



## 5. Desarrollo Previsible



## Contenidos

<b>5. Desarrollo Previsible .....</b>	<b>5.1</b>
5.1. Introducción.....	5.3
5.2. Análisis de alternativas .....	5.4
5.2.1. Objetivo del estudio.....	5.4
5.2.2. Resumen de la problemática actual.....	5.5
5.2.3. Estudio y valoración de alternativas.....	5.21
5.2.4. Alternativa seleccionada .....	5.36
5.3. Necesidades de terrenos .....	5.40
5.4. Actuaciones propuestas.....	5.41
5.4.1. Espacio aéreo.....	5.41
5.4.2. Subsistema de movimiento de aeronaves .....	5.41
5.4.3. Subsistema de actividades aeroportuarias .....	5.43
5.4.4. Zona de reserva .....	5.46
5.4.5. Varios .....	5.46
5.4.6. Adquisición de terrenos.....	5.46
5.4.7. Resumen .....	5.46
5.5. Delimitación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas .....	5.49
5.6. Términos municipales afectados por la Zona de Servicio Propuesta.....	5.65



## 5.1. Introducción

Este capítulo tiene por objeto la delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Menorca 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 dar servicio a la demanda de transporte aéreo en los horizontes considerados.







## 5.2. Análisis de alternativas

### 5.2.1. Objetivo del estudio

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 las actuaciones necesarias en el Aeropuerto de Menorca es la propuesta y evaluación de diferentes alternativas de desarrollo de sus infraestructuras e instalaciones.

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 de las alternativas más adecuadas permitirá definir el Plano Director de la Zona de Servicio Propuesta del Aeropuerto de Menorca. Los objetivos que se persiguen con la definición de dicho Plano Director en el horizonte de demanda definido como el desarrollo previsible, son los siguientes:

- Jerarquización de una lista de prioridades y fases de los diversos propósitos del 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 estudio 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. La capacidad del **espacio aéreo**, medida desde la perspectiva de los medios actuales de operatividad, resulta suficiente para dar el tratamiento adecuado al incremento previsto de la demanda futura.

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 por el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo. En concreto, si bien se cumple que para la categoría 4-D del aeropuerto la franja de pista se extiende lateralmente al menos 150 m a cada lado del eje de pista, al igual que para la pista de contingencia (con la consecuencia de que al entrar ésta en servicio quedan anulados los puestos de estacionamiento remotos de la segunda línea de la plataforma por invadir la misma), 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 pista de contingencia, que deberían ser trasladados o eliminados para cumplir con las premisas de seguridad para estas zonas recogidas en *las normas técnicas* anteriormente citadas.

La Tabla 5.1 y la Tabla 5.2 y la muestran los objetos en la franja y RESA de pista 01L-19R, su altura y su situación para el año 2006. En la Ilustración 5.1 se observa la ubicación de dichos objetos.

Tabla 5.1.- Inventario de objetos en la franja de pista 01L-19R (2006)

DESCRIPCIÓN	Nº plano	FRANGIBLE: SÍ / NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN
Muro propiedad*	1	No	1,70	Proximidades de la cabecera 01L
Transformador	2	No	2,57	A 123 m del eje de pista y 345 de la cabecera 01L
Antena monitora ILS. Senda 01L	3	Sí	-	A 115 m del eje de la pista y 257 m de la cabecera 01L
Antena de senda 01L	4	Sí	-	A 116 m del eje de la pista y 331 m de la cabecera 01L
Caseta de la senda 01L	5	No	-	A 122 m del eje de la pista y 333 m de la cabecera 01L

DESCRIPCIÓN	Nº plano	FRANGIBLE: SÍ / NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN
Antena meteorológica	6	Sí	-	A 109 m del eje de la pista y 350 m de la cabecera 01L
RVR	7	Sí	2,80	A 120 m del eje de la pista y 356 m de la cabecera 01L
RVR	8	Sí	2,65	A 109 m del eje de la pista y 425 m de la cabecera 01L
Caseta VOR/DME	9	No	-	A 138 m del eje de la pista y 990 m de la cabecera 19R
Pilar observación del VOR	10	No	1,19	A 114 m del eje de pista y 1.094 m de la cabecera 19R
Muro propiedad *	11	No	1,70	A 124 m del eje de pista y 780 m de la cabecera 19R
Antena meteorológica	12	Sí	-	A 116 m del eje de pista y 300 m de la cabecera 19R

\* No se dispone de localización exacta

Tabla 5.2.- Inventario de objetos en la RESA de pista 01L-19R (2006)

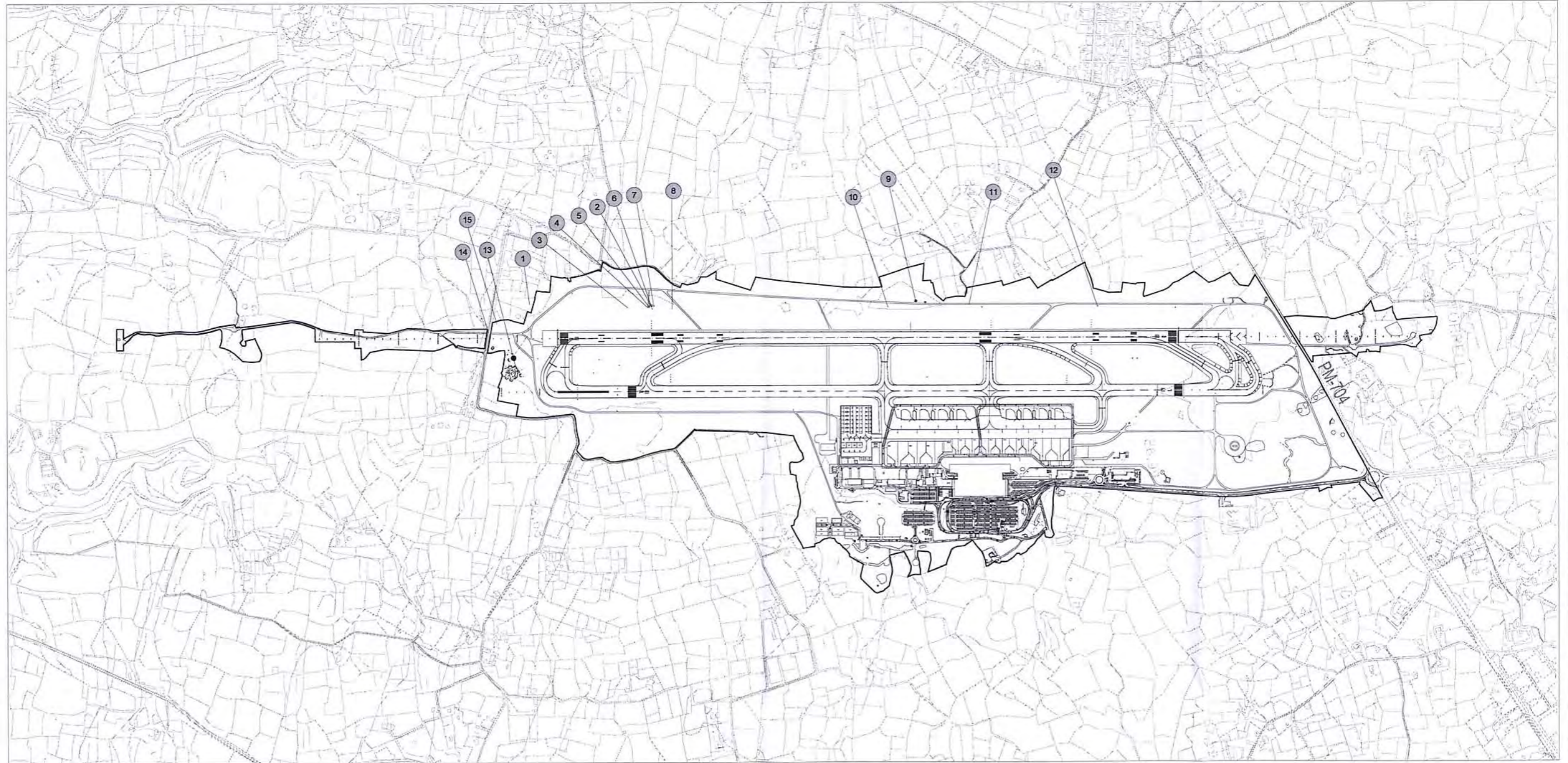
DESCRIPCIÓN	Nº plano	FRANGIBLE: SÍ / NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN
Restos arqueológicos	13	No	1,60	A 101 m de la prolongación del eje de pista y a 148 m de la cabecera 01L
Carretera pública	14	-	-	A 269 m de la cabecera 01L
Muro propiedad*	15	No	1,70	Cercanías del umbral cabecera 01L

\* No se dispone de localización exacta





Ilustración 5.1.- Ubicación de los obstáculos de la pista 01L-19R (2006)





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



Las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, aprobadas por el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo, 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 su 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, el apartado 9.9.1 del Volumen I de las normas anteriormente citadas, 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”.

En cuanto a los equipos o instalaciones requeridos para fines de navegación aérea, el apartado 9.9.2 del mismo documento 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 de la senda de planeo RWY 01L, el centro de transformación de la senda de planeo RWY 01L, la caseta VOR/DME y 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, se sustituirán las estructuras no frangibles de dichas instalaciones por otras más ligeras y frangibles. Debido a que está planificada la sustitución del VOR/DME por un DVOR/DME, se recomienda su emplazamiento fuera de la franja.

**Ilustración 5.2.- Antena, antena monitora y caseta de reguladores de la senda de planeo, situados en el interior de la franja de pista**





**Ilustración 5.3- Caseta VOR y antena meteorológica situados en el interior de la franja de pista**



**Ilustración 5.4 Antena meteorológica, equipos de alcance visual en pista (RVR) situados en el interior de la franja de pista**



Por otro lado, sería necesario actuar sobre las arquetas no rasantes de ambas cabeceras, y los diversos muros de propiedad que se encuentran dentro de la franja de pista.

Además sería necesario actuar sobre el muro de propiedad, los restos arqueológicos y la carretera pública, ya que están situados en terrenos del área de seguridad de extremo de pista declarada.

Para cumplir con lo descrito anteriormente, en el momento de redactar el presente documento, ya está previsto el desplazamiento fuera de la franja de pista de los muros de propiedad (1 y 14) y de las vallas de seguridad; así como la eliminación de la caseta VOR/DME (11 y 13). También se encuentran en estudio las soluciones para los restos arqueológicos, la carretera pública, la valla de seguridad y el muro de propiedad (20).

En cuanto a su adaptación a la demanda, el campo de vuelos tiene una capacidad práctica en la actualidad superior a 26 operaciones/ hora, capacidad que supera las necesidades de los horizontes de estudio.





Tras el estudio realizado en el Capítulo 4 de las longitudes de pista necesarias, para la flota y el alcance europeo con la que opera el aeropuerto, resulta suficiente la pista actual para las aeronaves que más operan en el aeropuerto, a pesar de que hay aeronaves como el A321/200, el B-737/800 y el B-767/300, que operan con restricciones en su carga de pago (PL) para las longitudes de etapa actuales y previstas; no llevándose a cabo por lo tanto la ampliación de los 300 m por la cabecera 01L que también se proponía en el Plan Director anterior.

3. La **plataforma de Aviación Comercial**, ampliada en 2005, es capaz de dar servicio a la demanda actual y a la prevista en el desarrollo previsible. Las 20 posiciones de estacionamiento existentes, declaradas por el aeropuerto, serían capaces de atender en condiciones idóneas una demanda de hasta 26 operaciones comerciales horarias, con los tiempos de estancia en plataforma actuales.

Esa capacidad es superior a la demanda de operaciones horarias de aeronaves en todos los horizontes, que alcanzan las 19, 21 y 23 operaciones/ hora.

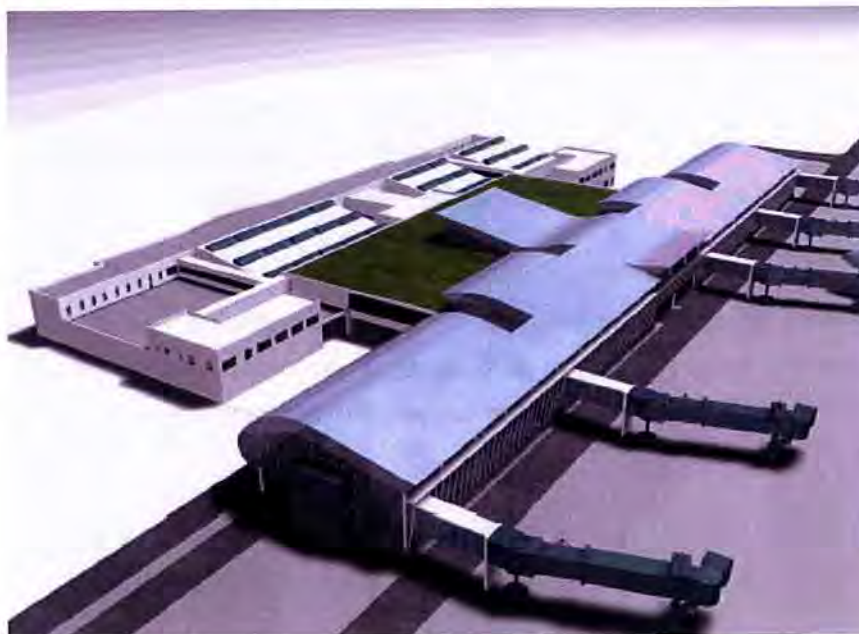
4. Por su parte, la **plataforma de Aviación General**, con la ampliación realizada en 2005 se han incrementado de 7 a 35 las posiciones de estacionamiento, con una superficie total de 25.600 m<sup>2</sup>, suficientes para albergar los 14.900 m<sup>2</sup> que son necesarios para absorber la demanda prevista en el Capítulo 3. Puesto que existe superficie suficiente, se destinará una zona para la señalización de dos puestos de estacionamiento para helicópteros, además de una calle de acceso a la pista de contingencia, a fin de evitar el colapso que éstos pueden provocar en la plataforma.

5. El **Edificio Terminal de Pasajeros**, en su actual configuración, precisa de una ampliación, encontrándose ya en ejecución la ampliación del Edificio Terminal (Fase I y II), adaptándose a todas las necesidades futuras previstas en el desarrollo previsible, a excepción de alguna pequeña modificación.

La ampliación del Edificio Terminal consiste en la construcción de un nuevo dique de 230 x 30 m sobre la plataforma actual con cinco pasarelas y un tercer dique de conexión entre el edificio existente y el futuro.



