

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

Contenidos

III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE.....	III.1
III.1. Información territorial y urbanística. Comunidades Autónomas y Ayuntamientos	III.5
III.1.1. Introducción	III.5
III.1.2. Legislación sectorial	III.5
III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo	III.8
III.1.4. Normativa Autonómica	III.9
III.1.5. Planeamiento vigente:.....	III.11
III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local	III.17
III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales.....	III.17
III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma.....	III.21
III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.26
III.3.1. Introducción	III.26
III.3.2. Servidumbres del aeródromo	III.28
III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.28
III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.29
III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas vigentes	III.30
III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.35
III.4.1. Introducción	III.35
III.4.2. Servidumbres del aeródromo	III.37





III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.38
III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.40
III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado actual.....	III.42
III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible.....	III.45
III.5.1. Introducción.....	III.45
III.5.2. Servidumbres del aeródromo.....	III.46
III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.47
III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.49
III.5.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado Desarrollo Previsible.....	III.51
III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto.....	III.55
III.6.1. Preámbulo.....	III.55
III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.....	III.57
III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios.....	III.59
III.7. Conclusiones. Áreas de coordinación.....	III.60





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



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

III.1.1. Introducción

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

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

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

III.1.2. Legislación sectorial

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

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





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

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

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

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

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

Dicha normativa establece que: "Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general



aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”

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

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

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

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

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

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Menorca sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por el Decreto 3228/1974, de 8 de noviembre, (BOE núm. 280 de 22 de noviembre de 1974). Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y su entorno, así como a las manobras de





operación de aeronaves actualmente establecidas, por lo que irán revisándose según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.

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

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

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

III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo

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

Mediante el Real Decreto Legislativo 2/2008 de 20 de junio, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, la cual recoge en un solo cuerpo normativo el ordenamiento estatal. Dicha tarea refundidora, se afronta básicamente en dos objetivos: de un lado aclarar, regularizar y armonizar la terminología y el contenido dispositivo de ambos textos legales, y de otro, estructurar y ordenar en una única disposición general una serie de preceptos dispersos y de diferente naturaleza, procedentes del fragmentado Texto Refundido de 1992, dentro de los nuevos contenidos de la Ley



de Suelo de 2007, adaptados a las competencias urbanísticas, de ordenación del territorio y de vivienda de las Comunidades Autónomas. De este modo, el objetivo final se centra en evitar la dispersión de tales normas y el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.

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

III.1.4. Normativa Autonómica

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

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

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





preceptivo y no vinculante, previo a la aprobación definitiva de planes especiales que no sean en desarrollo del planeamiento general.

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

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

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

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

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

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



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

III.1.5. Planeamiento vigente:

III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001, se aprueba el primer Plan Director del Aeropuerto de Menorca, que proponía un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2015.

El Plan Director delimita la zona de servicio del Aeropuerto de Menorca e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo, de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo regional, 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.

III.1.5.2. Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

- El Plan Territorial Insular de Menorca (PTI), que se formula al amparo de lo establecido por las Leyes 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial, y 6/1999, de 3 de abril, de Directrices de Ordenación del Territorio y otras Medidas Fiscales, fue aprobado definitivamente por el Pleno del Consell Insular de Menorca el 25 de abril de 2003. Posteriormente, con fecha 26 de junio de 2006, el Pleno del Consell Insular de Menorca aprobó definitivamente la modificación del PTI.

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 2 de la Ley 14/2000, son objeto del PTI las determinaciones siguientes:

1. Regular las dimensiones físicas de los asentamientos, incluso los vinculados a los sectores productivos secundario y terciario.





2. Ordenar la distribución espacial de las instalaciones productivas propias de los sectores primario y secundario, a través del uso de procedimientos de fomento o de disuasión en relación con las instalaciones existentes o futuras.
3. Fijar los núcleos de población que, por sus características y posibilidades, sean los impulsores del desarrollo socioeconómico de una zona.
4. Definir las áreas territoriales que, por causa de su idoneidad actual o potencial para la explotación agrícola, forestal o ganadera, o por la riqueza paisajística o ecológica, han de ser objeto de especial protección.
5. Ordenar las infraestructuras, instalaciones, equipamientos y servicios, y definir sus criterios de diseño, sus características funcionales y su localización, de manera que se consiga una configuración racional de estos elementos estructuradores en las diferentes islas.
6. Establecer un sistema de coordinación de las diferentes políticas sectoriales de los diversos órganos de la administración, de tal manera que se asegure su integración en una visión de conjunto de los problemas territoriales.
7. Promover la participación de la sociedad en el proceso de ordenación territorial y formalizarla, con la finalidad de conseguir que este proceso responda a las aspiraciones y necesidades de la población.

Dentro de la filosofía del PTI, concebida en el marco del desarrollo sostenible, se plantea un modelo futuro de aeropuerto que:

- 1) - Asegure las comunicaciones de la isla con el exterior en condiciones adecuadas de seguridad.
- 2) - No fomente incrementos de tránsito sustanciales inducidos por el incremento de la oferta de infraestructuras.
- 3) - Mejorar la eficacia de los servicios con el objetivo de atraer un turismo de más calidad.

El ámbito del aeropuerto está rodeado por un cinturón de suelo no urbanizable tipificado como de uso agroganadero general, que incluye algunos elementos singulares de suelo no urbanizable de especial protección por la presencia de elementos de interés arqueológico y etnográfico. Al este, oeste y sur del aeropuerto se sitúan núcleos de suelo urbano y urbanizable





de carácter rural correspondientes a los asentamientos de Lluçmaçanes, Sant Climent y Cap d'en Font.

No existen en el entorno del aeropuerto otras figuras de protección del suelo que se deriven de su interés paisajístico o natural. El PTI no recoge en su totalidad el ámbito del Sistema General Aeroportuario definido por el Plan Director.

III.1.5.3. Escala Local. Planeamiento Municipal

El Sistema General Aeroportuario, se encuentra asentado en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Maó y Sant Lluís.

- *Plan General de Ordenación Urbana de Maó*

El planeamiento vigente el municipio de Maó se encuentra regulado por el Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana, que entró en vigor el 29 de mayo de 1991, mediante publicación en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB).

El Título II, Régimen Urbanístico del Suelo, establece las divisiones al uso respecto del régimen jurídico del suelo (Suelo Urbano, Suelo Urbanizable y Suelo No Urbanizable), en su artículo 8, mientras que en el artículo 9 califica el suelo basándose en su función y define los Sistemas como aquellos suelos de interés general, que permitirán conseguir los objetivos de planeamiento en materia de vialidad, espacios libres, equipamientos y servicios que, en su conjunto configuran las Estructuras General y Orgánica del Territorio.

Según el artículo 10, se consideran Sistemas Generales aquellos cuya área de influencia se extiende al conjunto del suelo ordenado.

