.3 del R.D 862/2009, 240×150 m, ya que en el momento de redacción de este documento son de 235×150 m.

5.4.2.2. Plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales

En el Plano 4.1. Zona de Servicio Propuesta. Estructura se marca la ampliación de plataforma propuesta de unos 58.000 m² por el extremo suroeste de la plataforma actual y con su mismo fondo, de modo que se dispondrá de espacio necesario para estacionar 3 aeronaves en operación normal o una aeronave en operación de contingencia.

La plataforma dispondrá de 26 posiciones de estacionamiento, 14 de ellas podrán ser empleadas tanto en la operación normal como de contingencia. Se construirá además un nuevo acceso a plataforma para esta zona.

En caso de operar en la pista de contingencia será necesario tomar las medidas necesarias en los puestos de estacionamiento más cercanos al Terminal, ya que las colas de algunas de las aeronaves vulneran la superficie de transición. Para evitar la vulneración se disminuirán los tamaños de las aeronaves estacionadas o se inutilizarán aquellos puestos que sea necesario durante la operación de contingencia.

5.4.2.3. Plataforma de estacionamiento de Aviación General

Deberá procederse a la unificación y nivelación de las tres plataformas existentes de Aviación General en la zona contigua a la plataforma de Aviación Comercial, que se destinará a aeronaves



tipo Learjet y Cessna 401. Al este de la plataforma anterior se ubicarán 7 posiciones tipo VI para los jets privados de gran tamaño que operan en el aeropuerto.

Tanto la ampliación, como una posible distribución de los puestos que se precisan se indican en el Plano 4.1: Zona de Servicio propuesta. Estructura. De este modo, se pasará de 47 a 76 puestos de estacionamiento.

Con esta actuación se elimina la torre Mega de iluminación de plataforma que actualmente vulnera la superficie de transición.

Se dota de dos calles de acceso a la plataforma de Aviación General, una de ellas dará servicio al área destinada a aeronaves de mayor tamaño y otra para la plataforma adyacente a la de Aviación Comercial.

5.4.3. Subsistema de actividades aeroportuarias

5.4.3.1. Zona de Pasajeros

Se ampliará el Edificio Terminal por su extremo noreste en unos 6.700 m² distribuidos en ambas plantas, principalmente para aumentar la oferta de espacio destinado a la sala de recogida de equipajes y al vestíbulo de llegadas. Se instalarán 2 nuevos hipódromos narrow body de recogida de equipajes y 4 controles de pasaportes adicionales para hacer un total de 8.

Respecto a la zona de salidas, se demolerá completamente el antiguo Terminal de Carga integrado en el edificio y se sustituirá por un nuevo edificio de ampliación de dos plantas y acorde con su modulación estructural. Los 13 mostradores existentes pasarán a 17, con lo que se conseguirá un total de 52 mostradores, uno de ellos destinado al tratamiento de equipajes especiales. En la primera planta se ampliará la zona de control de seguridad en salidas, incorporando un control más a los 6 existentes.

Deberá ampliarse el número de extensiones de la centralita telefónica, para disponer de las 682 requeridas en el horizonte de desarrollo previsible.

En relación con los accesos exteriores, existe un proyecto del Govern de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares para ampliar la carretera de acceso al aeropuerto, dotándola de 2 carriles por sentido. Los accesos interiores deberán adecuarse a dicho proyecto de ampliación de los accesos exteriores, de modo que se precisará una coordinación entre **Aena** y la dirección de este proyecto.





En cuanto a los aparcamientos, las actuaciones propuestas comprenden la construcción de un edificio de aparcamiento para vehículos privados y de compañías, situado frente al Edificio Terminal, con capacidad para unas 1.970 plazas. Asimismo se precisa la construcción de un aparcamiento en superficie en la zona cercana a la Central Eléctrica destinada al depósito de 827 vehículos de alquiler.

Se construirá una nueva área de dársenas para autocares al noroeste de las actuales con capacidad para 42 autocares, y respecto a los taxis, será necesaria la ampliación de la bolsa de taxis existente en unas 20 plazas.

Finalmente, se destinará la superficie necesaria para alojar 64 plazas para depósito de grúa al oeste del actual edificio de aparcamientos de vehículos de alquiler.

5.4.3.2. Zona de Carga

No hay actuaciones propuestas para la Zona de Carga.