**Ilustración 5.5.-Ampliación del Edificio Terminal**



A partir del ajuste capacidad/ demanda, realizado en el Capítulo 4, basado en la metodología de planificación de IATA, se ha detectado que en el actual Edificio Terminal, el vestíbulo de salidas resulta insuficiente para dar servicio a la demanda esperada y resulta deficitario en equipamientos como: mostradores de facturación, controles de pasaportes en llegadas e hipódromos de recogida de equipajes. Con la ampliación del Edificio Terminal dichas necesidades quedan cubiertas, con un vestíbulo de facturación de 2.296 m<sup>2</sup> y 42 mostradores de facturación (dos de ellos de equipajes especiales). Para cubrir las necesidades de hipódromos de recogida de equipajes es necesario realizar una reestructuración de la sala de recogida de equipajes de la ampliación del Edificio Terminal y equiparla con dos hipódromos más de recogida de equipajes narrow body, contabilizando los nueve hipódromos equivalentes, que son necesarios para el último horizonte de estudio (ocho narrow body y un wide body). Véase la Ilustración 5.6. Además será necesaria la reubicación de los puestos de control de pasaportes en llegadas, para colocar seis controles de pasaportes. Debido a la falta de espacio en la planta de facturación, localización inicial en el proyecto de ampliación del Edificio Terminal de los puestos de control de pasaportes en llegadas, ha sido necesario reubicar los cuatro puestos de control de pasaportes en la planta de recogida de equipajes, para tener el espacio suficiente para añadir dos puestos más de control de pasaportes. Véase la Ilustración 5.7. Las zonas de colas de control de pasaportes en salidas y llegadas, quedarían cubiertas colocando el número necesario de los mismos y realizando una buena distribución de colas.





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 595 plazas de *vehículos privados* disponibles en la actualidad y será necesario disponer de una superficie adicional de unos 10.375 m<sup>2</sup> para dar cabida a las 415 plazas adicionales que serían necesarias en el último horizonte de estudio.

En el Capítulo 4 también se ha detectado la necesidad de añadir 24 nuevas plazas para *autobuses*, 10 nuevas plazas de *taxis*, 449 plazas para *compañías*, 121 plazas para *contrato de vehículos de alquiler*, 930 plazas para *depósito de vehículos de alquiler*, 148 plazas para empleados de **Aena** y 46 plazas para *depósito de grúas*, lo que representa un total de 2.143 plazas necesarias.

7. En cuanto a la **Zona de Aviación General**, se detecta la necesidad de construir un nuevo Edificio Terminal de Aviación General, para dar un nivel de servicio adecuado a este tipo de tráfico. Actualmente, los pasajeros son procesados en el Edificio Terminal.

8. La **Torre de Control** actual, tras numerosos años de servicio, sería preciso que se sustituyera por una nueva torre de control que tuviese mayor altura y dispusiera de mayor superficie útil.

9. En cuanto al **Bloque Técnico** es necesario la ampliación del mismo a largo plazo, con unas necesidades de superficie de 70 m<sup>2</sup> más que en la actualidad. Estas necesidades quedarán cubiertas con los 415 m<sup>2</sup> de Bloque Técnico de los que dispondrá el Edificio Terminal ampliado.

10. En lo referente a la **Zona de Abastecimiento**, se precisa la ampliación de los depósitos de combustibles a corto plazo, aunque dicha necesidad queda cubierta por el suministro de combustible desde depósitos de CLH ubicados en las proximidades del aeropuerto.

11. La capacidad de los **accesos** al aeropuerto es insuficiente para los dos últimos horizontes, para los cuales el nivel de servicio de la carretera de acceso al aeropuerto, Me-12 (antigua PM-704), que une Mahón con el aeropuerto, previo desvío por la PM-709, estaría próximo a la inestabilidad, con un nivel D de servicio, lo que supone que no se alcanzaría la capacidad máxima de la carretera, aunque sería recomendable realizar las actuaciones pertinentes para mantener un nivel C, siendo recomendable la ampliación del número de carriles de la vía existente.

12. En cuanto a las **implicaciones territoriales** del desarrollo del Aeropuerto de Menorca, 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.





13. Existe el condicionante de la presencia de importantes **monumentos megalíticos**, llamados talayots, que debido a su situación respecto al campo de vuelos suponen una limitación en el desarrollo del aeropuerto, en la cabecera 01 se encuentra el *Talayot de Biniparratxet* y en la cabecera 19 se halla el *Talayot de Torrelló*, ambos declarados patrimonio arqueológico y etnológico.

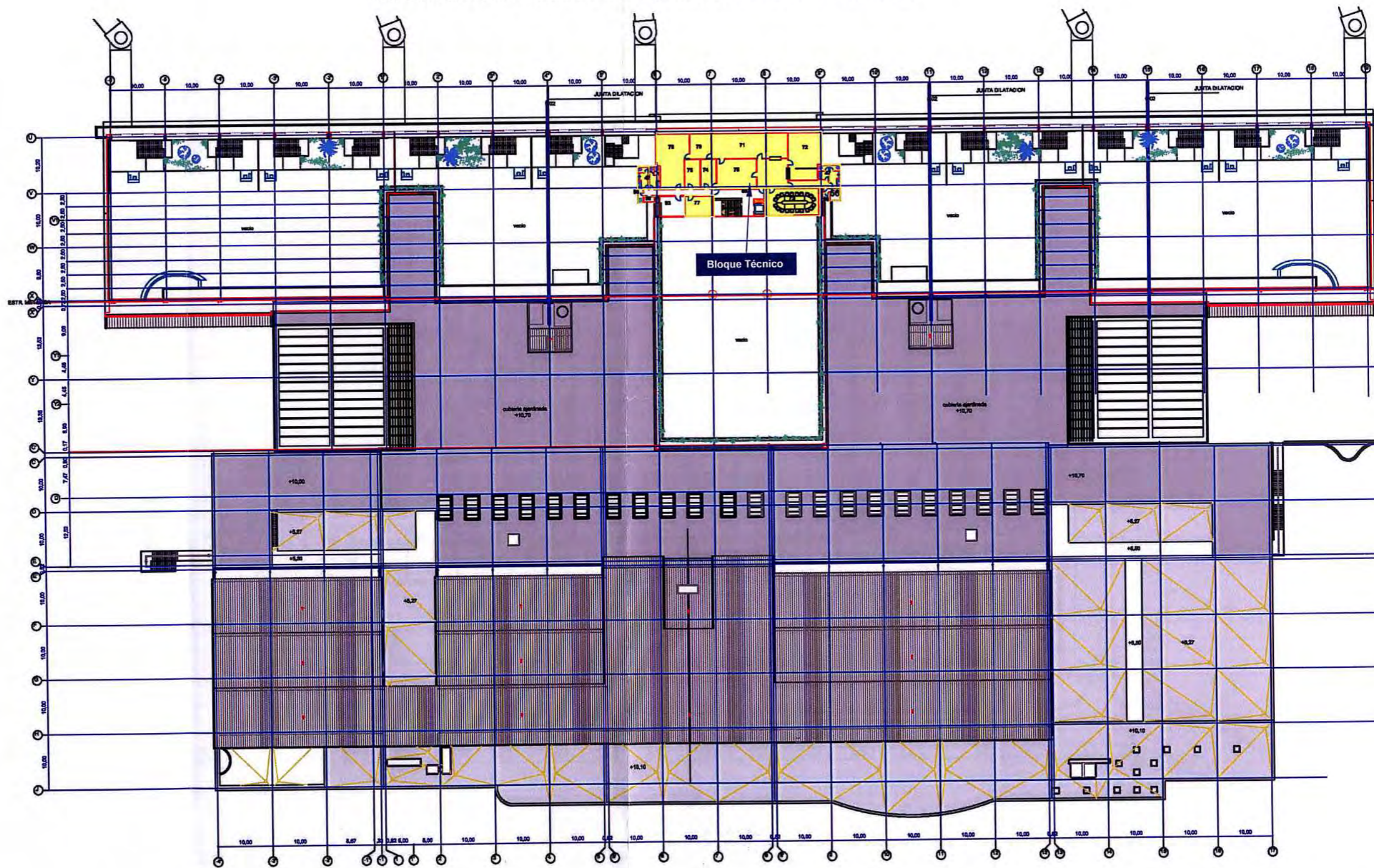








Ilustración 5.7.- Planta de C.E.C.O.A de la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros





14. En cuanto a las **servidumbres aeronáuticas**, se debe gestionar la eliminación de los obstáculos que penetran en el circuito de espera, la superficie de aproximación, superficie de aproximación interna y superficie de transición, superficie de despegue de la pista 01L-19R. En el caso de que no sea posible su eliminación y si la Dirección General de Aviación Civil los acepta, deberán estar iluminados. Dichos obstáculos se enumeran en la Tabla 5.3 y se sitúan en la Ilustración 5.8.

Tabla 5.3.- Instalaciones y objetos que vulneran servidumbres aeronáuticas de la pista 01L-19R

DESCRIPCIÓN	Nº plano	SUPERFICIE VULNERADA	FRANGIBLE: SÍ/ NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN
Antena VOR	1	Transición	Sí	Sobrepassa 9,72 m	A 155 m del eje de la pista y 1.351 m del umbral 01L
Aerogenerador nº 1	2	Circuito	No	79,25 m	A 2.198 m de la prolongación del eje de pista y 5.429 m del umbral 19R
Aerogenerador nº 2	3	Circuito	No	79,25 m	A 2.331 m de la prolongación del eje de pista y 5.485 m del umbral 19R
Aerogenerador nº 3	4	Circuito	No	79,25 m	A 2.497 m de la prolongación del eje de pista y 5.542 m del umbral 19R
Aerogenerador nº 4	5	Circuito	No	79,25 m	A 2.647 m de la prolongación del eje de pista y 5.553 m del umbral 19R
Baliza sobre localizador	6	Aproximación RWY 19R Despegue RWY 01L	Sí	8 m	A 11 m del la prolongación del eje de pista y 644 m del umbral 19 R
Baliza sobre hito geodésico	7	Aproximación RWY 19R Despegue RWY 01L	Sí	Sobrepassa 4,11 m Sobrepassa 3,77 m	A 152 m de la prolongación del eje de pista y 956 m del umbral 19R
Antena TV sobre tejado	8	Aproximación RWY 19R Despegue RWY 01L	Sí	Sobrepassa 1,15 m Sobrepassa 0,91 m	A 134 m de la prolongación del eje de pista y 544 m del umbral 19R
Poste de hormigón media tensión	9	Aproximación RWY 19R	No	Sobrepassa 1,92 m	A 197 m de la prolongación del eje de pista y 864 m del umbral 19R
Poste de hormigón media tensión	10	Aproximación RWY 19R Despegue RWY 01L	No	Sobrepassa 4,12 m Sobrepassa 3,78 m	A 138 m de la prolongación del eje de pista y 918 m del umbral 19R
TM media tensión	11	Aproximación RWY 19R	No	Sobrepassa 0,66 m	A 99 m de la prolongación del eje de pista y 953 m del umbral 19R
Poste de hormigón media tensión	12	Aproximación RWY 19R	No	Sobrepassa 0,84 m	A 51 m de la prolongación del eje de pista y 998 m del umbral 19R
Poste de hormigón media tensión	13	Aproximación RWY 19R	No	Sobrepassa 0,47 m	A 4 m de la prolongación del eje de pista y 1.039 m del umbral 19R
Poste de hormigón media tensión con transformador	14	Aproximación RWY 19R Despegue RWY 01L	No	Sobrepassa 2,18 m Sobrepassa 1,88 m	A 165 m de la prolongación del eje de pista y 779 m del umbral 19R



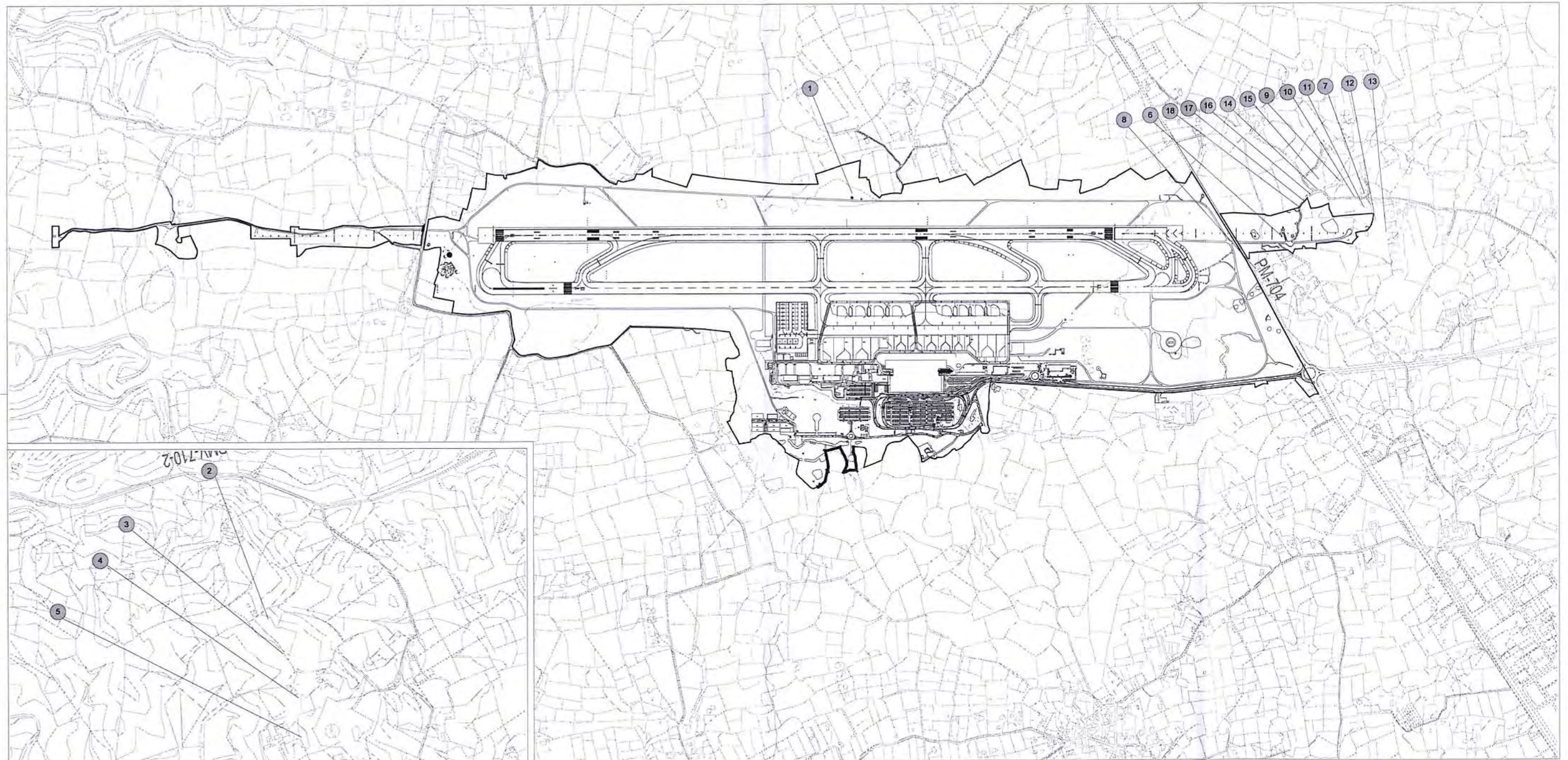
DESCRIPCIÓN	Nº plano	SUPERFICIE VULNERADA	FRANGIBLE: SÍ/ NO	ALTURA TOTAL (m)	SITUACIÓN
TM media tensión	15	Aproximación RWY 19R	No	Sobrepasa 0,99 m	A 205 m de la prolongación del eje de pista y 784 m del umbral 19R
Posta de hormigón de luz	16	Aproximación RWY 19R Despegue RWY 01L	No	Sobrepasa 1,11 m Sobrepasa 0,82 m	A 147 m de la prolongación del eje de pista y 753 m del umbral 19R
Poste de hormigón de luz	17	Aproximación RWY 19R Despegue RWY 01L	No	Sobrepasa 0,95 m Sobrepasa 0,66 m	A 122 m de la prolongación del eje de pista y 729 m del umbral 19R
Poste de hormigón de luz	18	Aproximación RWY 19R	No	Sobrepasa 0,57 m	A 98 m de la prolongación del eje de pista y 711 m del umbral 19R

En el caso de la pista de contingencia 01R-19L no existe ninguna instalación ni ningún objeto que vulnere la servidumbres aeronáuticas de la pista, a excepción de la superficie de transición que es vulnerada por las colas de las aeronaves que se encuentren estacionadas en la plataforma. Por tanto es necesario un estudio aeronáutico que analice la seguridad de las operaciones en contingencia cuando existan aeronaves estacionadas en plataforma.