La totalidad de los sistemas Generales del Municipio de Mahó, se define de Dominio Público (Art. 12.1), si bien se admite, bajo la concurrencia de una serie de requisitos, la titularidad privada del suelo y del uso (Art. 12.2).

El artículo 13, define indirectamente a los Sistemas al decir "La asignación de suelo para sistemas determina la Estructura General y Orgánica del Territorio y permite alcanzar los objetivos del Plan General, garantizando el correcto funcionamiento de las actividades y mejorando la calidad de los asentamientos urbanos". Seguidamente define aquellos elementos; comunicaciones, puertos,





aeropuertos, servicios, defensa, etc., que se consideran Sistemas Generales, para, en el siguiente artículo (Artículo 14), clasificarlos.

Los artículos 39 y 40 del texto del Plan General forman la sección 8ª del Capítulo II, dedicado a Sistemas y regulan el sistema Aeroportuario:

Art. 39. El sistema Aeroportuario (H) comprende el conjunto del Aeropuerto de Menorca, así como el aeródromo o antiguo aeropuerto y sus respectivas áreas de servicio.

El régimen de las áreas aeroportuarias y de sus entornos será el derivado de la legislación especial en la materia. Asimismo serán de aplicación, por razones urbanísticas, las determinaciones normativas y ordenancísticas contenidas en este Plan General.

Art. 40. Condiciones de Ordenación, uso y edificación.

1. Las áreas aeroportuarias se ordenarán de acuerdo con las indicaciones del Plan General, que podrán ser desarrolladas a través de Planes Especiales.

2. Los usos admitidos son los directamente relacionados con las actividades aeroportuarias.

Se admiten los usos comerciales, de almacén, oficinas, hoteleros y recreativos que guarden relación con el aeropuerto. Asimismo se admiten las estaciones de servicio de carretera, talleres de reparación de automóviles, estaciones terminales de bus, taxi y camiones y sus servicios anexos.

3. Las condiciones de edificación serán las que precise el Plan Especial de cada aeropuerto. En su defecto, regirán las siguientes:

Tipo de ordenación: edificación aislada

Parcela mínima: 2.000 m². Frente mínimo de parcela: 30 m.

Ocupación máxima de parcela: 40%

Altura máxima edificable: 10 m. y dos plantas.

4. Los terrenos adscritos al sistema Aeroportuario que actualmente no formen parte del aeropuerto podrán mantener sus actuales usos, en tanto que no se ejecuten las previsiones de los Planes Especiales de ordenación, pero no podrán ser edificados conforme a las condiciones del número anterior hasta que el Plan Especial se halle definitivamente aprobado.



El Plan General se limita a definir unos principios básicos que habrán de ser desarrollados, a posteriori, por una planificación sectorial específica, estableciéndose como fórmula más adecuada la confección de un Plan Especial del Aeropuerto de Menorca.

Con fecha 21 de febrero de 2008, el BOIB publicó la aprobación inicial de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Maó y adaptación al Plan Territorial Insular de Menorca.

- *Plan General de Ordenación Urbana de Sant Lluís*

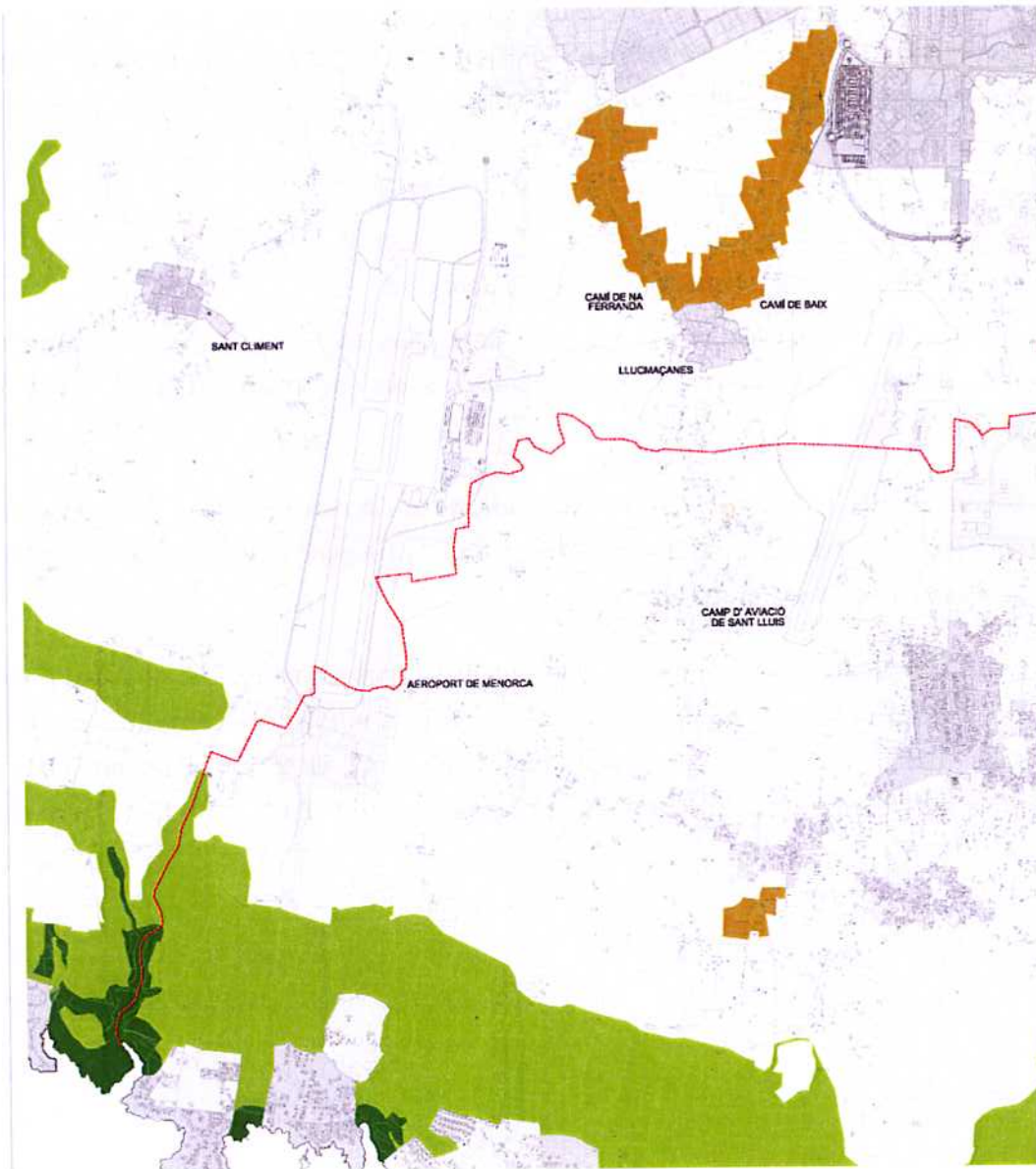
El planeamiento vigente el municipio de Sant Lluís se encuentra regulado mediante Normas Subsidiarias (NN.SS.), aprobadas definitivamente en septiembre de 1982, siendo modificadas posteriormente en julio de 1998.