5.4.3.3. Zona de Apoyo a la Aeronave

Se propone la urbanización de un área destinada a esta zona, en la que se podrían construir uno o varios hangares, y un aparcamiento asociado en el extremo suroeste de la plataforma, de modo que puedan realizarse tareas de mantenimiento o estacionamiento de las aeronaves, ya sean éstas de Aviación Comercial o General. Se construirán nuevos viales para dar acceso a dichas instalaciones.

Se trasladarán a esta zona los Talleres de Iberia que quedan inhabilitados tras la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros.

5.4.3.4. Zona de Servicios

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

Asimismo, se prevé la construcción de un nuevo SEI ubicado en la misma situación que el actual, manteniendo la Torre de Observación existente. Se construirá también una plataforma de pruebas contraincendios, ya que actualmente el aeropuerto no dispone de ella.

Se trasladarán los Talleres de **Aena**, que desaparecerán con la construcción de la nueva área de dársenas de autobuses, al sureste de la Central Eléctrica, dentro de la Zona de Servicios.



El camino perimetral deberá reponerse en las zonas afectadas por la regularización de las franjas tanto de la pista principal, como de la de contingencia, para el cumplimiento de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público.

5.4.3.5. Zona de Aviación General

Se prevé la construcción de un Edificio Terminal de Aviación General y de un aparcamiento de vehículos particulares anexo. Se urbanizará toda la Zona de Aviación General y se dispondrá de acceso a la misma desde el vial que discurre paralelo a la plataforma por el lado tierra y sale del aeropuerto por la rotonda situada en su extremo norte.

5.4.3.6. Zona de Abastecimiento

Se propone la adquisición de un nuevo tanque de combustible, con el fin de satisfacer las necesidades previsibles de consumo a corto plazo, según se desprende del análisis realizado a este respecto en el apartado 4.1.2.2 del Capítulo 4 del presente documento. Se ampliará la superficie donde actualmente están los dos tanques aéreos en 1.825 m² y se instalará un nuevo tanque de combustible.

Se trasladarán los depósitos de agua y butano al suroeste de la Central Eléctrica y se adecuarán las instalaciones de suministro de agua a largo plazo.

5.4.3.7. Otras instalaciones

No hay actuaciones propuestas para otras instalaciones.

5.4.4. Zona de reserva

Se propone que los terrenos incluidos como Zona de Reserva al sur de la Zona de Servicio Propuesta, permanezcan en la situación en que se encuentran actualmente, sirviendo de protección del Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa y Formentera.

5.4.5. Varios

No hay nada que reseñar en este apartado.



5.4.6. Adquisición de terrenos

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

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

Por último se indica que con respecto al Plan Director aprobado en el año 2001 se desafecta un total de 22,34 ha.

5.4.7. Resumen

El conjunto de actuaciones propuestas dentro de la Zona de Servicio se muestra en la Tabla 5.12. En los siguientes apartados se describen brevemente dichas actuaciones.

Tabla 5.12.- Actuaciones propuestas

Zona afectada por las actuaciones	Observaciones
Espacio Aéreo	
Modificación de las actuales SID's y STAR's	-
Campo de vuelos	
Habilitación de la calle de rodaje como pista de contingencia	-
Construcción de dos calles de salida a 1.725 m de los umbrales	-
Regularización de la franja de la pista actual	Implica aumento de la Zona de Servicio respecto Plan Director 2001.
Regularización de la franja de la pista de contingencia	Implica aumento de la Zona de Servicio respecto Plan Director 2001.
Desplazamiento de las cámaras de reguladores fuera de la franja	-
Desplazamiento del VOR y su centro de transformación fuera de la franja de pista	-
Desplazamiento de la caseta del ILS fuera del área de seguridad de extremo de pista	-
Sustitución de las estructuras no frangibles de la caseta y el centro de transformación de la senda de planeo RWY 24 y de los equipos de meteorología por otras más ligeras y frangibles	-