Ilustración 5.8.- Emplazamiento de equipo e instalaciones que vulneran las servidumbres de la pista 01R-19L





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





### 5.2.3. Estudio y valoración de alternativas

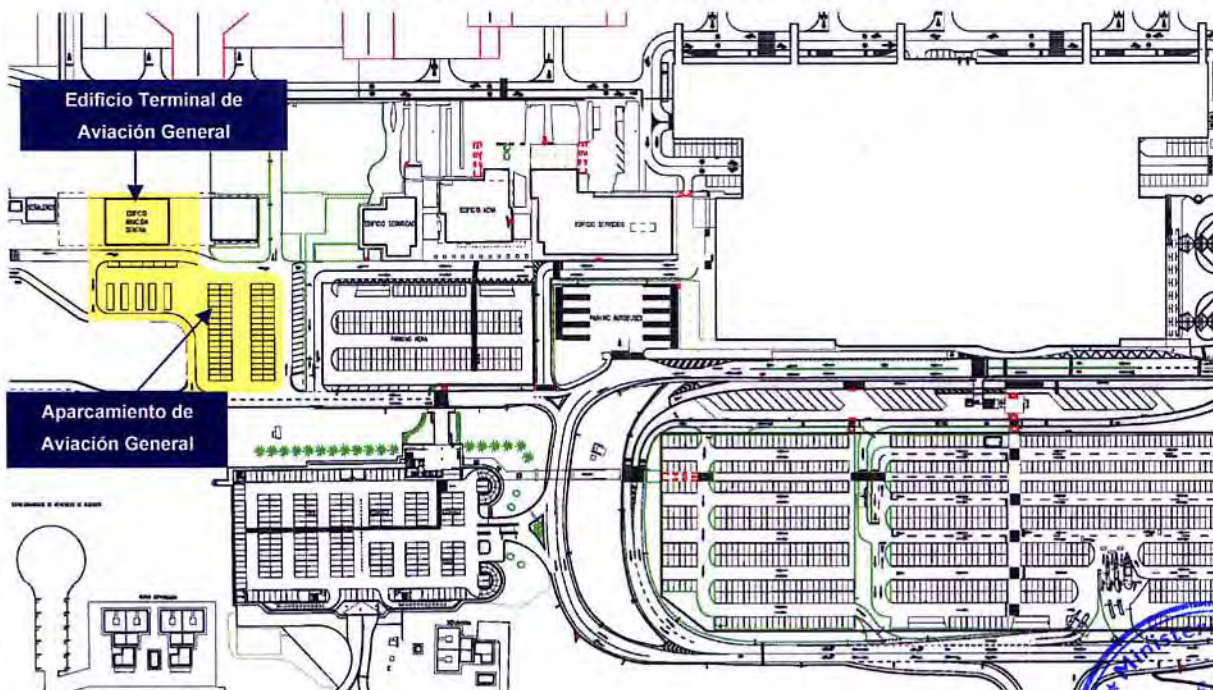
#### 5.2.3.1. Estudio de alternativas

#### ALTERNATIVAS DE LA ZONA DE AVIACIÓN GENERAL

La situación actual de la Aviación General en el Aeropuerto de Menorca, no cuenta con ninguna zona de espera de uso exclusivo destinada a los pasajeros, debiendo éstos en general ser procesados junto a los pasajeros comerciales en el Edificio Terminal de Pasajeros, por lo que se hace conveniente disponer de un Edificio Terminal de Aviación General situado próximo a la plataforma de Aviación General, asegurando unos accesos adecuados y la posibilidad de disponer de un aparcamiento de vehículos particulares.

No se han encontrado más posibles ubicaciones para el terminal, por lo que no se plantean varias alternativas para el mismo. Para cumplir las necesidades futuras de superficie del Edificio Terminal de Aviación General, se construirá un Edificio Terminal de 550 m<sup>2</sup>. En la Ilustración 5.9 se observa que el Edificio Terminal de Aviación General se ubicará ocupando parcialmente el antiguo SEI (Servicio de Extinción de Incendios) y el aparcamiento de vehículos se situará en frente del mismo, en lo que actualmente son los almacenes. Los almacenes se trasladan a nueva zona de servicios al pasajero.

Ilustración 5.9.- Edificio de Aviación General

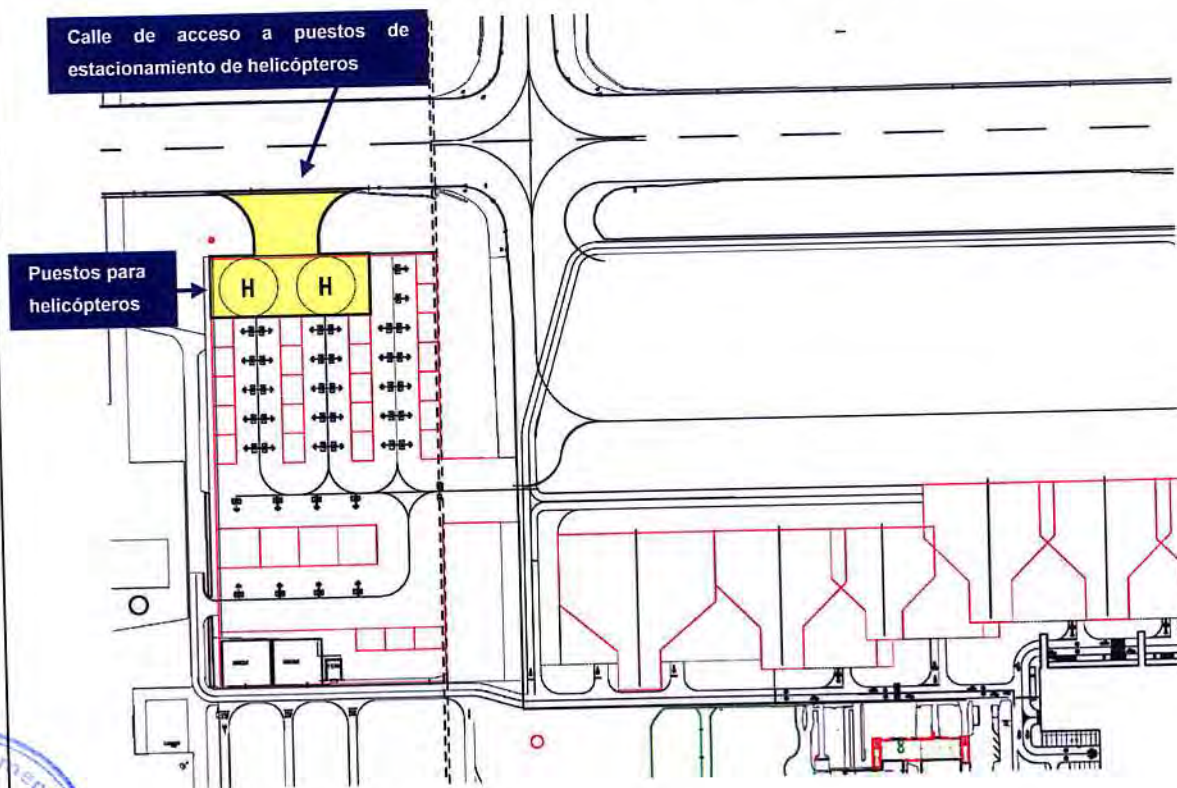




Por otra parte, tal y como se ha indicado anteriormente al analizar la problemática actual del Aeropuerto de Menorca, la plataforma de estacionamiento de Aviación General precisa de dos puestos de estacionamiento de helicópteros, además de una calle de acceso a la pista de contingencia. Al señalar los dos puestos de estacionamiento de helicópteros, los 35 puestos de estacionamiento, recientemente ampliados, se ven reducidos a 29 puestos, ocupando una superficie de aproximadamente 21.209 m<sup>2</sup>, puesto que 4.391 m<sup>2</sup> son ocupados por los puestos de estacionamiento de helicópteros. A pesar de que la superficie de la plataforma de Aviación General se ve reducida, cumple con las necesidades de superficie de 14.900 m<sup>2</sup> de plataforma de Aviación General.

No se han encontrado más posibles ubicaciones de los puestos para helicópteros y la calle de acceso para los mismos, por lo que no se plantean varias alternativas para el mismo. En la Ilustración 5.10 se observa que la ubicación de los dos puestos de estacionamiento de helicópteros es lo más próxima a la calle de acceso a la pista de contingencia, de forma que provoque las menores afecciones posibles al resto de puestos de estacionamiento de Aviación General. Las actuaciones precisas se localizarían en terrenos actualmente propiedad de **Aena**.

Ilustración 5.10.- Plataforma de Aviación General





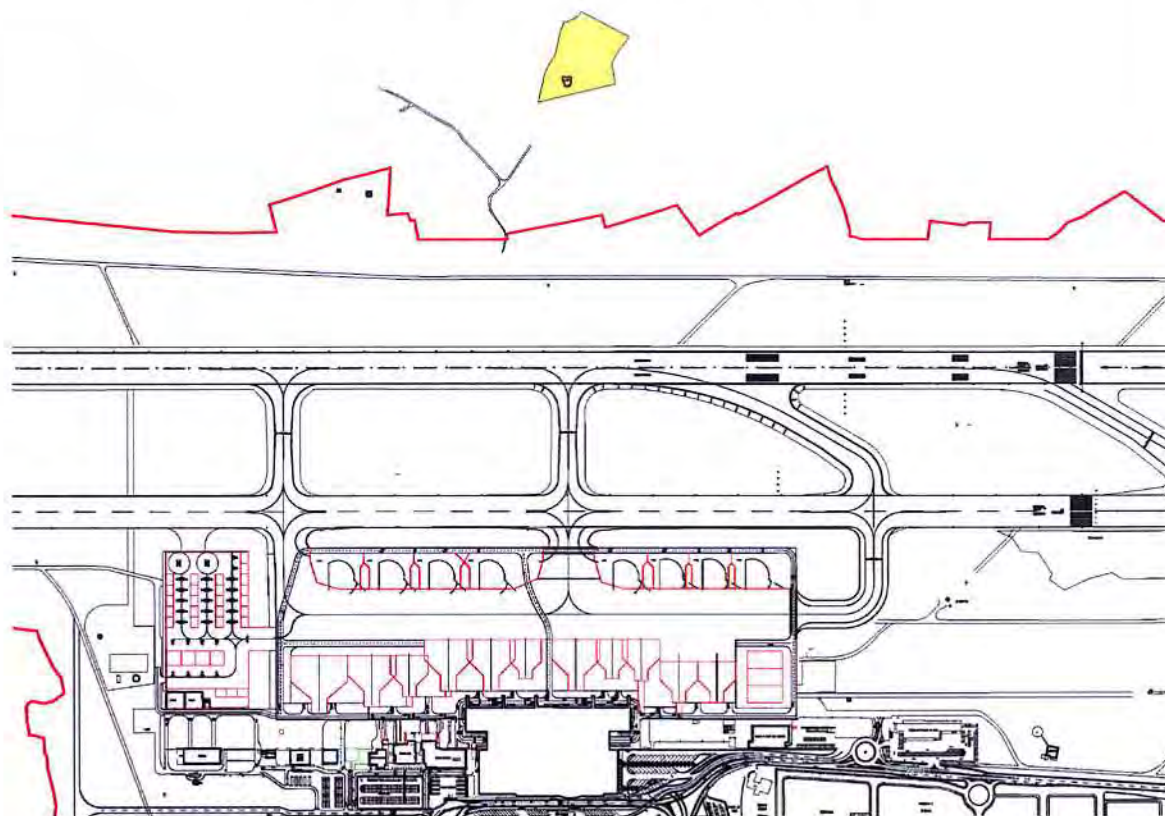
## ALTERNATIVAS DE LA NUEVA TORRE DE CONTROL

La Torre de Control actual del Aeropuerto de Menorca, como anteriormente se dijo, tras numerosos años de servicio, sería preciso que se sustituyera por una nueva Torre de Control que tuviese mayor altura y dispusiera de mayor superficie útil.

Para ello se presentan cuatro posibles ubicaciones:

1. Ubicación de la nueva Torre de Control en terrenos fuera del límite actual del aeropuerto y que no son propiedad de **Aena** situados al noroeste de la pista 01L-19R. Dicha alternativa se recoge en la Ilustración 5.11.

Ilustración 5.11.- Alternativa 1 de Torre de Control

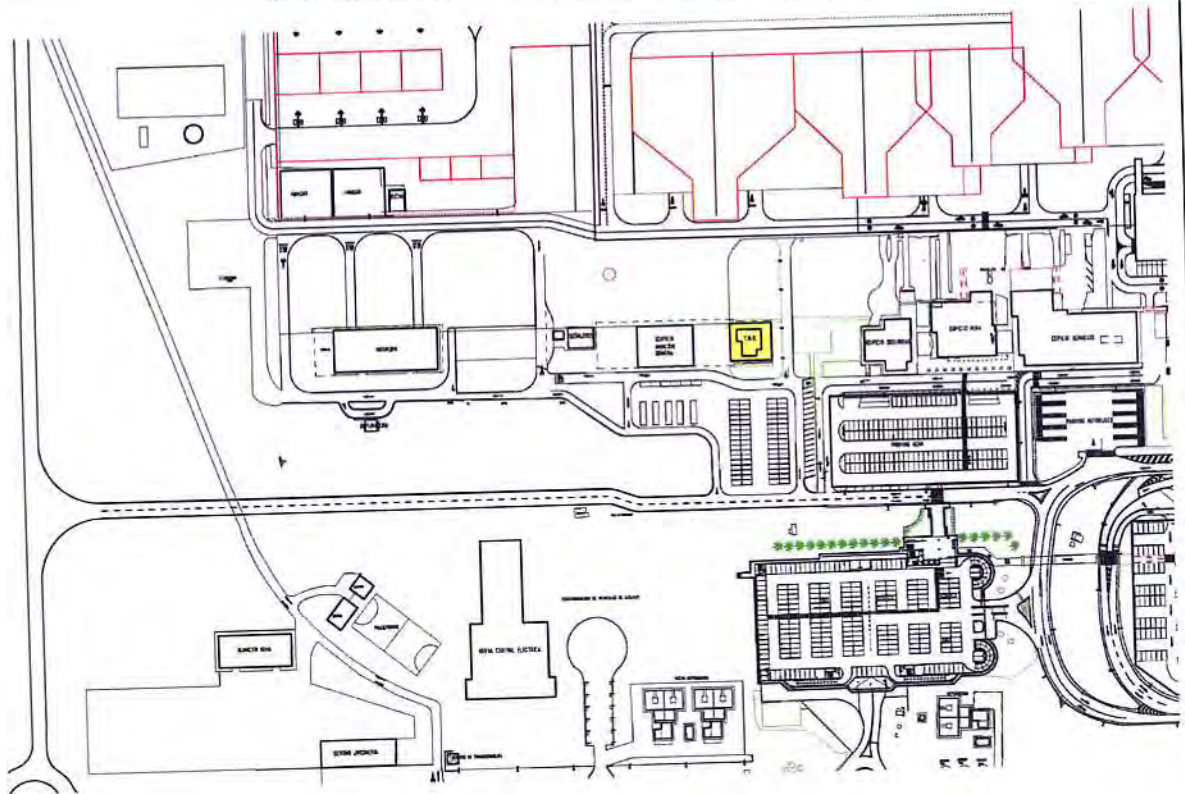






2. Ubicación de la nueva Torre de Control al lado de la actual, en el actual SEI, ocupando parcialmente dicho edificio, ya que la otra porción estaría ocupada por el Edificio Terminal de Aviación de General. Las actuaciones precisas se localizarían en terrenos propiedad de **Aena**. Dicha alternativa se recoge en la Ilustración 5.12.