Dichas NN.SS. hacen mención al aeropuerto en el Capítulo 5º, que se refiere a las normas de protección, y más concretamente en el apartado segundo, que habla de las servidumbres aeroportuarias y las desarrolla en el artículo 32.

Con fecha 25 de enero de 2007, el Pleno del Ayuntamiento aprobó inicialmente la modificación de las Normas Subsidiarias de Sant Lluís de adaptación al Plan Territorial Insular, en el ámbito del suelo rústico y de los núcleos tradicionales (BOIB nº 42, de 20 de marzo de 2007), abriendo un período de exposición pública, posteriormente ampliado (BOIB nº 72, de 15 de mayo de 2007).



Ilustración III.1.- Revisión del PGOU de Maó y adaptación al PTI de Menorca, documento de aprobación inicial. Texto refundido de las calificaciones urbanísticas vigentes



-  SÒL URBÀ
-  SÒL URBANITZABLE
-  Equipaments
-  SÒL NO URBANITZABLE
-  Sòl rústic comú
-  Nuclis rurals
-  Hortals d'oci
-  Sòl rústic de nivell de protecció alt
-  Sòl rústic de nivell de protecció normal

PLA GENERAL d'ordenació urbana
 excel·lentíssim
 AJUNTAMENT DE MAÓ

Aprovació INICIAL
 2007
 Aena Parcelsles, arxius de
 urbanisme L'PC (C 09825)

escala 1:20000

Planjament
 TEXT REFÓS DE LES QUALIFICACIONS URBANES VIGENTS **i 4.2**



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

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

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

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

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

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





En lo que respecta al transporte aéreo, el Libro incluye como objetivo: controlar el crecimiento del transporte aéreo, combatir la saturación del espacio aéreo y preservar el nivel de seguridad garantizando al mismo tiempo la protección del medio ambiente. Recoge como medida prioritaria la creación del cielo europeo único y una utilización más eficaz de las capacidades aeroportuarias.

- A nivel estatal el **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020 (PEIT)**, fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. Desarrolla sus objetivos generales sobre 4 ámbitos:
 - Eficiencia del sistema
 - Cohesión social y territorial
 - Compatibilidad ambiental
 - Desarrollo económico

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

- Ordenación del Sistema Aeroportuario
- Gestión del Sistema Aeroportuario desde criterios de rentabilidad
- Reforzamiento de las inspecciones de seguridad
- Mejora de la operatividad de los aeropuertos
- Mejora de la calidad de los servicios
- Sostenibilidad medioambiental
- Apertura de la gestión de los aeropuertos
- Política de tasas



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

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

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

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

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





- El **Plan Sectorial del Transporte Aéreo (PSTA)**, actualmente en tramitación, responde a lo recogido en el PEIT y tiene como objetivos generales:

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

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

a) Actuaciones Infraestructurales en las instalaciones aeroportuarias:

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

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





c) Actuaciones no infraestructurales:

- planes de seguridad aeronáutica de la DGAC
- planes de seguridad operacional de Aena
- calidad del servicio
- eficiencia económica y competitividad
- modernización de la legislación aeronáutica y modelos de gestión

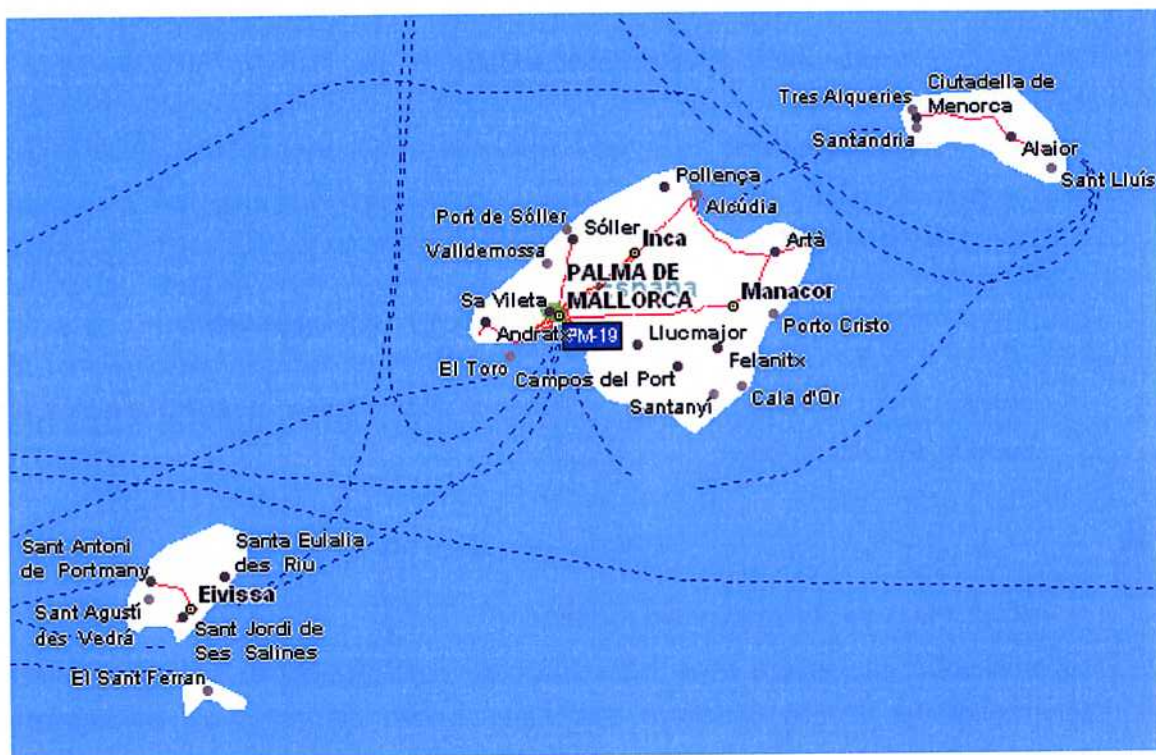
d) Actuaciones en Navegación aérea. Tienen carácter transnacional: Reglamentos, bloques de decisión del Cielo Único.

III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma

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

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

Ilustración III.2.- Infraestructuras de las Islas Baleares



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

En cuanto a su estructura viaria, la isla de Menorca presenta ciertas singularidades frente al resto de las islas cuyo desarrollo viario se ha centrado fundamentalmente en el trazado costero. Menorca sin embargo ha mantenido la configuración tradicional de sus vías originales: el eje transversal Maó-Ciutatella, que recorre la isla de Este a Oeste y constituye la columna sobre la cual se vertebra un sistema de accesos ortogonal a la costa. Esta estructura conservadora produce en determinados momentos, como el periodo estival, puntas de saturación debido a la elevada dispersión de los núcleos turísticos y la baja densidad de carreteras existentes. No obstante la construcción de vías rápidas y el aumento de la densidad viaria no aumentaría, en este caso, la accesibilidad ni el grado de cohesión de la red, ya que dado el carácter turístico de la economía insular debe prevalecer la conservación del entorno natural y del paisaje frente a ganar unos pocos minutos en trayectos que, en el peor de los casos, no llegan a una hora.