Plan Director del Aeropuerto de Ibiza		Código EPD 051.200
Zona afectada por las actuaciones	Observaciones	
Un nuevo acceso a la plataforma de Aviación Comercial y dos nuevos accesos a la plataforma de Aviación General	-	
Plataforma		
Ampliación de plataforma de Aviación Comercial	-	
Unificación y ampliación de las plataformas de Aviación General	-	
Subsistema actividades aeroportuarias		
Ampliación y remodelación del Edificio Terminal de Pasajeros	Zona de Pasajeros	
Construcción de edificio de aparcamientos frente al Edificio Terminal (1970 plazas)	Zona de Pasajeros	
Construcción aparcamiento en superficie para depósito vehículos de alquiler (827 plazas)	Zona de Pasajeros	
Construcción aparcamiento en superficie para depósito grúa (64 plazas)	Zona de Pasajeros	
Construcción de un nuevo bloque de dársenas para autocares (42 plazas)	Zona de Pasajeros	
Ampliación de la bolsa de taxis (20 plazas)	Zona de Pasajeros	
Reposición de viales a parcelas colindantes	Zona de Pasajeros	
Ampliación carretera de acceso al aeropuerto	Zona de Pasajeros	
Adecuación accesos interiores	Zona de Pasajeros	
Construcción de un hangar y un aparcamiento asociado en el extremo sudoeste de la plataforma	Zona de Apoyo a la Aeronave	
Traslado de los Talleres de Iberia	Zona de Apoyo a la Aeronave	
Remodelación de la Torre de Control actual	Zona de Servicios	
Construcción de un nuevo SEI ubicado en la misma situación que el actual	Zona de Servicios	
Traslado de los Talleres de Aena	Zona de Servicios	
Construcción de una plataforma de pruebas contraincendios	Zona de Servicios	
Modificación del trazado de camino perimetral y reubicación del vallado perimetral	Zona de Servicios. Implica aumento de la Zona de Servicio respecto Plan Director 2001.	
Construcción de un Edificio Terminal de Aviación General	Zona de Aviación General	
Construcción de un aparcamiento de vehículos	Zona de Aviación General	
I. MEMORIA. Cap.5.- Desarrollo Previsible		Página 5.74





Plan Director del Aeropuerto de Ibiza

Código EPD 051.200

Zona afectada por las actuaciones	Observaciones
Instalación de un nuevo tanque de combustible	Zona de Abastecimiento
Reubicación de instalaciones de agua y butano	Zona de Abastecimiento



5.5. Delimitación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas

El Aeropuerto de Ibiza, declarado de Interés General del Estado por el artículo 149.1.20 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 Internacional) "4-E"; asimismo, está clasificado como "aeropuerto de primera categoría" según la clasificación del artículo 22 de la ley 24/2001 de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificada, según dicha ley, por la orden FOM 405/2003 de 25 de febrero, y como aeródromo de letra de clave "A" por el Decreto 373/1996, de 23 de febrero, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Ibiza.

El Aeropuerto de Ibiza se encuentra en terrenos del término municipal de San José y sirve dos tráficos fundamentalmente: el tráfico internacional de tipo no regular, que en el año 2006 superó la cifra de 1.500.000 pasajeros, y el tráfico nacional regular, que en el año 2006 superó la cifra de 1.850.000 pasajeros.

El aeropuerto dispone de una única pista, denominada 06-24, de 2.800 x 45 metros, con dos calles de salida rápida, dos calles de salida perpendiculares y una calle de rodaje paralela a la pista que sirve a las dos cabeceras. Tiene una capacidad declarada de 22 movimientos a la hora. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 24 puestos de estacionamiento. Estas infraestructuras no son suficientes para atender la demanda prevista, por lo que serían necesarias una serie de actuaciones para adaptar el campo de vuelos y la plataforma al tráfico esperado.

En cuanto al edificio terminal de pasajeros, el Aeropuerto de Ibiza cuenta con dos plantas. En la planta baja se tratan las salidas, con un vestíbulo, y las llegadas, con una sala de recogida de equipajes y un vestíbulo de llegadas. En la planta alta se encuentran la sala de espera y embarque, un filtro de seguridad y un área de paso de salidas que integra una amplia zona comercial. En total, el edificio terminal actual dispone de 33.496 metros cuadrados. La capacidad del edificio no es suficiente para absorber la demanda esperada para el Desarrollo Previsible, para lo que será preciso realizar una serie de actuaciones dirigidas a corregir esta situación.

Además, se deberán llevar a cabo actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias: ampliación de aparcamientos de vehículos privados, construcción de nuevas dársenas para autobuses, ampliación de la bolsa de taxis, construcción de un edificio de aviación





general, construcción de un nuevo edificio de extinción de incendios, así como la urbanización de distintas áreas.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de Ibiza, como de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares como del resto de España, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para desarrollar el aeropuerto de manera que se dé una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar un nuevo Plan Director para el 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 incluirán, 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.