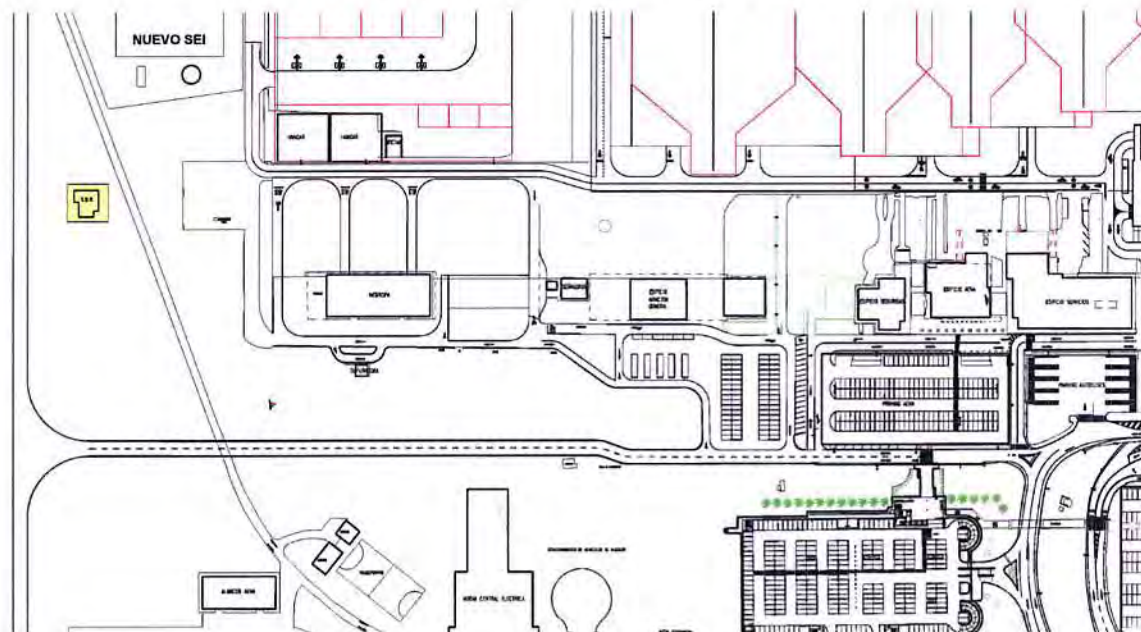
Ilustración 5.12.- Alternativa 2 de Torre de Control



3. Ubicación de la nueva Torre de Control al lado de la plataforma de Aviación General, muy próximo al nuevo emplazamiento del SEI. Las actuaciones precisas se localizarían en terrenos propiedad de **Aena**. Dicha alternativa se recoge en la Ilustración 5.13.

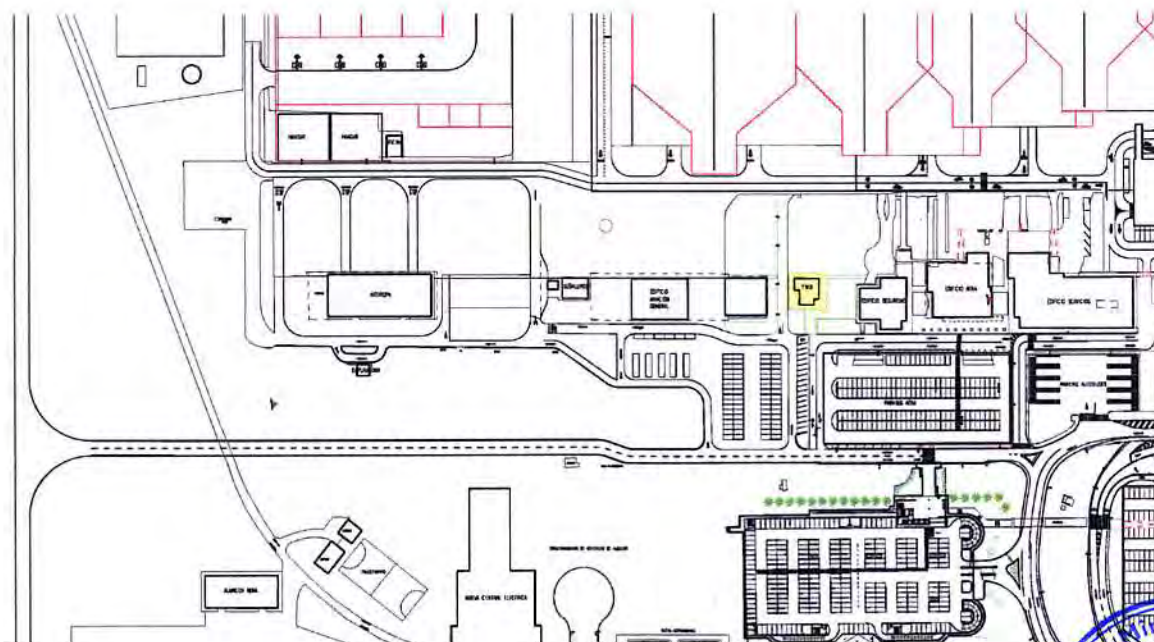


**Ilustración 5.13.- Alternativa 3 de Torre de Control**



4. Remodelación de la actual Torre de Control ubicándose por tanto en la misma situación pero sin incrementar la altura que tiene en la actualidad. Dicha alternativa se recoge en la Ilustración 5.14.

**Ilustración 5.14.- Alternativa 4 de Torre de Control**





## ALTERNATIVAS APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS

El aeropuerto dispone, en el momento de redactar el presente documento, de un total de 1.085 plazas de aparcamiento. Existen dos aparcamientos, P1 y P2, frente al Edificio Terminal, que disponen de un total de 774 turismos, 495 de uso particular y 279 para vehículos de alquiler. Además existe un aparcamiento de larga estancia P3, con capacidad para 100 plazas. El resto de aparcamientos destinados a vehículos de empleados (150 plazas), autobuses (43 plazas distribuidas, 34 en salidas y 9 en llegadas) y taxis (18 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: 415 plazas de aparcamiento público, 121 plazas de aparcamiento de alquiler de vehículos en contrato, 930 plazas para depósito de vehículos en alquiler, 148 plazas para empleados, 10 plazas de bolsa de taxi, 24 plazas de aparcamiento de autobuses, 46 plazas de depósito de grúas y 449 plazas de aparcamiento para compañías, lo que suponen un total de 2.143 plazas.

Existe en la actualidad un Proyecto Constructivo de un aparcamiento y urbanización, que consistirán en la construcción de un aparcamiento elevado de cuatro plantas (contando la planta sobre rasante) en los terrenos que actualmente están ocupados por el aparcamiento P-3 de larga estancia.

El edificio contará con conexión mediante pasarelas para peatones y viales de acceso para vehículos tanto en la cota rasante del terreno a nivel de llegadas como en cota correspondiente a la planta para salidas en el lado tierra del Edificio Terminal. En el Edificio Proyectado, el paso peatonal a nivel de llegadas se logra manteniendo el paso en túnel bajo el vial de salida del Nivel de "Salidas" del Edificio Terminal que será conectado a la zona de acceso a las distintas plantas del aparcamiento e instalaciones de la planta segunda. La salida principal peatonal del Aparcamiento se realiza a cota de salida del Edificio Terminal. En vez de una conexión con una pasarela de estructura entre el aparcamiento y el nivel de salidas, se ha optado por rellenar con tierra contra trasdós de muro, para unir mediante camino acerado, unión más natural y económica.

El acceso de vehículos al aparcamiento dispone de un acceso en la planta tercera a nivel de salidas del Edificio Terminal desde el vial de salida y otro acceso en planta baja desde la rotonda existente a nivel de llegadas.

El aparcamiento constará de cuatro plantas que se distribuirán de la siguiente forma:





- Planta baja, situada a la cota +71,50, con capacidad para 237 plazas, 10 de ellas para uso de minusválidos, para el estacionamiento de vehículos de empleados y que cuenta con acceso-salida de vehículos por su fachada Este, conectando con la glorieta existente.

- Planta primera, situada a la cota +74,50, con capacidad para 241 plazas, 10 de ellas para uso de minusválidos, para el estacionamiento de vehículos de privados.

- Planta segunda, situada a la cota +77,50, cota ligeramente superior a la del actual P-2, con el que quedará conectado a través de un pasaje enterrado (en túnel) que constituye una prolongación del actual paso inferior, que una P-3 con P-2, bajo el vial de salidas del nivel de "Salidas" del Edificio Terminal; a su vez, la actual zona de estacionamiento P-2 se encuentra directamente conectadas con el nivel de "Llegadas" del Edificio Terminal. Tiene capacidad para 234 plazas de vehículos rent a car, y cuenta con un acceso peatonal a través de un pasaje enterrado que la comunica con el actual estacionamiento de superficie P-2, desde el cual se accede a Llegadas del Edificio Terminal.

- Planta tercera, situada a la cota 80,50, tiene una capacidad para 217 plazas de vehículos rent a car y cuenta con accesos peatonales, mediante recorridos peatonales en superficie por aceras debidamente señalizadas que comunican con el nivel de "Salidas" del actual Edificio Terminal, y con acceso-salida de vehículos por su fachada Norte, conectado con el vial de salidas del citado Nivel de "Salidas" del Edificio Terminal.

En la Tabla 5.4 se muestra la distribución por planta del futuro aparcamiento.

**Tabla 5.4.- Distribución por planta de las plazas de estacionamiento**

PLANTA	Nº plazas normales	Nº plazas discapacitados	Total plazas	Superficie vías y plazas (m <sup>2</sup> )	Relación superficie/nº plazas (m <sup>2</sup> /plaza)
<b>Baja</b>	227	10	237	6.122,2	25,83
<b>Primera</b>	231	10	241	6.096,8	25,30
<b>Segunda</b>	234	0	234	5.948,0	25,42
<b>Tercera</b>	217	0	217	5.935,0	27,35
<b>TOTAL</b>	<b>909</b>	<b>20</b>	<b>929</b>	<b>24.102,1</b>	<b>25,94</b>

De acuerdo a la actuación de construcción del edificio de aparcamientos y a las necesidades descritas, se plantean las siguientes alternativas:





### Alternativa 1

En esta alternativa 1, ver Ilustración 5.15, se propone el desplazamiento del centro de emisores a una parcela que se ubica en las proximidades de la vivienda del director, al este del aeropuerto, de forma que se construyan más plazas de aparcamiento en la ubicación que en la actualidad ocupa el centro de emisores, de esta forma el aparcamiento P-1 dispondría de una capacidad de 530 plazas aproximadamente de *aparcamiento público*.

Además se propone la construcción de un aparcamiento de dos niveles en el actual P-2, con una capacidad total de aproximadamente 500 plazas, las cuales se destinarían a *aparcamiento público*. Contabilizándose entre los dos aparcamientos 1.030 plazas para *aparcamiento público*.

Para cumplir con las necesidades de aparcamientos para los horizontes estudiados se propone una pequeña modificación con respecto al proyecto de aparcamiento en el actual P-3 en la distribución de las plantas del edificio de aparcamientos. Las plantas baja y primera se destinarían para aparcamientos de compañías, contabilizando entre ambas un total de 478 plazas para *compañías*. Las plantas segunda y tercera se seguirían destinando al estacionamiento de vehículos rent a car, con una capacidad de 234 plazas y 217 plazas, respectivamente, contabilizando un total de 451 plazas para *vehículos de alquiler*.

Además para cubrir las necesidades de aparcamientos para empleados, se propone la construcción de un aparcamiento de dos niveles en el actual aparcamiento para empleados, en el cual se contabilizarían aproximadamente 300 plazas de *empleados*.

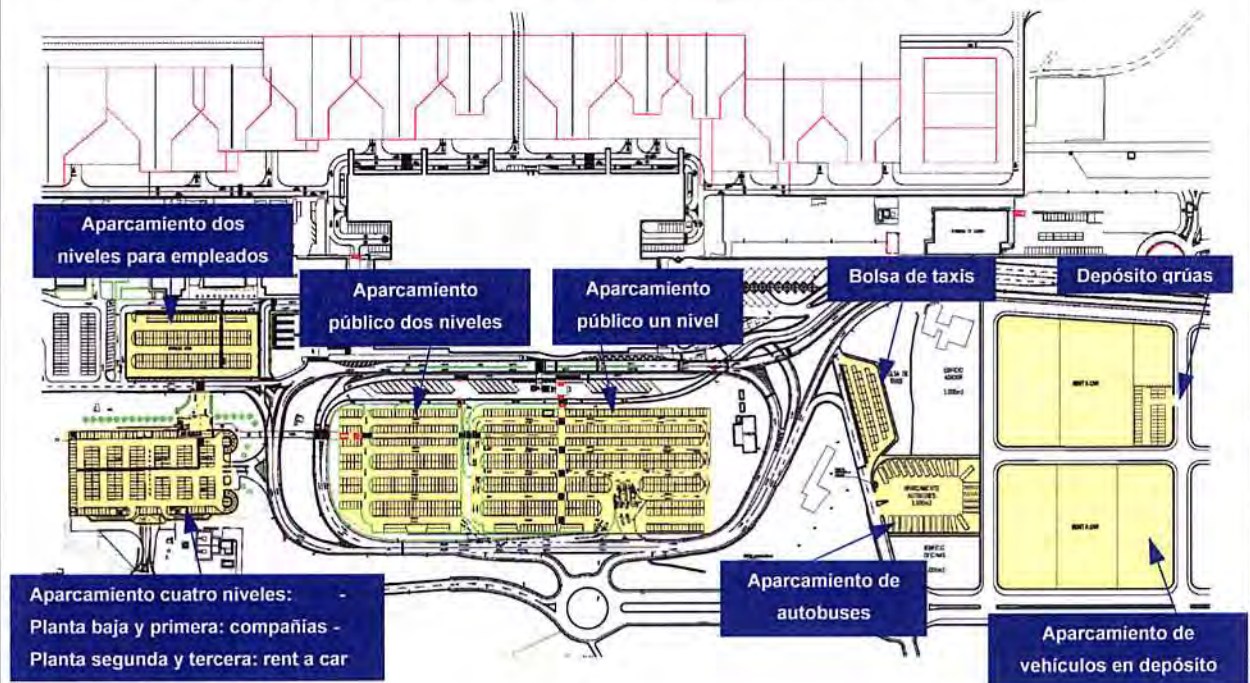
También se creará un aparcamiento para *autobuses* en las proximidades del vial que da acceso y salida al aeropuerto, con capacidad para 29 nuevas plazas, al noreste del Edificio Terminal. Contiguo a este aparcamiento se creará una *bolsa de taxis* con capacidad para 53 plazas, y un *aparcamiento de vehículos de alquiler en depósito* con una superficie de 19.000 m<sup>2</sup> en la zona denominada urbanización de servicios al pasajero, en la cual también se destinaría un espacio de 1.000 m<sup>2</sup> para el *depósito de grúas*, con capacidad para 46 plazas.