En lo referente al transporte público, se está llevando a cabo una gestión del transporte regular de viajeros por carretera con la intención efectuar una reorganización y mejora de los servicios, una racionalización de la red de transporte y una mejor coordinación y competitividad entre los distintos servicios regulares.

Ilustración III.3.- Red viaria de Menorca.



El Plan Director Sectorial del Transporte de las Islas Baleares, aprobado mediante Decreto 41/2006, de 28 de abril de 2006 (BOIB nº 66, de 6 de mayo de 2006) procura la integración ambiental de todas las infraestructuras de transporte. Por otra parte, el PTI establece las condiciones generales y las principales actuaciones previstas, que se describen a continuación:

III.2.2.1. Sistema viario

Como criterio general sólo se permitirá la construcción de nuevas vías en aquellos casos en que se justifique su necesidad y su compatibilidad con los objetivos de Menorca como reserva de la biosfera. Se requerirá una evaluación de impacto ambiental favorable, un análisis de alternativas y un plan de restauración paisajística para la ejecución de cualquier proyecto de carreteras.





Una vez realizada la adecuada caracterización de la red viaria, se propondrá una jerarquización de la misma, esencialmente en función del tipo de tránsito detectado y de su intensidad media diaria. Estos datos permiten fijar la función de la vía a clasificar. El rango funcional de una vía permitirá determinar la necesidad de modificación de sus condiciones técnicas, de manera que se adapten a los mínimos recomendados según su clasificación. Esto reducirá la presión circulatoria sobre los núcleos urbanos y aumentará la seguridad con la supresión de las travesías a través de rondas urbanas diseñadas de acuerdo con los condicionantes técnicos y ambientales.

La jerarquización planteada para la red viaria se hace desde un punto de vista funcional, observando las características morfológicas y la demanda atendida. En primer lugar se plantea una división entre dos redes complementarias: la red de carreteras y la red de caminos. Dentro de la red de carreteras se distinguen la red insular principal y la red insular complementaria. La red de caminos recoge las vías de menor sección que conecten zonas de interés turístico, ambiental o patrimonial o que tengan ellas mismas este interés por las características de los paisajes que atraviesan, y el resto de las vías de uso público a nivel local y de uso agrícola y ganadero.

Las principales actuaciones previstas para la mejora de la red viaria, una vez aplicados todos los criterios anteriormente citados, se pueden dividir en:

a) Obras incluidas en el convenio entre el CAIB y el Ministerio de Fomento:

- Reforma de la plataforma de la Me-7, Maó-Fornells, entre los enlaces de Favàritx y sa Roca.
- Variante de Feries.
- Ronda Sur de Ciutadella.

b) Otras obras de carácter estratégico en el marco del Plan Territorial:

- Las obras necesarias para compatibilizar el tránsito urbano y de media distancia al eje Maó-Sant Lluís-es Castell. Un eje de mucha complejidad debido a la alta densidad de tráfico y sus diferentes características: tránsitos industriales, de trabajo, sanitarios, de ocio,...
- Introducción de carriles adicionales para vehículos lentos en los tramos entre poblaciones en los que no existan y las características morfológicas así lo aconsejen, sin que puedan superar el 20% del tramo entre núcleos ni el 15% del total de la carretera.

- Construcción de la variante del Hospital de Maó entre la Me-12, Maó-Sant Climent, y la Me-8R, Maó-Sant Lluís. Esta variante enlaza con la Me-4, carretera que une la Me-8R con es Castell.



- Mejora de la seguridad de los accesos a diferentes poblaciones como es Mercadal, Alaior o es Migjorn.

c) Otras obras de mejora de la red: Actuaciones destinadas a mejorar la sección y la plataforma de las vías con el objetivo de descongestionar algunas zonas, potenciar itinerarios alternativos, creación de carriles bici, mejora de accesos, ...

III.2.2.2. Sistema ferroviario

No existe sistema ferroviario ni propuestas de futuras actuaciones en este campo recogidas en el PTI de Menorca.



III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

III.3.1. Introducción

III.3.1.1. Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Menorca fueron establecidas por *Decreto num. 3228/1974 de 8 de noviembre (BOE, núm. 280, de 22 de Noviembre de 1974)*. Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por decreto 2490/1974 de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)* y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves establecidas.

III.3.1.2. Base Legal

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

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

Por otra parte, en el Capítulo 4 del Volumen I de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público aprobadas mediante el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, en la parte 6 del *Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137)* y en el *Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves"*, estos dos últimos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones en materia de restricción de obstáculos.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado Decreto y sus modificaciones, y teniendo en cuenta, a su vez, la normativa internacional mencionada, se ha procedido al estudio de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Menorca aprobadas por el *Decreto num. 3228/1974 de 8 de noviembre (BOE, núm. 280, de 22 de Noviembre de 1974)*.



III.3.1.3. Datos generales del aeropuerto

III.3.1.3.1. Punto de Referencia del aeropuerto

El punto de referencia del aeropuerto, establecido a efectos de situación del campo de vuelos e identificación del aeropuerto de conformidad con lo dispuesto en el apartado 10 del artículo 5º, del Capítulo 1º del Decreto 584 /1972, es aquel cuyas coordenadas se muestran en la Tabla III.2.

Tabla III.1.- Punto de referencia del aeropuerto

Punto de referencia del aeródromo Coord. Geográficas en ED-50	
Latitud	39° 51' 47" N
Longitud	4° 13' 02" E
Elevación	86 m sobre el nivel del mar

Fuente: Decreto 3228/1974 de 8 de noviembre

III.3.1.3.2. Pista de vuelo

De acuerdo al Decreto 792/1976, de 18 de marzo (BOE, núm. 89 de 13 de abril de 1976) el campo de vuelos del Aeropuerto de Menorca dispone de una pista de vuelo, denominada 01-19, cuyas características y dimensiones se especifican en la Tabla III.2, (coordenadas geográficas ED-50).

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

Pista de vuelo	
Longitud	2.750 m
Anchura	45 m
Orientación	9° 2' (Respecto Norte Geográfico)
Umbral 01	(1)
	(1)
Umbral 19	(1)
	(1)

Fuente: Decreto 3228/1974 de 8 de noviembre
(1) No existen datos en el Decreto 3228/1974





III.3.1.3.3. Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de Decreto 3228/1974 de 8 de noviembre (BOE, núm. 280, de 22 de Noviembre de 1974), el Aeropuerto de Menorca se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972 de 24 de febrero, como aeródromo de **letra de clave "A"**.