Por todo ello, este nuevo Plan Director del Aeropuerto de Ibiza delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garantizan su desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico a largo plazo; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que 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 el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con los niveles de calidad de servicio adecuados, la demanda prevista a largo plazo.

Las principales actuaciones del campo de vuelos consisten en la adaptación de la calle de rodaje paralela a la pista como pista de contingencia, la construcción de dos nuevas calles de salida rápida y la regularización de las franjas de ambas pistas de acuerdo a las disposiciones del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo. En cuanto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves, se propone una ampliación de la plataforma comercial de unos 58.000 metros cuadrados que dará cabida a tres nuevos puestos de estacionamiento, así como la unificación y ampliación de las actuales plataformas de Aviación General para dar cabida a 76 puestos de estacionamiento.

En la zona de pasajeros la principal actuación a corto plazo será la ampliación del Edificio Terminal en unos 6.900 metros cuadrados por su extremo noreste, distribuidos en dos plantas, para aumentar la oferta de espacio destinado a la sala de recogida de equipajes y al vestíbulo de llegadas. También se remodelará el vestíbulo de salidas y la futura área de facturación para dar cabida a un total de 52 mostradores de facturación. Asimismo se dotará al edificio de más superficie útil para zonas privadas. Deberá estar instalado un nuevo control de seguridad en salidas, ocho controles de pasaporte en llegadas y dos nuevos hipódromos de recogida de equipajes.





La zona de servicio del aeropuerto delimitada por este Plan Director tiene una superficie estimada de 258,86 hectáreas, de las cuales 190,36 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 35,42 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 33,08 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas reflejadas en el plano número 4.4 del Plan Director, en el que constan las coordenadas de sus vértices principales.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director, son de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, pudiendo estar sujetas a modificaciones siempre que, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, no se consideren sustanciales.

Los terrenos necesarios para completar la delimitación actual ocupan una superficie menor que los necesarios para completar la delimitación propuesta en el Plan Director anterior (O.M. de 31 de julio de 2001). Se representan gráficamente en el plano número 4.3 del Plan Director.

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, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1º subsistema de movimiento de aeronaves; 2º subsistema de actividades aeroportuarias, con sus correspondientes zonas funcionales, y 3º reserva aeroportuaria.

1. El subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus maniobras de aterrizaje, despegue, circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 190,36 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1. Campo de vuelos: Está integrado por la pista principal, con denominación 06R-24L, y la calle de rodaje paralela habilitada como pista de contingencia, con denominación 06L-24R, además de una serie de calles de salida y las franjas de seguridad de ambas pistas. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al norte del campo de vuelos, frente al Edificio Terminal.

1.2. 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, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 35,42 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.2 del Plan Director:

- 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: 12,65 hectáreas.
- 2.2. Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 2,45 hectáreas.
- 2.3. Zona de apoyo a la aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 3,04 hectáreas.
- 2.4. Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, entre los que se encuentran el bloque técnico, la torre de control, el SEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 8,00 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, aviación privada y deportiva, etc. Superficie: 1,14 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: 5,46 hectáreas.





2.7. Zona de actividades complementarias: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades complementarias relacionadas 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. Superficie de 2,68 hectáreas.

3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, tanto del Subsistema de Movimiento de Aeronaves como del de Actividades Aeroportuarias. Su superficie es de 33,08 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

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 el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, o normativa que lo sustituya, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves.

A fin de facilitar la compatibilidad del entorno con el planeamiento aeroportuario, y de conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, 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 como las propuestas hasta su desarrollo previsible. Igualmente, a tales efectos, se encuentran recogidas las isófonas actuales y previstas en los planos nº 6. Así mismo, en el punto III.6. "Compatibilidad del Aeropuerto con su Entorno" del Plan Director, se incluyen los criterios y disposiciones legales en relación a las condiciones de uso de los predios.

Se dispondrá de 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, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa en su momento. 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.



El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme el tráfico alcance los valores de los distintos horizontes definidos en el Plan Director.