Con estas actuaciones en los aparcamientos se cubrirían todas las necesidades de aparcamientos.





Ilustración 5.15.- Alternativa 1 de los aparcamientos del desarrollo previsible



Alternativa 2

En esta alternativa 2, Ilustración 5.16, se propone el desplazamiento del centro de emisores a una parcela que se ubica en las proximidades de la vivienda del director, al este del aeropuerto, de forma que se construyan más plazas de aparcamiento en la ubicación que en la actualidad ocupa el centro de emisores. Con el traslado del centro de emisores y construyendo un edificio de aparcamientos de dos niveles, se obtendrían aproximadamente 1.060 plazas de *aparcamiento público*, que cubrirían las necesidades futuras para estos vehículos.

El aparcamiento P-2 mantendrán el número de plazas actuales, 279 plazas, que se destinarían para las *compañías*.

Se propone que en el futuro edificio de aparcamientos P-3 la distribución de las plantas sea la siguiente:

- la planta baja con 237 plazas se destinarían para los *empleados*, tal y como se proponía en el Proyecto Constructivo.
- la planta primera con 241 plazas se destinarían para las *compañías*, a diferencia del Proyecto Constructivo, en el cual se proponía que se destinara para aparcamiento de *vehículos privados*.





Con estas plazas más las plazas del aparcamiento P-2, se dispondrían de 520 plazas para *compañías*, suficientes para cubrir las necesidades de las mismas.

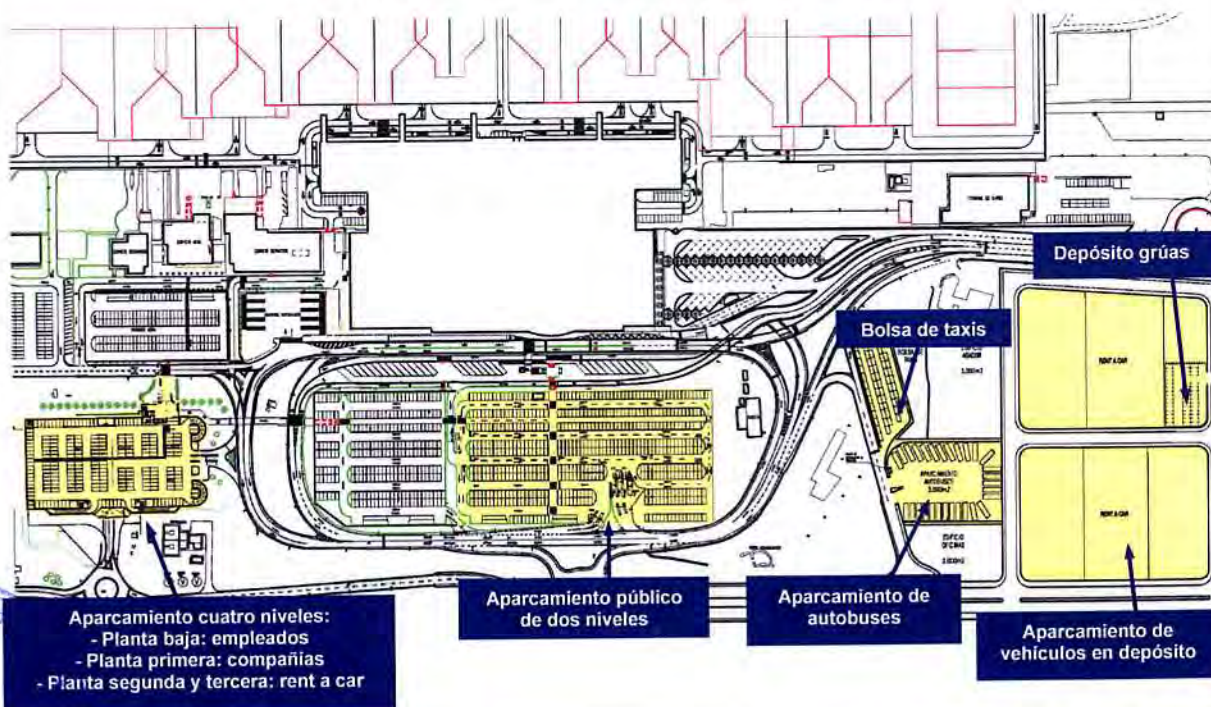
- las plantas segunda y tercera se seguirían destinando al estacionamiento de vehículos rent a car, con una capacidad de 234 plazas y 217 plazas, respectivamente, contabilizando un total de 451 plazas para *vehículos de alquiler*.

Además para cubrir las necesidades restantes de aparcamientos para empleados, se seguirían manteniendo el actual aparcamiento de empleados, con una capacidad de 150 plazas, que añadidas a las plazas de la planta baja del futuro P-3, se dispondrían de un total de 387 plazas de *empleados*.

También se creará un aparcamiento para *autobuses* en las proximidades del vial que da acceso y salida al aeropuerto, con capacidad para 29 nuevas plazas, al noreste del Edificio Terminal. Contiguo a este aparcamiento se creará una *bolsa de taxis* con capacidad para 53 plazas, y un *aparcamiento de vehículos de alquiler en depósito* con una superficie de 19.000 m<sup>2</sup> en la zona denominada urbanización de servicios al pasajero, en la cual también se destinaría un espacio de 1.000 m<sup>2</sup> para el *depósito de grúas*, con capacidad para 46 plazas.

Con estas actuaciones en los aparcamientos se cubrirían todas las necesidades de aparcamientos.

Ilustración 5.16.- Alternativa 2 de aparcamiento de vehículos





Alternativa 3

En esta alternativa 3, ver Ilustración 5.17, se propone el desplazamiento del centro de emisores a una parcela que se ubica en las proximidades de la vivienda del director, al este del aeropuerto, de forma que se construyan más plazas de aparcamiento en la ubicación que en la actualidad ocupa el centro de emisores, de esta forma el aparcamiento P-1 dispondría de una capacidad de 530 plazas aproximadamente de *aparcamiento público*.

Además se propone la construcción de un aparcamiento de tres niveles en el actual P-2, con la siguiente distribución por nivel: planta baja y primera, de aproximadamente 250 plazas cada una que se destinarían a *aparcamiento público*; y la segunda planta con capacidad para 250 plazas, que se destinarían a las *compañías*. Por tanto se dispondrían de un total de 1.030 plazas de aparcamiento público, suficientes para cubrir las necesidades futuras de los mismos.

Se propone que en el futuro edificio de aparcamientos P-3 la distribución de las plantas sea la siguiente:

- la planta baja con 237 plazas se destinarían para los *empleados*, tal y como se proponía en el Proyecto Constructivo.

- la planta primera con 241 plazas se destinarían para las *compañías*, a diferencia del Proyecto Constructivo, en el cual se proponía que se destinara para aparcamiento de *vehículos privados*. Con estas plazas más las plazas del aparcamiento P-2, se dispondrían de 491 plazas para *compañías*, suficientes para cubrir las necesidades de las mismas.

- las plantas segunda y tercera se seguirían destinando al estacionamiento de vehículos rent a car, con una capacidad de 234 plazas y 217 plazas, respectivamente, contabilizando un total de 451 plazas para *vehículos de alquiler*.

Además para cubrir las necesidades restantes de aparcamientos para empleados, se seguirían manteniendo el actual aparcamiento de empleados, con una capacidad de 150 plazas, que añadidas a las plazas de la planta baja del futuro P-3, se dispondrían de un total de 387 plazas de *empleados*.

También se creará un aparcamiento para *autobuses* en las proximidades del vial que da acceso y salida al aeropuerto, con capacidad para 29 nuevas plazas, al noreste del Edificio Terminal. Contiguo a este aparcamiento se creará una *bolsa de taxis* con capacidad para 53 plazas, y un *aparcamiento de vehículos de alquiler en depósito* con una superficie de 19.000 m<sup>2</sup> en la zona

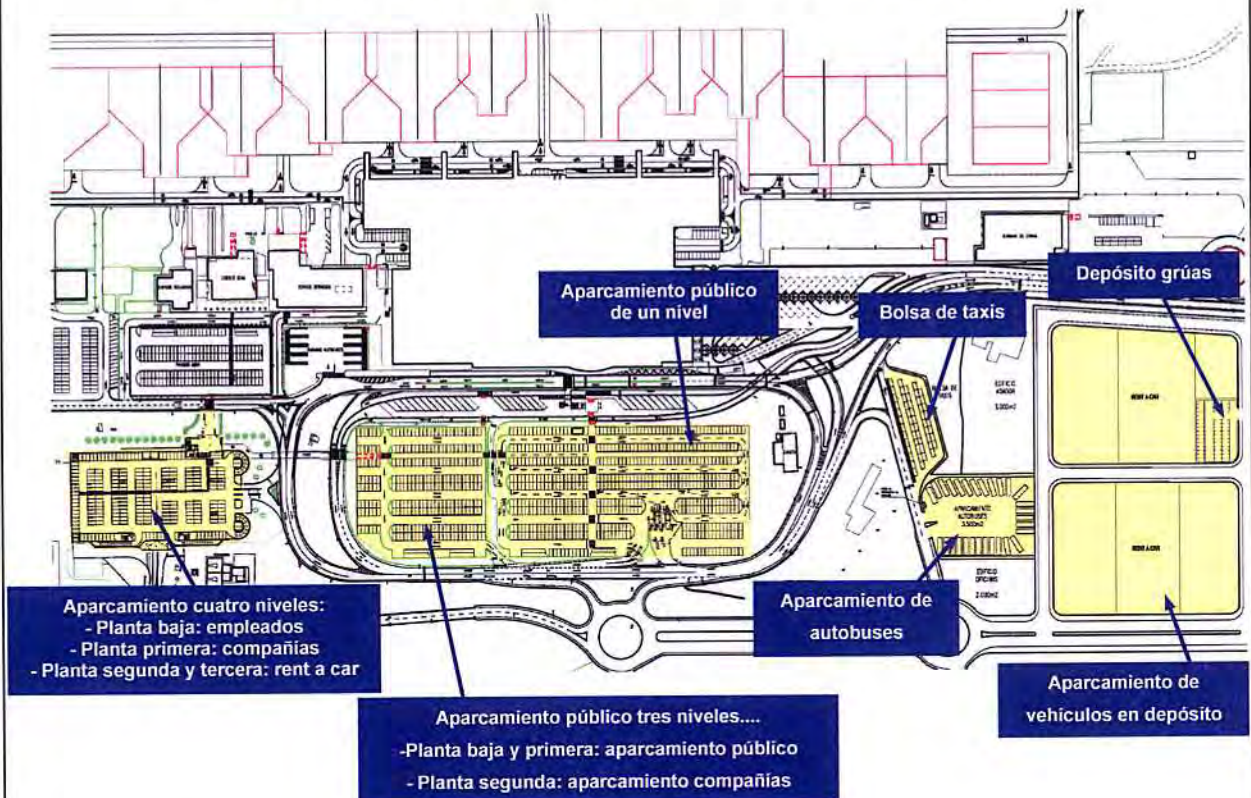




denominada urbanización de servicios al pasajero, en la cual también se destinaría un espacio de 1.000 m<sup>2</sup> para el depósito de grúas, con capacidad para 46 plazas.

Con estas actuaciones en los aparcamientos se cubrirían todas las necesidades de aparcamientos.

Ilustración 5.17.- Alternativa 3 de los aparcamientos del desarrollo previsible



### 5.2.3.2. Criterios de valoración

Las alternativas expuestas en el apartado anterior deben analizarse y evaluarse según distintos criterios de tipo técnico y otros de carácter más específico en función del aeropuerto de que se trate y de su problemática. A continuación se enumeran los criterios que se han considerado más adecuados para evaluar las alternativas de la Torre de Control y de los aparcamientos de vehículos del Aeropuerto de Menorca.





### Torre de Control

1. Visibilidad del campo de vuelos: deben considerarse las afecciones visuales que afecten a la visibilidad de la aeronave en todo el campo de vuelos (pista, calle de rodaje y plataforma).
2. Altura de Torre de Control: debe considerarse la cota del terreno de la posible ubicación, puesto que la cota de terreno y la altura, de la servidumbre aeronáutica y radioeléctrica en dicha ubicación, limitan la altura de la Torre de Control.
3. Accesibilidad: debe de tenerse en cuenta la situación, para accesibilidad a la misma, y la distancia a la zona de servicios del aeropuerto.
4. Implicaciones administrativas: las necesidades de terrenos de cada alternativa así como la coordinación necesaria con otras administraciones que puedan implicar alguna traba en la ejecución de determinadas soluciones deben ser detectadas.

### Aparcamiento de vehículos

1. Accesibilidad: debe tenerse en cuenta la situación y la distancia del aparcamiento de vehículos privados respecto al Edificio Terminal, así como la facilidad para cubrir a pie el trayecto entre ambos.
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.
3. Repercusión en el resto de instalaciones: este criterio evaluará la repercusión de las distintas alternativas de ampliación del aparcamiento en las instalaciones adyacentes.
4. 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. 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.





### 5.2.3.3. Valoración de alternativas

#### TORRE DE CONTROL

1. Visibilidad del campo de vuelos: debido a la ampliación del Edificio Terminal hacia la plataforma de aviación comercial, la alternativa 2 de ubicación de Torre de Control (pág. 5.24), no tendría buena visibilidad de los puestos de estacionamiento de aviación comercial situados al noroeste de la posible ubicación de la torre, que quedarían tapados por la misma. La alternativa 4 (pág. 5.25) tendría todavía peor visibilidad puesto que tendría una ubicación muy próxima a la de la propuesta en la alternativa 2 y además tendría la altura de la actual, menor que la propuesta en la alternativa 2.

La visibilidad del campo de vuelos de la alternativa 1 (pág. 5.23) es la óptima, puesto que desde la ubicación de la Torre de Control no existe ningún obstáculo que afecte a la visibilidad del campo de vuelos: pista (ambas cabeceras), calle de rodaje y plataforma, de aviación comercial y general (desde la cual no existen zonas sin visibilidad, al estar la torre justo en frente de la plataforma de Aviación Comercial).

La alternativa 3 (pág. 5.24) no tendría tan buena visibilidad como al alternativa 1, pero sí tendría mejor visibilidad del campo de vuelos (incluida la plataforma) que la alternativa 2, al estar adelantada a la línea de la torre de la alternativa 2 y tener mejor ángulo de visión a la plataforma.

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

2. Altura de Torre de Control: la cota de terreno de la ubicación de la Torre de Control en la alternativa 1 es de aproximadamente 85 m y la altura de la superficie horizontal interna en dicho punto es de aproximadamente 134 m, siendo posible la ubicación de una torre de aproximadamente 49 m como máximo, previo estudio radioeléctrico aeronáutico debido a la proximidad del VOR, con el que se demuestre que no se compromete la seguridad ni queda afectada de manera significativa la regularidad de las operaciones.