III.3.2. Servidumbres del aeródromo

III.3.2.1. Generalidades

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

III.3.2.2. Restricción de obstáculos

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

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

III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.3.3.1. Generalidades

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

III.3.3.2. Restricción de obstáculos

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

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



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

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

III.3.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo 2º de *Decreto 3228/1974 de 8 de noviembre (BOE, núm. 280, de 22 de Noviembre de 1974)* se relacionan en la Tabla III.3, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (ED-50), con la altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.3.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Menorca

Instalación (VAR)	Altitud (m)	Coord. Geográficas en ED-50	
		Latitud (N)	Longitud (E)
Torre de Control con equipos VHF	106	39º 51' 49"	4º 13' 33"
Centro de emisores con equipos de VHF	66	39º 51' 49"	4º 13' 45"
Radiofaro Omnidireccional VHF (VOR)	68	39º 51' 50"	4º 14' 47"
Radiofaro no Direccional (NDB)	41	39º 50' 11"	4º 12' 43"

Fuente: Decreto 3228/1974, de 8 de noviembre

III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

III.3.4.1. Generalidades

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



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

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

III.3.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras NDB y VOR/DME

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

- Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 01 (NDB RWY 01)
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 01 (VOR RWY 01)

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

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

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

III.3.5.1. Disposiciones complementarias

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



III.3.5.2. Términos municipales afectados

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

- ES CASTELL
- SANT LLUÍS
- MAHON
- ALAIOR
- ES MERCADAL

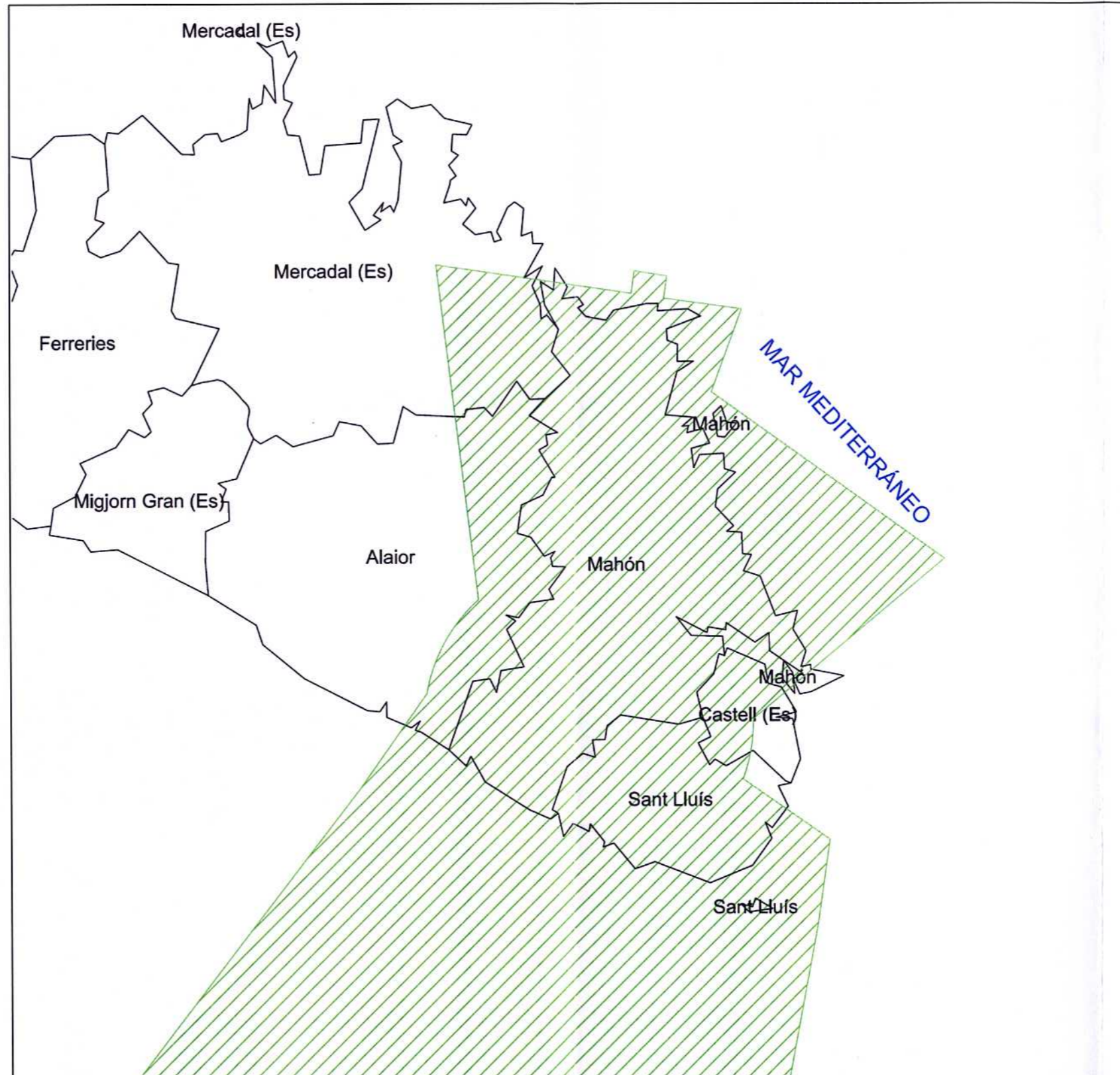
Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas, según se manifiesta en la Ilustración III.2.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



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



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



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

III.4.1. Introducción

III.4.1.1. Datos generales del aeropuerto

III.4.1.1.1. Punto de Referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista principal. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.4. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 86 metros.

Tabla III.4.- Punto de referencia

Punto	COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		COORD. UTM ED50 (Huso 31)		
	Latitud (N)	Longitud (E)	X (m)	Y (m)	ALTITUD (m)
PR	39° 51' 45,3"	4° 13' 07,1"	604.324	4.413.422	86

Fuente: Aena

III.4.1.1.2. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Menorca dispone de una pista de vuelo 01L-19R y de una calle de rodadura paralela que se ha habilitado como pista de contingencia 01R-19L.

La pista 01L-19R tiene una longitud de 2.550 x 45 metros y dispone de Zonas Libres de Obstáculos (CWY). Los últimos 200 m de la RWY 01L no son útiles para despegues ni aterrizajes, hecho que se ha tenido en cuenta a la hora de calcular las servidumbres de aeródromo.

La pista 01R-19L tiene una longitud de 2.100 x 45 metros y dispone de Zonas Libres de Obstáculos (CWY).

Las distancias declaradas de las pistas son las siguientes.

Tabla III-5.- Distancias Declaradas pista 01L-19R

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
-----	----------	----------	----------	---------	---------	---------



RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
01L	2.350	2.425	2.350	2.350	75x150	No
19R	2.550	2.625	2.550	2.350	75x150	No

Fuente: Aena

Tabla III-6.- Distancias Declaradas pista 01R-19L

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
01R	2.000	2.060	2.100	2.000	60x150	100x45
19L	2.100	2.160	2.100	2.100	60x150	No

Fuente: Aena

La pista de vuelo actual 01L-19R está habilitada para aproximaciones en vuelo visual y en vuelo instrumental de precisión en CAT I por ambos umbrales.