Tabla 5.13.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta – Recinto nº1

Punto	X	Y	Punto	X	Y
1	357.199,55	4.303.521,44	36	358.605,11	4.304.801,46
2	357.209,71	4.303.527,04	37	358.656,55	4.304.827,00
3	357.237,22	4.303.523,00	38	358.663,68	4.304.834,46
4	357.260,86	4.303.535,01	39	358.663,46	4.304.837,23
5	357.300,32	4.303.554,93	40	358.703,44	4.304.855,77
6	357.340,47	4.303.575,29	41	358.705,16	4.304.852,00
7	357.365,34	4.303.587,96	42	358.712,25	4.304.855,56
8	357.446,82	4.303.629,15	43	358.725,49	4.304.862,34
9	357.516,31	4.303.664,31	44	358.751,82	4.304.875,78
10	357.588,08	4.303.700,65	45	358.777,52	4.304.889,22
11	357.585,37	4.303.719,23	46	358.906,78	4.304.955,04
12	357.658,65	4.303.882,94	47	358.933,84	4.304.968,94
13	358.048,86	4.304.080,79	48	358.995,82	4.304.997,94
14	357.963,29	4.304.306,00	49	359.029,21	4.305.015,64
15	358.233,75	4.304.440,99	50	359.060,15	4.305.031,63
16	358.235,87	4.304.454,09	51	359.097,29	4.305.050,77
17	358.237,57	4.304.469,17	52	359.126,46	4.305.066,03
18	358.238,95	4.304.483,88	53	359.155,78	4.305.081,27
19	358.240,14	4.304.499,24	54	359.184,95	4.305.096,46
20	358.241,76	4.304.514,07	55	359.218,16	4.305.113,37
21	358.243,13	4.304.534,49	56	359.233,38	4.305.121,01
22	358.244,20	4.304.551,06	57	359.237,86	4.305.112,50
23	358.246,01	4.304.586,34	58	359.238,30	4.305.111,25
24	358.245,72	4.304.608,29	59	359.241,19	4.305.106,16
25	358.245,50	4.304.611,86	60	359.255,78	4.305.077,80
26	358.245,56	4.304.619,36	61	359.270,17	4.305.049,62
27	358.262,59	4.304.626,22	62	359.283,67	4.305.023,11
28	358.288,18	4.304.639,12	63	359.304,08	4.304.982,91
29	358.312,82	4.304.652,03	64	359.321,78	4.304.948,26
30	358.363,83	4.304.678,21	65	359.332,61	4.304.926,99
31	358.390,68	4.304.692,04	66	359.374,04	4.304.845,74
32	358.420,44	4.304.707,24	67	359.394,44	4.304.805,68
33	358.455,19	4.304.724,72	68	359.413,20	4.304.771,31
34	358.479,37	4.304.737,26	69	360.132,00	4.305.142,63
35	358.565,74	4.304.781,08	70	360.142,58	4.305.150,75



Punto	X	Y	Punto	X	Y
71	360.171,57	4.305.177,60	108	358.368,81	4.303.439,79
72	360.276,59	4.305.254,95	109	358.380,72	4.303.402,29
73	360.362,47	4.305.124,22	110	358.391,73	4.303.367,79
74	360.384,84	4.305.139,61	111	358.414,43	4.303.296,21
75	360.444,34	4.305.050,05	112	358.414,34	4.303.294,72
76	360.466,30	4.305.060,96	113	358.413,28	4.303.293,38
77	360.486,43	4.305.032,22	114	358.377,23	4.303.285,08
78	360.504,43	4.305.005,72	115	358.342,40	4.303.277,04
79	360.526,33	4.304.972,22	116	358.291,64	4.303.265,29
80	360.537,85	4.304.954,44	117	358.244,98	4.303.254,64
81	360.539,65	4.304.950,88	118	358.192,25	4.303.242,45
82	360.556,65	4.304.925,16	119	358.165,57	4.303.236,42
83	360.573,02	4.304.899,64	120	358.133,89	4.303.258,21
84	360.591,38	4.304.872,34	121	358.100,56	4.303.280,93
85	360.621,31	4.304.827,78	122	358.066,31	4.303.304,52
86	360.606,67	4.304.819,54	123	358.034,76	4.303.299,36
87	360.571,63	4.304.800,28	124	357.960,71	4.303.287,39
88	360.506,86	4.304.764,80	125	357.920,23	4.303.280,83
89	360.531,62	4.304.719,03	126	357.879,41	4.303.282,14
90	359.580,58	4.304.236,71	127	357.839,99	4.303.283,49
91	359.579,47	4.304.178,28	128	357.761,79	4.303.285,99
92	359.512,37	4.304.144,25	129	357.714,90	4.303.287,96
93	359.464,58	4.304.177,88	130	357.675,38	4.303.290,01
94	358.713,60	4.303.797,01	131	357.637,62	4.303.292,10
95	358.713,03	4.303.795,60	132	357.615,72	4.303.281,08
96	358.516,75	4.303.679,04	133	357.584,50	4.303.265,33
97	358.497,28	4.303.667,55	134	357.576,32	4.303.261,71
98	358.470,95	4.303.652,12	135	357.525,95	4.303.239,22
99	358.404,02	4.303.632,96	136	357.512,91	4.303.254,97
100	358.401,50	4.303.610,95	137	357.500,15	4.303.266,49
101	358.353,91	4.303.582,64	138	357.484,12	4.303.280,73
102	358.366,54	4.303.556,99	139	357.465,50	4.303.297,39
103	358.384,01	4.303.521,74	140	357.432,20	4.303.327,47
104	358.395,36	4.303.498,22	141	357.402,32	4.303.354,30
105	358.395,02	4.303.495,74	142	357.366,46	4.303.386,55
106	358.393,97	4.303.492,48	143	357.333,01	4.303.416,76
107	358.358,58	4.303.472,28	144	357.314,92	4.303.432,66