Con la alternativa 2 la cota de terreno de la ubicación de la torre es de aproximadamente 85 m y la altura de la superficie de transición de la pista de contingencia instrumental de no precisión en dicho punto es de aproximadamente de 112 m, siendo posible construir una Torre de Control con una altura máxima de 32 m, altura mayor a la de la actual Torre de Control de 26 m y que además se encuentra en la misma línea que la alternativa 2.

La alternativa 4 tendría la misma altura que la alternativa 2.





Con la alternativa 3 la cota de terreno de la ubicación de la Torre de Control es de aproximadamente 80 m y la altura de la superficie de transición de la pista de contingencia instrumental de no precisión en dicho punto es de aproximadamente de 105 m, siendo posible construir una torre de control con una altura máxima de 25 m, inferior a la altura de la actual, que es de 26 m.

Por tanto, según este criterio, resultarían seleccionadas la alternativa 2 y 4, ya que no necesitarían de previo estudio radioeléctrico aeronáutico y la altura que tendría la Torre de Control sería aceptable, siendo más alta que la actual.

3. Accesibilidad: la alternativa 2, 3 y 4 presentan mejor accesibilidad, puesto que se encuentran muy próximas a la zona de servicios aeroportuarios y el acceso es el mismo que el del aeropuerto, sin embargo en la alternativa 1, la Torre de Control se encontraría más alejada del resto de zonas de servicio y tendría un acceso que es independiente al del aeropuerto.

Por tanto, según este criterio, resultarían seleccionadas la alternativa 2, 3 y 4.

4. Implicaciones administrativas: la alternativa 1 implica la necesidades de expropiar la parcela propuesta para la ubicación de la torre de control, sin embargo con la alternativa 2, 3 y 4 no habría necesidad de terrenos, ya que la ubicación de la nueva Torre de Control en la alternativa 2 y la alternativa 4 no afectaría a ningún edificio y en la alternativa 3 se correspondería con parte de la zona de reserva aeroportuaria.

Por tanto, según este criterio, resultarían seleccionadas la alternativa 2, 3 y 4, puesto que no tienen necesidad de terrenos no propiedad de **Aena**.

#### ALTERNATIVAS APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS

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. Accesibilidad: en cuanto al aparcamiento de vehículos debe tenerse en cuenta la situación y la distancia del aparcamiento de vehículos privados al Edificio Terminal, así como la facilidad de cubrir peatonalmente el trayecto entre ambos; por dicho criterio se selecciona la alternativa 2 (pág. 5.29) al estar más próximo el aparcamiento P-1 al Edificio Terminal y ser el aparcamiento público con más niveles y por tanto con más plazas de aparcamiento.







**2. Cuantía de las inversiones:** la alternativa 2 es la que resulta más económica al ser la alternativa que propone la menor construcción en altura. Todas las alternativas consideran la construcción del aparcamiento P-3 con 4 niveles, además, las otras construcciones en altura que se consideran son: la alternativa 1 (pág. 5.28) el aparcamiento de empleados y el aparcamiento P-2, ambos con dos niveles, la alternativa 2 el aparcamiento P-1 con dos niveles, y la alternativa 3 (pág. 5.31) el aparcamiento P-2 pero con tres niveles.

**3. Repercusión en el resto de instalaciones:** puesto que este criterio evalúa la repercusión de las distintas alternativas de ampliación del aparcamiento en las instalaciones adyacentes; los que menos repercusiones tendrían serían la alternativa 2 y la alternativa 3 puesto que sólo se edificaría, a parte del proyecto de aparcamiento P-3, el aparcamiento P-1 y P-3 respectivamente.

**4. 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 1 y la alternativa 2 frente a la alternativa 3 que edifica un aparcamiento de tres alturas.

#### 5.2.4. Alternativa seleccionada

##### ZONA DE PASAJEROS

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

- Reestructuración de la sala de recogida de equipajes de la ampliación del Edificio Terminal y equiparla con dos hipódromos más de recogida de equipajes narrow body, uno a corto plazo, y el otro para el largo plazo.
- Reubicación y ampliación a seis de los puestos de control de pasaportes en llegadas a corto plazo.

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: 1.010 plazas de aparcamiento público, 449 plazas de aparcamiento de compañías, 1.330 plazas de aparcamiento "rent a car", de los cuales 400 son para vehículos en contrato y 930 son para vehículos en depósito, 298 plazas de aparcamiento empleados, 28 plazas de bolsa de taxis, 46 plazas de depósito de grúas y 67 plazas de aparcamiento de autobuses, lo que suponen un total de 3.228 plazas.

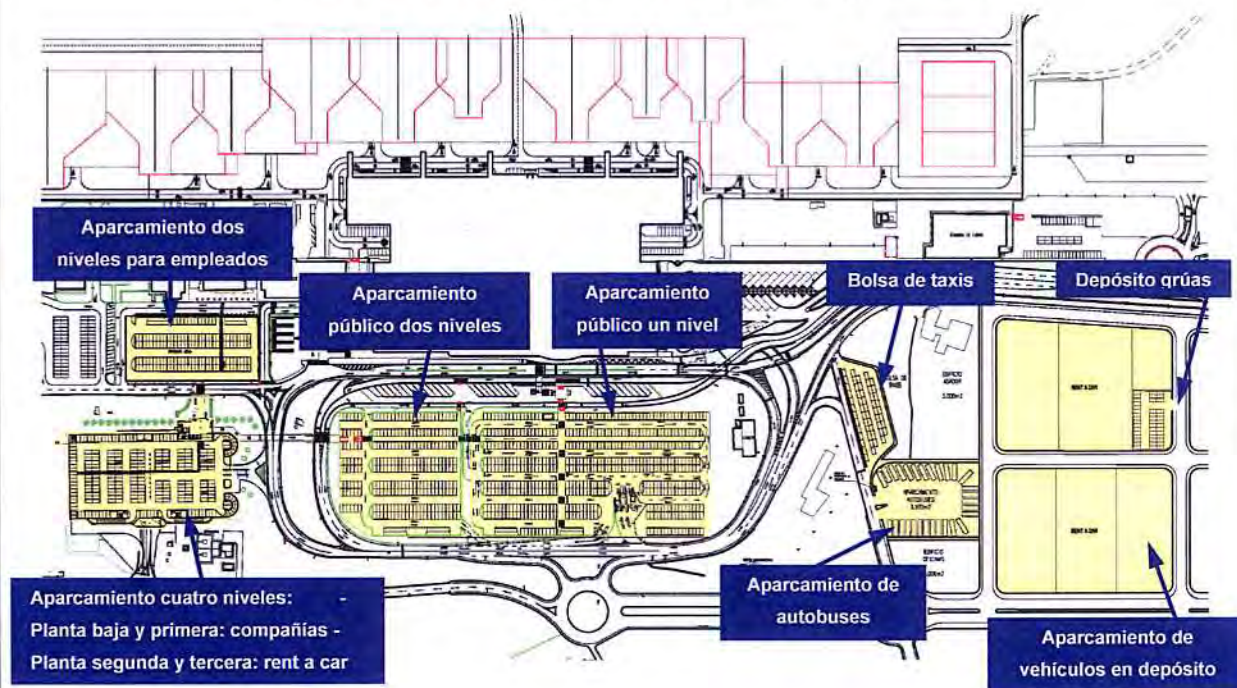




Se ha seleccionado la alternativa 1 (pág. 5.28) por sus ventajas a la hora de realizar futuras ampliaciones del aparcamiento mediante la construcción de nuevos niveles en el aparcamiento P-2 y la posibilidad de construir un edificio de aparcamientos de varios niveles en el P-1, por lo que se propone la construcción de un edificio de aparcamientos de cuatro niveles en el actual P-3, con capacidad para 929 plazas, un edificio de aparcamientos de dos niveles en la parcela del actual aparcamiento público P2, con capacidad aproximada para 500 plazas, y se ampliarán las plazas del aparcamiento P1, que dispondrá de una capacidad de 530 plazas.

La distribución de las plazas de aparcamiento se muestra en la Ilustración 5.18.

**Ilustración 5.18.- Situación futura de las plazas de aparcamiento**



Se crearán un aparcamiento para autobuses con capacidad para 29 nuevas plazas, una bolsa de taxis con capacidad para 53 plazas, un aparcamiento de vehículos de alquiler en depósito con una superficie de 19.000 m<sup>2</sup> y se destinará un espacio de 1.000 m<sup>2</sup> para el depósito de grúas, con capacidad para 46 plazas.





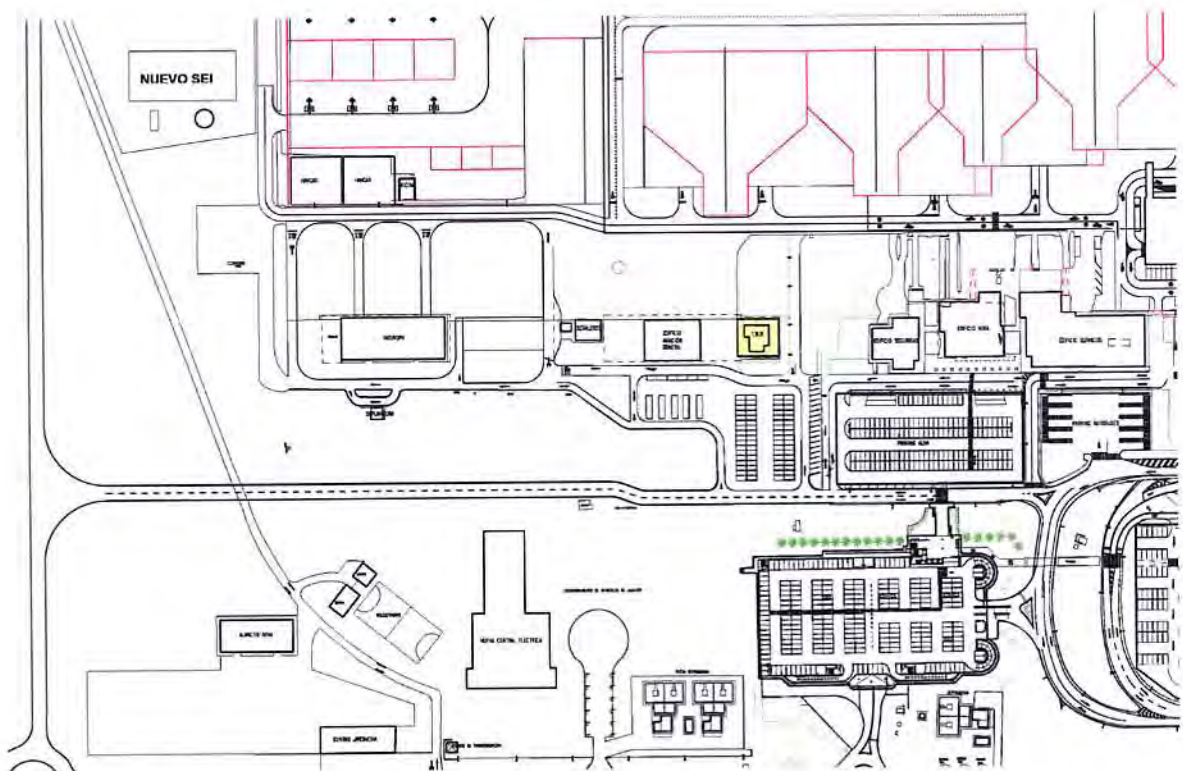


## ZONA DE SERVICIOS

Una vez examinadas las alternativas 1, 2, 3 y 4, desde la perspectiva de los cuatro criterios considerados, la alternativa más adecuada es la de ubicar la Torre de Control contigua al nuevo Edificio Terminal y a la actual Torre de Control (alternativa 2, pág. 5.24).

Esta alternativa 2 permite tener una visibilidad aceptable del campo de vuelos, a excepción de los puestos de estacionamiento de aviación comercial situados al noroeste de la plataforma, donde habría alguna zona de sombra que sería provocada por la ampliación hacia el lado aire del Edificio Terminal, la altura máxima es de 32 m, superior a los 26 m de la actual torre, la accesibilidad es buena, ya que se encuentra muy próxima al resto de zonas de servicios, y no necesita disponer de terrenos no propiedad de **Aena**.

**Ilustración 5.19.- Alternativa de Torre de Control seleccionada (Alternativa 2)**



Se propone el traslado del centro de emisores a una parcela al este del aeropuerto, en las proximidades de la vivienda del director.

Se ha detectado también la necesidad de ampliar el Bloque Técnico en 78 m<sup>2</sup>, las cuales quedan cubiertas con el espacio reservado dentro del Edificio Terminal ampliado.



Se propone la construcción de un edificio de aparcamientos de dos niveles con capacidad para 300 plazas para empleados, en el actual aparcamiento de empleados.

#### ZONA DE ABASTECIMIENTO

Las necesidades de depósito de combustible que se obtienen, quedan cubiertas por el suministro de combustible por CLH, desde fuera del aeropuerto, a través de un oleoducto.

Se propone como actuación el desplazamiento de la parcela de combustibles próxima a la plataforma de aviación comercial, a las proximidades de la zona de prácticas del SEI, al norte del aeropuerto.

Además se propone la construcción de una nueva depuradora entre el aparcamiento P3 y la nueva central eléctrica por varias razones. Para cubrir las necesidades actuales y futuras de caudal como de regulación, al ser muy diferentes las temporadas de verano e invierno. Por motivos medioambientales, al dotar a la nueva depuradora de sistemas de tratamiento de aguas hidrocarbonadas procedentes de la plataforma. Y debido a la antigüedad de la misma y el avanzado estado de uso de sus equipos.

#### OTRAS INSTALACIONES

Una necesidad adicional detectada por el análisis capacidad/ demanda es la de ampliar las extensiones de centralita telefónica, para disponer de las 504 líneas requeridas en el horizonte de desarrollo previsible.







### 5.3. Necesidades de terrenos

Las propuestas realizadas para el desarrollo del Aeropuerto de Menorca 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, requiere más terrenos que los definidos en el Plan Director aprobado por Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001, sin embargo se ajustan 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 terrenos" pueden observarse las necesidades de terrenos para el Plan Director revisado.





## 5.4. Actuaciones propuestas

### 5.4.1. Espacio aéreo

Para facilitar la operación por la pista 19R se propone la instalación de un sistema de aproximación de precisión ILS para dicha pista, tal y como estaba previsto en el Plan Director aprobado en 2001.

### 5.4.2. Subsistema de movimiento de aeronaves

#### 5.4.2.1. Campo de vuelos

En la actualidad 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 pista de contingencia, 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 uso público, aprobadas mediante el Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo. Entre estos objetos se halla el VOR/DME, para lo cual se propone su desplazamiento fuera de la franja, ya que está planificado su sustitución por un DVOR/DME. En este documento se propone una posible ubicación para este DVOR/DME, pero será Navegación Aérea quien fije su localización definitiva. Otra instalación que se debe trasladar fuera de la franja es la caseta de la senda de planeo del ILS de la pista 01L.

Además, la pista de vuelo 01L-19R dispone actualmente de sendas áreas de seguridad de extremo de pista (RESA's) en ambas cabeceras, de medidas de 240 m x 150 m en la cabecera 19R y 90 m x 90 m en la cabecera 01L, por lo que será preciso ampliar esta última a 240 m x 150 m.