La pista de contingencia 01R-19L está habilitada para aproximaciones en vuelo visual y en vuelo instrumental de no precisión por la cabecera 01R y visual por la cabecera 19L.

III.4.1.1.3. Clasificación del aeropuerto

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

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



Tabla III.7.- Cálculo de la Longitud Básica de Pista - Letra Clave de Pista

AEROPUERTO	PISTA	COEFICIENTES DE REDUCCIÓN			LONGITUD BÁSICA (**)	LETRA CLAVE (***)
		Por Elevación (F _h)	Por Temperaturas (F _t)	Por pendiente (F _p) (*)		
		$\left(1 + \frac{0,07 \cdot h}{300}\right)$	$[1 + 0,01 \cdot (T_{ref} - T_{apo})]$	$[1 + Pend_{efect} \cdot 0,1]$		
Menorca	01L-19R	1,0215	1,1458	1,0314	2.112	A
	01R-19L	1,0212	1,1459	1,0381	1.729	B

(*) Las pendientes de cada una de las pistas son 0,265% y 0,381% para las pistas 01L-19R y 01R-19L, respectivamente.

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

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

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

III.4.2. Servidumbres del aeródromo

III.4.2.1. Generalidades

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

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

Tabla III.8.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 31)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	(m)



	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 31)		ALTITUD
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	(m)
PR	39° 51' 45,3"	4° 13' 07,1"	604.324	4.413.422	86
Umbral 01L	39° 51' 4,5"	4° 12' 58,7"	604.142	4.412.161	84
Umbral 19R	39° 52' 19,8"	4° 13' 14,2"	604.478	4.414.487	91
Umbral 01R	39° 51' 12,2"	4° 13' 08,9"	604.380	4.412.401	83
Umbral 19L	39° 52' 19,5"	4° 13' 22,7"	604.680	4.414.479	91

Fuente: Aena

III.4.2.2. Restricción de obstáculos

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

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

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

III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.4.3.1. Generalidades

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



III.4.3.2. Restricción de obstáculos

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

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

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

III.4.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas del Estado Actual correspondientes al Aeropuerto de Menorca son las que se relacionan en la Tabla III.9, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.9.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Menorca

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (m)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)
VOR_MHN*	94	39° 51' 49,0"	4° 12' 58,7"	604.123	4.413.532
DME_MHN*	95	39° 51' 49,0"	4° 12' 58,1"	604.108	4.413.535
NDB_MN	43	39° 50' 11,3"	4° 12' 47,8"	603.905	4.410.518
LLZ 01_IMH	99	39° 52' 40,2"	4° 13' 18,4"	604.569	4.415.118
GP 01_IMH	81	39° 51' 15,9"	4° 12' 56,1"	604.075	4.412.511
DME/ILS_IMH	87	39° 51' 15,9"	4° 12' 56,1"	604.075	4.412.511
LLZ_MAO**	80	39° 50' 59,0"	4° 12' 57,7"	604.118	4.411.992
GP_MAO**	87	39° 52' 09,3"	4° 13' 07,5"	604.324	4.414.162
DME/ILS_MAO**	93	39° 52' 09,4"	4° 13' 07,2"	604.316	4.414.164





INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (m)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)
TWR	110	39° 51' 43,4"	04° 13' 30,0"	604.869	4.413.400
C.Emisores	99	39° 51' 56,6"	04° 13' 39,7"	605.095	4.413.780
Centro de Comunicaciones de contingencia	91	39° 51' 37,0"	4° 13' 22,3"	604.688	4.413.139

Fuente: Aena

*.- Las coordenadas mostradas corresponden al VOR/ DME MHN una vez realizado el traslado propuesto en el capítulo 5 de la Memoria.

** Corresponde a una situación intermedia entre la situación actual (capítulo 2 de la Memoria, en la que no existía el ILS para la pista 19R) y la situación propuesta en el desarrollo previsible del Plan Director (capítulo 5 de la Memoria, en la que el Localizador se encuentra a 300 m del umbral 01L tras la ampliación de la RESA de esa cabecera).

III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

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

III.4.4.1. Generalidades

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

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

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

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España)², existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Menorca:

² En este listado, y en el cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se han utilizado las maniobras publicadas en el momento de la aprobación del documento



- Aproximación instrumental de precisión ILS Z a la pista 01L (ILS Z RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y a la pista 01L (ILS Y RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión LOC Z a la pista 01L (LOC Z RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión LOC Y a la pista 01L (LOC Y RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 01L (VOR RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 01L (NDB RWY 01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 01R (VOR RWY 01R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Z a la pista 19R (ILS Z RWY19R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y a la pista 19R (ILS Y RWY19R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión LOC Z a la pista 19R (LOC Z RWY19R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión LOC Y a la pista 19R (LOC Y RWY19R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 19R (VOR RWY 19R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 19R (NDB RWY 19R), de fecha 30 de Julio de 2009.





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

Las servidumbres actuales se muestran en el plano 5.2.