Punto	X	Y	Punto	X	Y
145	357.291,09	4.303.450,86	147	357.227,80	4.303.499,53
146	357.255,56	4.303.478,27	1	357.199,55	4.303.521,44

Tabla 5.14.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta – Recinto nº2

Punto	X	Y	Punto	X	Y
148	360.532,91	4.304.971,53	151	360.707,04	4.304.970,25
149	360.590,59	4.305.002,35	152	360.578,44	4.304.899,31
150	360.738,57	4.305.078,68	148	360.532,91	4.304.971,53

Tabla 5.15.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta – Recinto nº3

Punto	X	Y	Punto	X	Y
153	360.756,77	4.305.082,64	161	360.845,68	4.305.114,52
154	360.781,84	4.305.095,91	162	360.869,65	4.305.072,63
155	360.805,93	4.305.108,09	163	360.876,17	4.305.059,82
156	360.808,97	4.305.103,07	164	360.816,24	4.305.035,02
157	360.824,62	4.305.113,50	165	360.722,09	4.304.969,80
158	360.821,73	4.305.117,22	166	360.751,00	4.305.065,88
159	360.837,15	4.305.128,05	167	360.753,50	4.305.071,49
160	360.844,02	4.305.117,02	153	360.756,77	4.305.082,64

Tabla 5.16.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta – Recinto nº4

Punto	X	Y	Punto	X	Y
168	360.840,18	4.305.131,72	175	360.958,94	4.305.106,85
169	360.912,21	4.305.181,21	176	360.898,28	4.305.078,00
170	360.919,67	4.305.169,00	177	360.878,56	4.305.072,85
171	360.986,01	4.305.201,23	178	360.850,37	4.305.117,20
172	360.993,19	4.305.195,66	179	360.848,10	4.305.119,35
173	361.008,84	4.305.213,08	168	360.840,18	4.305.131,72
174	361.053,39	4.305.148,53			



Tabla 5.17.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta – Recinto nº5

Punto	X	Y	Punto	X	Y
180	361.247,84	4.305.305,71	183	361.263,66	4.305.270,72
181	361.278,59	4.305.324,92	180	361.247,84	4.305.305,71
182	361.291,54	4.305.301,16			

Tabla 5.18.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta – Recinto nº6 (NDB IZA)

Punto	X	Y	Punto	X	Y
184	367.457,50	4.308.759,13	188	367.466,42	4.308.681,12
185	367.507,13	4.308.742,34	189	367.462,08	4.308.719,00
186	367.475,40	4.308.691,71	184	367.457,50	4.308.759,13
187	367.469,53	4.308.684,47			

Tabla 5.19.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta – Recinto nº7)

Punto	X	Y	Punto	X	Y
190	359.513,21	4.304.155,89	195	359.475,60	4.304.205,58
191	359.569,58	4.304.184,48	196	359.480,00	4.304.196,91
192	359.570,70	4.304.242,91	197	359.465,41	4.304.189,52
193	359.552,35	4.304.233,61	190	359.513,21	4.304.155,89
194	359.547,96	4.304.242,28			





5.6. Términos Municipales afectados por la Zona de Servicio propuesta

Los términos municipales afectados por la Zona de Servicio propuesta del Aeropuerto de Ibiza son los que se listan a continuación:

- Recinto aeroportuario: Término Municipal de Sant Josep de Sa Talaia
- Instalaciones exteriores (aeroportuarias y de navegación aérea):
Término Municipal de Santa Eulalia Des Riu



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