De la misma forma, la pista de contingencia 01R-19L dispone actualmente de sendas áreas de seguridad de extremo de pista (RESA's) en ambas cabeceras, de medidas de 240 m x 150 m en la cabecera 01R y 150 m x 90 m en la cabecera 19L, por lo que sería preciso ampliar esta última a 240 m x 150 m.

Para esta pista de contingencia se mantendrán las mismas condiciones de utilización que en la actualidad:

- Será de uso exclusivo en situaciones de contingencia, utilizándose como rodadura en condiciones normales. Su puesta en servicio será anunciada por NOTAM.





- Debido a la reducida distancia entre las pistas 01L/19R y 01R/19L no se utilizarán ambas simultáneamente.
- La pista 01R es una pista de vuelo instrumental, mientras que la 19L no lo es.
- Cuando la pista 01R/19L esté operativa se mantendrán libres los puestos de estacionamiento 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14 y 16. Asimismo, debido a la inexistencia de márgenes suficientemente consolidados, se limita el uso de la pista 01R/19L a aeronaves de envergadura máxima de 36 m.

Por otra parte, 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 constituyen las servidumbres aeronáuticas. A tal fin se ha considerado la altura del vallado estándar empleado por **Aena** en sus instalaciones, que es de 3,2 m, y se ha desplazado éste con respecto al eje de la pista y a los umbrales la distancia necesaria que permita evitar la vulneración de alguna servidumbre.

Además se incluirá dentro del futuro límite aeroportuario el espacio suficiente para que pueda discurrir un viario perimetral paralelamente al vallado anteriormente referido. Para lograr ambos objetivos se mantendrá una distancia mínima de 30 m entre el límite de la franja de la pista y el vallado perimetral.

Los comentarios anteriores respecto a la pista de vuelo principal se harán extensivos a la pista de contingencia.

#### 5.4.2.2. Plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales

No hay actuaciones propuestas para la plataforma de Aviación Comercial en este Plan Director, puesto que con la reordenación de la disposición de los puestos de estacionamiento, sin incremento de la superficie, que proponía el Plan Director anterior, los puestos de estacionamiento se incrementan a los 20 puestos de estacionamiento actuales, los cuales satisfacen todas las necesidades hasta largo plazo.

Al igual que en la situación actual, no se dispone una infraestructura específica como puesto de estacionamiento aislado, designándose en el manual correspondiente del aeródromo una zona de aislamiento, así como otra zona para casos específicos de amenaza de bomba, indicadas ambas en la Ilustración 5.20.





Ilustración 5.20.- Zonas de aislamiento de aeronaves



#### 5.4.2.3. Plataforma de estacionamiento de Aviación General

Deberá procederse a la construcción de una calle de acceso a la pista de contingencia desde la plataforma de Aviación General para los helicópteros evitando los colapsos que estas aeronaves provocan en la plataforma. Se señalizarán dos puestos de estacionamiento de helicópteros, para lo cual se perderán 6 puestos de Aviación General, disminuyendo los puestos de estacionamiento de 35 a 29. La nueva calle de acceso a la pista de contingencia y la señalización de los puestos de estacionamiento de helicópteros en la plataforma de Aviación General se indican en el Plano 4.1: Zona de Servicio Propuesta; Estructura.

### 5.4.3. Subsistema de actividades aeroportuarias

#### 5.4.3.1. Zona de Pasajeros

Además de la ampliación del Edificio Terminal ya en marcha, que consiste en la construcción de un nuevo dique de 230 x 30 m sobre la plataforma actual con cinco pasarelas y un tercer dique de conexión entre el edificio existente y el futuro, se propone la reestructuración de la sala de recogida de equipajes de la ampliación del Edificio Terminal y su equipamiento con dos hipódromos más de recogida de equipajes narrow body, la reubicación de los cuatro puestos de control de pasaportes en llegadas de la planta de facturación a la planta de recogida de equipajes, con capacidad para colocar seis controles de pasaportes.

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

En cuanto a los aparcamientos, las actuaciones propuestas comprenden la construcción de un edificio de aparcamiento de cuatro niveles en el actual P-3 para vehículos de alquiler y de





compañías, con capacidad para 929 plazas. Asimismo se precisa la construcción de un aparcamiento de dos niveles en el actual P-2 con una capacidad de estacionar 500 vehículos privados. Además se propone la ampliación de las plazas de aparcamiento del P-1 hasta 530 plazas de aparcamiento para vehículos privados, debido al traslado del centro de emisores.

Se construirá una nueva área de dársenas para autocares al norte del aparcamiento P-1 con capacidad para 29 autocares, y respecto a los taxis, será necesaria la construcción de una bolsa de taxis con capacidad para 53 plazas.

Se destinará de 19.000 m<sup>2</sup> para los vehículos de alquiler en depósito.

Se destinará una superficie de 1.000 m<sup>2</sup> para alojar 46 plazas para depósito de grúa en la zona denominada urbanización de servicios al pasajero, al norte 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.

Los viales interiores deberán adecuarse al acceso sur propuesto, de modo que sería preciso crear un área de coordinación entre **Aena** y el ayuntamiento del término municipal afectado, que en este caso es el término municipal de San Luis.

Además se propone un nuevo acceso interior que discurre paralelamente al actual, al este de la actuación de urbanización de zonas de servicio al pasajero.

#### 5.4.3.2. Zona de Carga

No hay actuaciones propuestas para la zona de carga en este Plan Director, puesto que con el Edificio Multifuncional de Carga, recientemente construido, se satisfacen todas las necesidades hasta largo plazo.

#### 5.4.3.3. Zona de Apoyo a la Aeronave

No se propone la construcción de ninguna instalación de apoyo a la aeronave en este Plan Director.





#### 5.4.3.4. Zona de Servicios

Se propone la construcción de una nueva torre de control, debido al elevado número de años en servicio de la actual, y también por necesidad de disponer de una superficie mayor, de acuerdo con los informes de la Dirección de Navegación Aérea. La nueva torre se ubicará de modo que no vulnere las superficies de transición de la pista principal y la pista de contingencia.

Se propone la construcción de un edificio de aparcamientos de dos niveles con capacidad para 300 plazas para empleados, en el actual aparcamiento de empleados.

Se propone el traslado del centro de emisores de las proximidades del aparcamiento P-1 al este del aeropuerto, en las proximidades de la vivienda del director.

Se trasladaran los almacenes y talleres de Aena a una nueva ubicación.

Se propone la urbanización de la zona de servicios al norte del aeropuerto.

Se construirán nuevos viales para dar acceso y salida a la Zona de Aviación General.

#### 5.4.3.5. Zona de Aviación General

Se propone la construcción de un Edificio Terminal de Aviación General, con una superficie aproximada de 550 m<sup>2</sup>, y un aparcamiento de vehículos particulares, taxis y autobuses, situado en frente. Para ello se utilizará la superficie que ocupaba la antigua central eléctrica y, el edificio de almacenes y talleres, ubicado al lado de la misma. Se urbanizará toda la zona de Aviación General y se dispondrá de un vial, con entrada y salida al vial actual que discurre por el Edificio Terminal de aviación comercial y, el parking P1 y P2.

#### 5.4.3.6. Zona de Abastecimiento

Se propone como actuación el desplazamiento de la parcela de combustibles próxima a la plataforma de aviación comercial, a las proximidades de la zona de prácticas del SEI, al norte del aeropuerto.

También se propone la construcción de una nueva depuradora entre el aparcamiento P3 y la nueva central eléctrica.





#### 5.4.3.7. Zona de Actividades Complementarias

Adecuación del antiguo Edificio Terminal de Carga que pasa a ser Edificio para Compañías.

#### 5.4.3.8. Otras instalaciones

No hay actuaciones propuestas para otras instalaciones en este Plan Director.

#### 5.4.4. Zona de reserva

No hay actuaciones propuestas para esta zona en este Plan Director.

#### 5.4.5. Varios

No hay nada que reseñar en este apartado de este Plan Director.

#### 5.4.6. Adquisición de terrenos

Se requerirá la adquisición de los terrenos que sean necesarios, como se indica en el Plano 4.3: "Zona de Servicio Propuesta. Necesidades de Terreno", para tener el límite de la Zona de Servicio Propuesta en el mismo.

#### 5.4.7. Resumen

El conjunto de actuaciones propuestas dentro de la Zona de Servicio se muestra en la Tabla 5.5. En los siguientes apartados se describen brevemente dichas actuaciones.





Plan Director del Aeropuerto de Menorca	Código IPD 116.200
<b>Tabla 5.5.- Actuaciones propuestas</b>	
Zona afectada por las actuaciones	Observaciones
<b>Campo de vuelos</b>	
Regularización de la franja y RESA de la pista 01L-19R y de la pista de contingencia	Implica aumento del límite aeroportuario respecto Plan Director 2001
Desplazamiento o eliminación de objetos en franja, RESA por vulneración de servidumbres: eliminación VOR/DME y traslado de la caseta del GP/ ILS pista 01L.	-
Reposición del camino perimetral y cerramiento	Camino perimetral
<b>Plataforma</b>	
Señalización de dos puestos de helicópteros en la plataformas de Aviación General	-
Construcción de una calle de acceso a la calle de rodadura	-
<b>Subsistema Actividades Aeroportuarias</b>	
Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros	Zona de Pasajeros
Construcción de edificio de aparcamientos de cuatro alturas en el actual P-3 (929 plazas)	Zona de Pasajeros
Construcción de un edificio de aparcamientos de dos alturas en el actual P-2 (500 plazas)	Zona de Pasajeros
Ampliación del aparcamiento P-1 (530 plazas totales)	Zona de Pasajeros
Construcción de un nuevo bloque de dársenas para autocares (29 plazas)	Zona de Pasajeros
Nueva bolsa de taxis (53 plazas)	Zona de Pasajeros
Urbanización de zona de servicios al pasajero: aparcamiento de vehículos de alquiler en depósito (19.000 m <sup>2</sup> ) y depósito grúas (46 plazas)	Zona de Pasajeros
Nuevo acceso al aeropuerto	Zona de Pasajeros
Nuevo acceso interior	Zona de Pasajeros
Adecuación viales interiores	Zona de Pasajeros
Construcción una nueva Torre de Control	Zona de Servicios
Traslado de los Talleres y Almacén de <b>Aena</b>	Zona de Servicios
Traslado del Centro de Emisores	Zona de Servicios
Construcción de un edificio de aparcamientos de dos niveles para empleados (300 plazas)	Zona de Servicios
I.MEMORIA. Cap.5.- Desarrollo Previsible	Página 5.47







## Plan Director del Aeropuerto de Menorca

Código IPD 116.200

Zona afectada por las actuaciones	Observaciones
Nuevos viales de servicio para Zona de Aviación General y urbanización de la zona de servicio	Zona de Servicios
Construcción de un Edificio Terminal de Aviación General	Zona de Aviación General
Construcción de aparcamiento de vehículos (68 plazas turismos, 5 autobuses y 6 taxis)	Zona de Aviación General
Instalación nueva depuradora	Zona de Abastecimiento
Desplazamiento de depósitos de combustibles en campo de vuelos	Zona de Abastecimiento
Adecuación del antiguo Edificio Terminal de Carga	Zona de Actividades Complementarias

## Expropiaciones

Expropiaciones

## Navegación Aérea

Instalación de un sistema de aproximación instrumental de precisión ILS por la pista 19R

Instalación DVOR/DME en sustitución del actual.





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

El Aeropuerto de Menorca, declarado de Interés General del Estado según el artículo 149.1.20.a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) "4-D"; asimismo, está clasificado como "aeropuerto de primera categoría" según la clasificación del artículo 22 de la ley 14/2000 de 29 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 3228/1974, de 8 de noviembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Menorca.

El Aeropuerto de Menorca se encuentra principalmente en terrenos del término municipal de Mahón, y en las proximidades de la cabecera 01 en terrenos del término municipal de Sant Lluís,.

El Aeropuerto de Menorca sirve fundamentalmente dos tipos de tráfico, internacional de tipo no regular y nacional de tipo regular, alcanzando un tráfico en el año 2006 de aproximadamente 2.690.000 pasajeros totales, lo que supuso un incremento del 3,9 por 100 respecto del año anterior.

El aeropuerto dispone de una pista, denominada 01L-19R, de 2.550 x 45 metros, con dos calles de salida rápida para aterrizajes por la 01L, una calle de salida rápida para aterrizajes por la 19R, dos calles de salida perpendiculares, calles de acceso a las cabeceras 01L y 19R con apartadero de espera y una calle de rodaje paralela a la pista que está habilitada como pista de contingencia 01R-19L. El campo de vuelo tiene una capacidad declarada de 20 movimientos a la hora. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 20 puestos de estacionamiento. Estas infraestructuras son suficientes para atender la demanda prevista, por lo que no serían necesarias actuaciones para adaptar el campo de vuelos ni la plataforma al tráfico esperado.

En cuanto al Edificio Terminal de pasajeros, el del Aeropuerto de Menorca cuenta con tres plantas. En la planta baja se tratan las llegadas, con dos zonas de recogida de equipajes y un vestíbulo de llegadas, una zona destinada a la aduana, control de pasaportes y una zona comercial, de restauración y de servicios. En la planta intermedia se tratan las salidas, con un vestíbulo, las salas de espera y embarque, cinco filtros de seguridad y zonas comerciales. En total, el Edificio Terminal actual dispone de unos 21.000 metros cuadrados.







Considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de Menorca, como de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares y 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 del Aeropuerto de Menorca 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.

Este nuevo Plan Director del Aeropuerto de Menorca 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 altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista a largo plazo.

Las principales actuaciones del campo de vuelos consisten en la regularización de las RESAs de ambas pistas de acuerdo a las disposiciones del Real Decreto 862/2009 de 14 de mayo, el traslado o eliminación de los objetos que por hallarse en el área de seguridad de extremo de pista o en la franja de pista, supongan un obstáculo o vulneren alguna servidumbre, y dotación de un sistema instrumental de precisión ILS para las aproximaciones por la cabecera 19R. En cuanto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves, se propone la señalización de dos puestos de estacionamiento de helicópteros, disminuyendo en seis los puestos de estacionamiento de aviación general; además se propone la construcción de una calle de acceso para los helicópteros.

En la zona de pasajeros la principal actuación propuesta es la recientemente ejecutada ampliación del Edificio Terminal, que consiste en la construcción de un nuevo dique de 230 x 30 m sobre la plataforma actual con cinco pasarelas y un tercer dique de conexión entre el edificio existente y el futuro. Además de la ampliación del Edificio Terminal, será necesario la reestructuración de la sala de recogida de equipajes de la ampliación del Edificio Terminal y su equipamiento con dos hipódromos más de recogida de equipajes narrow body, la reubicación de los cuatro puestos de control de pasaportes en llegadas de la planta de facturación a la planta de recogida de equipajes, con capacidad para colocar seis controles de pasaportes.

Además, se deberán llevar a cabo actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias: construcción de un edificio de aparcamientos de cuatro niveles en el actual P-3 para





los vehículos de alquiler y las compañías; construcción de un aparcamiento de dos niveles para empleados en el actual aparcamiento de empleados, construcción de un aparcamiento de dos niveles en el actual P-2; traslado del centro de emisores y posterior ampliación del aparcamiento de vehículos privados P-1; construcción de nuevas dársenas para autobuses; construcción de una bolsa de taxis; urbanización de una zona para los vehículos de alquiler en depósito, y construcción de depósito para grúas; construcción de una nueva torre de control; construcción de un Edificio de Aviación General con sus respectivos aparcamientos; construcción de una depuradora; traslado del taller y almacén de **Aena**; traslado de depósitos de combustibles en el campo de vuelos; así como la urbanización de distintas áreas.