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

III.4.5.1. Disposiciones complementarias

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

III.4.5.2. Términos municipales afectados

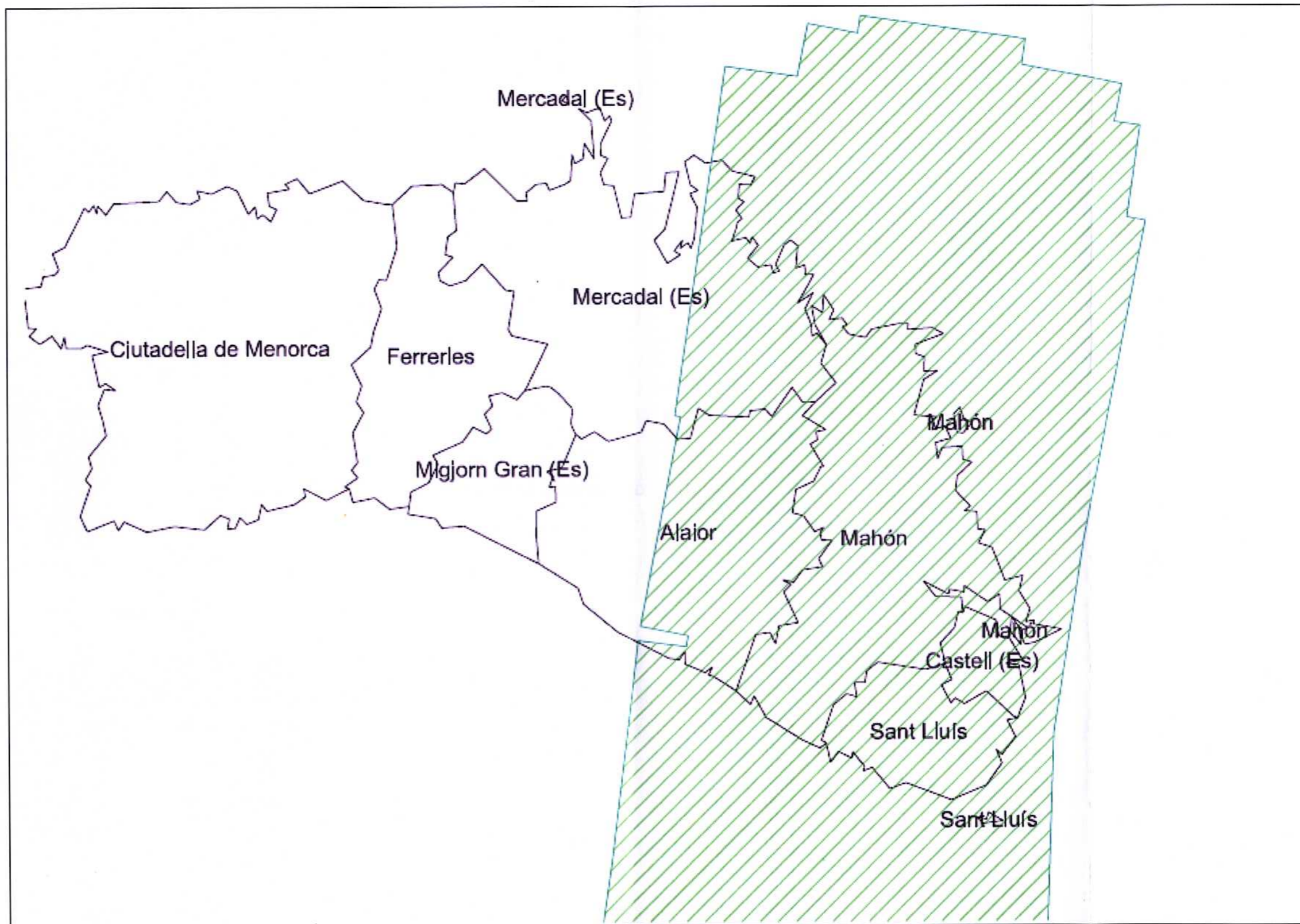
Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los capítulos anteriores son los siguientes:

- ES CASTELL
- SANT LLUÍS
- MAÓ
- ALAIOR
- ES MERCADAL

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado actual, según se manifiesta en la Ilustración III.3.



Ilustración III.3.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas actuales



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



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

III.5.1. Introducción

La alternativa propuesta en el Capítulo 5 del presente documento contempla modificaciones en la posición de las instalaciones radioeléctricas, lo que dará lugar a nuevas servidumbres aeronáuticas.

III.5.1.1. Datos generales del aeropuerto

III.5.1.1.1. Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encontrará localizado en el centro de la pista. Las coordenadas y elevación de dicho punto coincidirán con las presentes en el estado actual

Tabla III.10.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		
	LATITUD (N)	LONGITUD (N)	X (m)	Y (m)	ALTITUD (m)
PR	39° 51' 45,3"	4° 13' 07,1"	604.324	4.413.422	86

Fuente: Aena

III.5.1.1.2. Pistas de vuelo

La pista 01L-19R, en el desarrollo previsible, tendrá una longitud de 2.550 x 45 metros. Se considera que los últimos 200 m de la RWY 01L seguirán sin ser útiles para despegues ni para aterrizajes. La pista de contingencia, 01R-19L, conservará una longitud de 2.100 x 45 metros.

Las distancias declaradas coincidirán, para ambas pistas, con las presentes en el estado actual.

III.5.1.1.3. Clasificación del aeropuerto





Puesto que las distancias declaradas no se ven modificadas, la clasificación del aeropuerto, en su desarrollo previsible, coincide con la obtenida en la situación actual.

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

III.5.2. Servidumbres del aeródromo

III.5.2.1. Generalidades

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

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



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

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 31)		ELEVACIÓN
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X	Y	(metros)
PR	39° 51' 45,3"	4° 13' 07,1"	604.324	4.413.422	86
Umbral 01L	39° 51' 4,5"	4° 12' 58,7"	604.142	4.412.161	84
Umbral 19R	39° 52' 19,8"	4° 13' 14,2"	604.478	4.414.487	91
Umbral 01R	39° 51' 12,2"	4° 13' 08,9"	604.380	4.412.401	83
Umbral 19L	39° 52' 19,5"	4° 13' 22,7"	604.680	4.414.479	91

III.5.2.2. Restricción de obstáculos

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

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

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

III.5.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

III.5.3.1. Generalidades

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



III.5.3.2. Restricción de obstáculos

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

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

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

III.5.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas, en el desarrollo previsible, no coinciden con las presentes en la situación actual, debido a varios motivos:

- La construcción de una nueva Torre de Control que, en relación a las servidumbres aeronáuticas, actuará como *Centro de comunicación VHF/UHF*
- *El traslado del Centro de Emisores respecto a la posición descrita en el estado actual*
- *La reubicación del Localizador LOC_MAO, debido la regularización de la franja y RESA de la pista 01L-19R.*

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

Tabla III.12.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Menorca

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (m)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)
VOR_MHN	94	39° 51' 49,0"	4° 12' 58,7"	604.123	4.413.532
DME_MHN	95	39° 51' 49,0"	4° 12' 58,1"	604.108	4.413.535



INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (m)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)
NDB_MN	43	39° 50' 11,3"	4° 12' 47,8"	603.905	4.410.518
LLZ 01_IMH	99	39° 52' 40,2"	4° 13' 18,4"	604.569	4.415.118
GP 01_IMH	81	39° 51' 15,9"	4° 12' 56,1"	604.075	4.412.511
DME/ILS_IMH	87	39° 51' 15,9"	4° 12' 56,1"	604.075	4.412.511
LLZ_MAO_futuro	71	39° 50' 54,9"	4° 12' 56,8"	604.100	4.411.865
GP_MAO	87	39° 52' 09,3"	4° 13' 07,5"	604.324	4.414.162
DME/ILS_MAO	93	39° 52' 09,4"	4° 13' 07,2"	604.316	4.414.164
TWR_futura	110	39° 51' 43,4"	04° 13' 29,9"	604.867	4.413.370
C.Emisores_futuro	80	39° 51' 56,2"	04° 13' 43,3"	605.180	4.413.768
Centro de Comunicaciones de contingencia	91	39° 51' 37,0"	4° 13' 22,3"	604.688	4.413.139

Fuente: Aena

III.5.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

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

III.5.4.1. Generalidades

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

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

III.5.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras ILS, LOCALIZADOR, VOR y NDB

Para el desarrollo previsible se mantendrán los procedimientos actuales y se desarrollarán nuevos procedimientos asociados al nuevo ILS que se instalará para la pista 19R. Por lo tanto, son válidas las servidumbres operacionales actuales, a las cuales se adicionarán las servidumbres operacionales para los procedimientos de aproximación por ILS de la pista 19R³.

- Aproximación instrumental de precisión ILS Z a la pista 01L (ILS Z RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y a la pista 01L (ILS Y RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión LOC Z a la pista 01L (LOC Z RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión LOC Y a la pista 01L (LOC Y RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 01L (VOR RWY01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 01L (NDB RWY 01L), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 01R (VOR RWY 01R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Z a la pista 19R (ILS Z RWY19R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y a la pista 19R (ILS Y RWY19R), de fecha 30 de Julio de 2009.

³ En este listado, y en el cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se han utilizado las maniobras publicadas en el momento de la aprobación del documento



- Aproximación instrumental de no precisión LOC Z a la pista 19R (LOC Z RWY19R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión LOC Y a la pista 19R (LOC Y RWY19R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 19R (VOR RWY 19R), de fecha 30 de Julio de 2009.
- Aproximación instrumental de no precisión NDB a la pista 19R (NDB RWY 19R), de fecha 30 de Julio de 2009.

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

Las servidumbres del estado Desarrollo Previsible se muestran en el plano 5.3.

III.5.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado Desarrollo Previsible

III.5.5.1. Disposiciones complementarias

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

III.5.5.2. Términos municipales afectados

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

- ES CASTELL
- SANT LLUÍS
- MAÓ

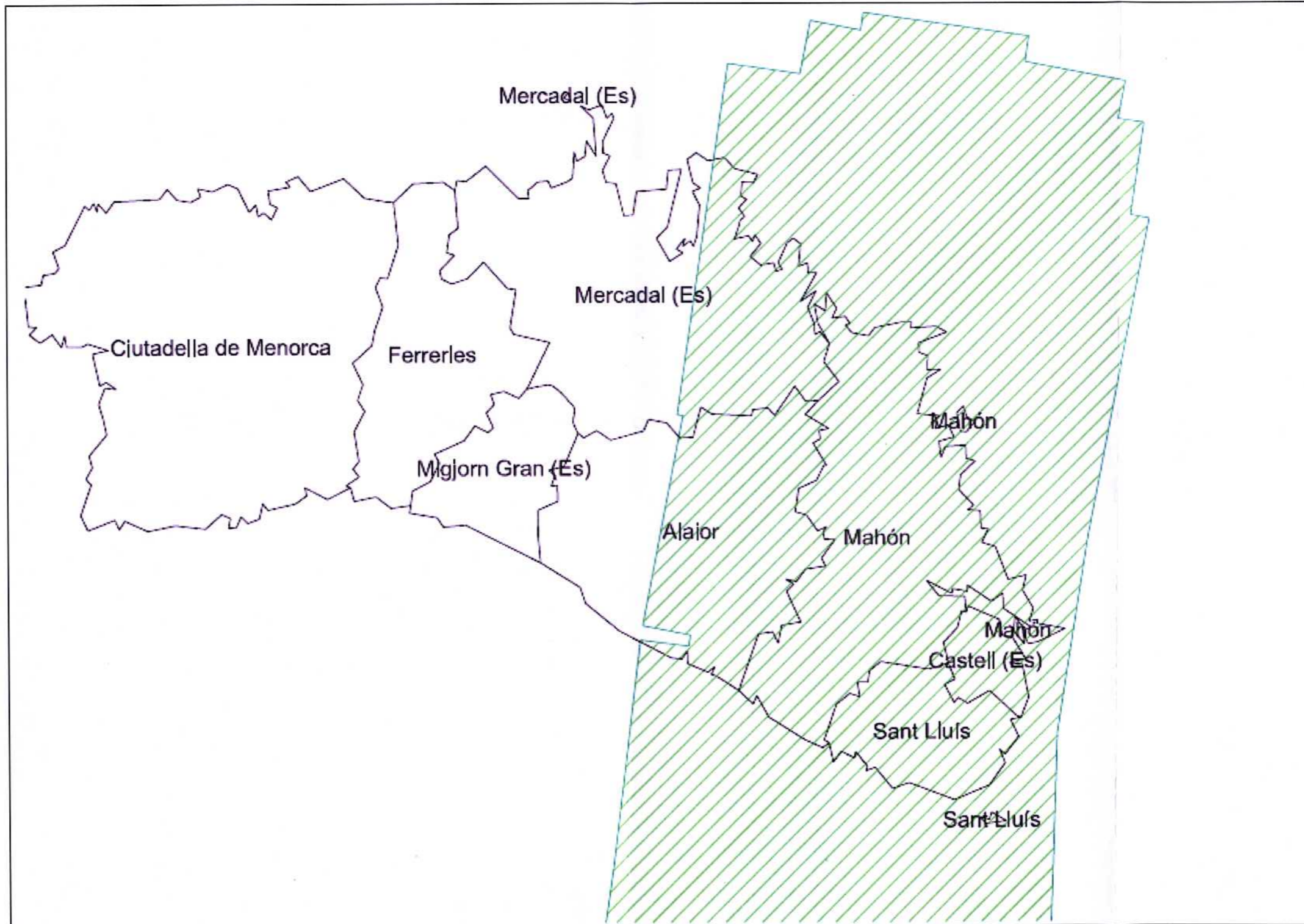


- ALAIOR
- ES MERCADAL

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



Ilustración III.4.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas del Desarrollo Previsible



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto

III.6.1. Preámbulo

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

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

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

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

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

Por ello, a continuación se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, que habrán de ser tenidos en cuenta por



los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la referida disposición adicional.



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

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

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

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

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

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

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





terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



III.7. Conclusiones. Áreas de coordinación

Como se ha indicado en el apartado 2.5 del Capítulo 2 del presente Plan Director, existe una infraestructura de accesos al área aeroportuaria mejorable en lo referente a las conexiones viarias, actualmente sometidas a una densidad de tráfico alta.

Por tanto en el Capítulo 5. Desarrollo previsible del aeropuerto se propone un nuevo acceso al sur del aeropuerto, ya que gran parte del área de influencia del aeropuerto, en especial la zona costera de San Luis y urbanizaciones de gran densidad turística como Binibequer, Biniancolla, Binisafuller, a pesar de hallarse a escasa distancia del aeropuerto, carecen de un acceso directo que permita evitar retroceder hasta el casco urbano de Mahón.

Además se prevé actuaciones sobre la carretera Me-12 (antigua PM-704), muy próxima al límite actual del aeropuerto en la cabecera 19, para encontrar una solución a la vulneración en dicha cabecera del gálibo de la carretera Me-12 (antigua PM-704) de las superficies de ascenso al despegue y aproximación, de forma que se cumpla con la legislación aeronáutica internacional y, de este modo, se garantice la seguridad de las operaciones aeroportuarias.

Para todas estas actuaciones y las que afecten en al área al aeropuerto, se deberán establecer las áreas de coordinación entre las instituciones involucradas (**Aena**, el Consell de Menorca y el Govern Balear).