La zona de servicio del aeropuerto delimitada por este Plan Director tiene una superficie estimada de 315,489 hectáreas, de las cuales 236,154 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 51,020 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 28,315 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 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 movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 236,154 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.





1.1. Campo de vuelos: Está integrado por una pista de denominación 01L-19R, y una calle de rodaje paralela habilitada como pista de contingencia, de denominación 01R-19L, además de una serie de calles de salida y las franja de seguridad de ambas pistas. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al este 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 las 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 51,020 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: 22,22 hectáreas.

2.2. Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 1,173 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. En este aeropuerto no existe ninguna superficie asignada a esta zona.

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: 17,333 hectáreas.





2.5. Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 1,374 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: 1,348 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 7,572 hectáreas.

3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 28,315 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 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 Menorca, tanto las establecidas en el Decreto 3228/1974 como las propuestas hasta su desarrollo previsible. Igualmente, a tales efectos, se encuentran recogidas las isófonas actuales y previstas en los planos nº 6. Asimismo, 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 un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

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

Punto	X	Y	Punto	X	Y
1	603.863,12	4.410.511,79	36	603.996,50	4.411.403,21
2	603.866,90	4.410.536,89	37	604.002,03	4.411.434,74
3	603.902,34	4.410.531,5	38	604.009,53	4.411.433,23
4	603.886,00	4.410.575,72	39	604.029,33	4.411.526,33
5	603.884,48	4.410.581,75	40	604.021,75	4.411.599,46
6	603.883,91	4.410.586,88	41	604.021,65	4.411.601,86
7	603.884,23	4.410.592,53	42	604.021,81	4.411.603,6
8	603.885,42	4.410.599,8	43	604.023,84	4.411.614,805
9	603.900,62	4.410.667,69	44	603.871,12	4.411.636,96
10	603.902,06	4.410.675,15	45	603.894,70	4.411.799,48
11	603.902,29	4.410.680,15	46	603.892,51	4.411.799,4
12	603.903,54	4.410.705,15	47	603.887,78	4.411.794,59
13	603.904,85	4.410.728,74	48	603.885,27	4.411.789,17
14	603.905,25	4.410.737,45	49	603.879,18	4.411.779,82
15	603.906,35	4.410.745,57	50	603.871,50	4.411.771,55
16	603.908,37	4.410.756,28	51	603.863,41	4.411.762,23
17	603.916,70	4.410.793,58	52	603.855,59	4.411.757,08
18	603.917,92	4.410.800,39	53	603.845,14	4.411.749,96
19	603.917,82	4.410.814,48	54	603.837,57	4.411.748,13
20	603.917,32	4.410.837,66	55	603.828,18	4.411.743,18
21	603.910,42	4.410.897,33	56	603.819,70	4.411.743,64
22	603.910,68	4.410.955,77	57	603.811,01	4.411.741,19
23	603.915,45	4.410.957,478	58	603.807,04	4.411.737,37
24	603.926,96	4.411.036,796	59	603.799,23	4.411.730,94
25	603.927,35	4.411.170,93	60	603.791,93	4.411.724,37
26	603.933,27	4.411.190,09	61	603.787,02	4.411.719,15
27	603.938,55	4.411.206,01	62	603.780,91	4.411.710,9
28	603.943,87	4.411.217,73	63	603.772,99	4.411.703,65
29	603.956,87	4.411.242,929	64	603.764,93	4.411.697,00
30	603.959,57	4.411.261,57	65	603.755,64	4.411.690,06
31	603.966,71	4.411.260,325	66	603.741,82	4.411.686,26
32	603.974,69	4.411.273,93	67	603.730,93	4.411.684,98
33	603.979,13	4.411.282,33	68	603.721,06	4.411.683,44
34	603.984,23	4.411.292,73	69	603.712,44	4.411.683,97
35	604.016,00	4.411.400,3	70	603.701,50	4.411.683,52





Punto	X	Y	Punto	X	Y
71	603.698,12	4.411.683,76	108	603.794,22	4.411.759,78
72	603.696,97	4.411.670,81	109	603.798,32	4.411.763,47
73	603.695,91	4.411.663,52	110	603.803,90	4.411.767,63
74	603.694,00	4.411.655,00	111	603.814,10	4.411.767,01
75	603.693,01	4.411.648,20	112	603.825,37	4.411.769,73
76	603.689,56	4.411.639,77	113	603.838,96	4.411.777,15
77	603.683,59	4.411.621,10	114	603.846,07	4.411.780,9
78	603.680,22	4.411.607,00	115	603.853,98	4.411.787,74
79	603.677,10	4.411.594,72	116	603.858,76	4.411.796,01
80	603.674,99	4.411.584,85	117	603.863,89	4.411.803,38
81	603.673,43	4.411.578,86	118	603.869,84	4.411.813,67
82	603.670,12	4.411.565,01	119	603.877,31	4.411.820,66
83	603.666,52	4.411.540,2	120	603.882,03	4.411.824,79
84	603.654,57	4.411.537,32	121	603.887,21	4.411.829,44
85	603.640,11	4.411.539,42	122	603.899,77	4.411.834,39
86	603.643,65	4.411.563,82	123	603.946,84	4.412.158,689
87	603.648,18	4.411.580,62	124	603.917,48	4.412.165,28
88	603.652,84	4.411.598,79	125	603.904,74	4.412.167,83
89	603.656,12	4.411.611,98	126	603.907,04	4.412.172,16
90	603.661,69	4.411.631,6	127	603.918,46	4.412.206,35
91	603.670,19	4.411.662,54	128	603.919,28	4.412.220,35
92	603.672,07	4.411.671,11	129	603.921,44	4.412.221,04
93	603.673,25	4.411.679,22	130	603.921,76	4.412.229,59
94	603.672,99	4.411.691,44	131	603.931,32	4.412.228,95
95	603.675,40	4.411.708	132	603.931,48	4.412.231,33
96	603.697,07	4.411.708,28	133	603.934,85	4.412.234,38
97	603.709,01	4.411.707,81	134	603.936,33	4.412.233,77
98	603.719,40	4.411.709,68	135	603.936,55	4.412.234,85
99	603.725,74	4.411.709,47	136	603.934,80	4.412.235,6
100	603.732,07	4.411.710,25	137	603.934,99	4.412.239,37
101	603.741,77	4.411.712,36	138	603.923,12	4.412.239,47
102	603.747,78	4.411.715,07	139	603.922,48	4.412.258,18
103	603.753,78	4.411.719,55	140	603.919,55	4.412.291,12
104	603.758,70	4.411.724,79	141	603.915,27	4.412.316,23
105	603.770,10	4.411.737,48	142	603.912,04	4.412.334,59
106	603.779,97	4.411.747,31	143	603.909,79	4.412.353,02
107	603.788,05	4.411.754,58	144	603.913,45	4.412.352,04



Plan Director del Aeropuerto de Menorca

Código IPD 116.200

Punto	X	Y	Punto	X	Y
145	603.915,26	4.412.357,27	182	604.128,08	4.413395,99
146	603.893,70	4.412.363,81	183	604.128,88	4.413403,68
147	603.883,37	4.412.369,29	184	604.089,98	4.413399,14
148	603.889,46	4.412.379,7	185	604.088,00	4.413412,06
149	603.900,60	4.412.390,77	186	604.084,54	4.413434,02
150	603.913,01	4.412.409,73	187	604.077,25	4.413473,00
151	603.920,01	4.412.431,15	188	604.070,75	4.413507,08
152	603.921,99	4.412.453,92	189	604.067,94	4.413537,94
153	603.921,27	4.412.475,94	190	604.065,33	4.413559,94
154	603.920,52	4.412.513,1	191	604.063,57	4.413573,74
155	603.924,10	4.412.538,26	192	604.081,40	4.413570,46
156	603.932,85	4.412.559,15	193	604.128,04	4.413560,33
157	603.959,58	4.412.582,08	194	604.130,46	4.413588,82
158	603.979,12	4.412.595,78	195	604.137,63	4.413590,15
159	604.005,88	4.412.621,97	196	604.139,75	4.413590,1
160	604.019,36	4.412.645,44	197	604.140,72	4.413592,33
161	604.004,94	4.412.655,06	198	604.140,71	4.413596,45
162	604.013,24	4.412.672,32	199	604.168,43	4.413598,208
163	604.011,82	4.412.698,77	200	604.186,08	4.413720,427
164	604.008,64	4.412.715,57	201	604.178,16	4.413722,21
165	603.991,38	4.412.727,26	202	604.177,47	4.413735,367
166	603.994,98	4.412.747,92	203	604.175,26	4.413788,54
167	603.994,49	4.412.752,15	204	604.174,62	4.413805,99
168	603.983,18	4.412.779,74	205	604.172,51	4.413840,32
169	603.978,63	4.412.789,52	206	604.171,58	4.413856,84
170	603.993,45	4.412.787,17	207	604.189,41	4.413859,37
171	604.008,55	4.412.784,37	208	604.186,99	4.413876,68
172	604.038,26	4.412.845,93	209	604.176,42	4.413944
173	604.067,99	4.412.907,86	210	604.172,83	4.413962,76
174	604.022,39	4.412.934,95	211	604.215,05	4.413985,94
175	604.027,73	4.412.951,96	212	604.219,26	4.413987,68
176	604.051,77	4.413.033,87	213	604.214,99	4.413997,3
177	604.064,69	4.413.085,11	214	604.207,29	4.414015,28
178	604.084,02	4.413.163,71	215	604.195,41	4.414045,19
179	604.107,69	4.413.259,35	216	604.198,19	4.414046,84
180	604.121,15	4.413.340,187	217	604.193,80	4.414061,07
181	604.122,97	4.413.353,71	218	604.182,17	4.414092,79





Punto	X	Y	Punto	X	Y
219	604.160,84	4.414.146,59	256	604.328,65	4.414.780,25
220	604.154,05	4.414.165,84	257	604.314,47	4.414.791,81
221	604.149,49	4.414.178,69	258	604.289,50	4.414.811,62
222	604.154,77	4.414.179,27	259	604.316,11	4.414.823,14
223	604.164,65	4.414.180,32	260	604.351,17	4.414.838,58
224	604.194,68	4.414.189,32	261	604.376,07	4.414.849,48
225	604.214,45	4.414.193,86	262	604.390,15	4.414.855,71
226	604.240,87	4.414.196,8	263	604.460,45	4.414.886,491
227	604.245,07	4.414.196,65	264	604.566,98	4.414.932,72
228	604.249,89	4.414.195,91	265	604.596,32	4.414.945,62
229	604.257,24	4.414.212,933	266	604.622,42	4.414.957,13
230	604.270,18	4.414.302,507	267	604.655,23	4.414.971,29
231	604.251,34	4.414.308,02	268	604.672,02	4.414.977,44
232	604.245,62	4.414.309,6	269	604.700,97	4.414.988,65
233	604.247,04	4.414.315,77	270	604.744,78	4.415.004,5
234	604.249,13	4.414.323,58	271	604.787,10	4.415.019,99
235	604.258,23	4.414.356,97	272	604.856,54	4.415.045,29
236	604.256,45	4.414.359,93	273	604.889,41	4.415.057,25
237	604.255,59	4.414.362,73	274	604.936,04	4.415.074,38
238	604.256,49	4.414.374,7	275	605.001,88	4.415.098,39
239	604.258,07	4.414.384,96	276	605.055,08	4.415.118,11
240	604.259,35	4.414.392,75	277	605.069,63	4.415.123,83
241	604.281,53	4.414.387,62	278	605.093,18	4.415.132,66
242	604.282,43	4.414.387,262	279	605.133,38	4.415.146,99
243	604.294,05	4.414.467,674	280	605.158,58	4.415.156,12
244	604.289,36	4.414.479,17	281	605.189,32	4.415.167,41
245	604.282,61	4.414.489,62	282	605.191,70	4.415.167,76
246	604.274,88	4.414.498,5	283	605.191,40	4.415.151,43
247	604.270,14	4.414.520,25	284	605.198,88	4.415.131,73
248	604.262,68	4.414.536,25	285	605.178,64	4.415.120,17
249	604.243,51	4.414.584,07	286	605.177,37	4.415.119,38
250	604.293,01	4.414.632,94	287	605.302,91	4.415.011,66
251	604.290,06	4.414.656,2	288	605.334,30	4.414.966,744
252	604.278,91	4.414.684,97	289	605.340,13	4.414.912,257
253	604.267,91	4.414.718,29	290	605.283,20	4.414.523,12
254	604.291,72	4.414.730,71	291	605.220,69	4.414.093,05
255	604.319,47	4.414.747,56	292	605.220,61	4.414.092,99





Plan Director del Aeropuerto de Menorca

Código IPD 116.200

Punto	X	Y	Punto	X	Y
293	605.369,63	4.414.070,48	330	605.042,82	4.412.960,95
294	605.272,04	4.413.393,66	331	605.034,45	4.412.957,53
295	605.249,81	4.413.367,227	332	605.027,67	4.412.954,78
296	605.217,89	4.413.360,942	333	605.003,81	4.412.945,39
297	605.219,27	4.413.352,622	334	604.968,52	4.412.932,52
298	605.221,13	4.413.349,224	335	604.966,66	4.412.942,72
299	605.220,84	4.413.343,703	336	604.960,75	4.412.944,8
300	605.223,13	4.413.340,196	337	604.949,75	4.412.948,28
301	605.208,72	4.413.350,623	338	604.941,85	4.412.957,03
302	605.198,27	4.413.356,519	339	604.935,11	4.412.962,6
303	605.183,69	4.413.359,516	340	604.932,03	4.412.963,59
304	605.161,52	4.413.353,719	341	604.915,82	4.412.966,68
305	605.153,52	4.413.350,917	342	604.910,57	4.412.970,2
306	605.144,04	4.413.285,107	343	604.899,82	4.412.975,41
307	605.181,03	4.413.287,306	344	604.879,77	4.412.981,61
308	605.193,22	4.413.286,472	345	604.856,55	4.412.980,76
309	605.207,36	4.413.282,355	346	604.828,03	4.412.977,78
310	605.206,89	4.413.281,058	347	604.810,61	4.412.979,2
311	605.245,73	4.413.266,173	348	604.804,03	4.412.976,95
312	605.255,44	4.413.251,325	349	604.782,57	4.412.978,31
313	605.255,54	4.413.247,677	350	604.781,46	4.412.972,84
314	605.258,09	4.413.247,352	351	604.779,12	4.412.968,99
315	605.261,16	4.413.241,595	352	604.776,33	4.412.959,47
316	605.262,59	4.413.237,037	353	604.763,15	4.412.959,15
317	605.262,19	4.413.235,836	354	604.758,95	4.412.958,7
318	605.264,01	4.413.232,779	355	604.753,58	4.412.958,92
319	605.262,83	4.413.229,355	356	604.749,70	4.412.959,73
320	605.266,35	4.413.219,461	357	604.743,95	4.412.960,00
321	605.266,01	4.413.216,62	358	604.735,39	4.412.961,31
322	605.260,02	4.413.208,602	359	604.731,55	4.412.965,98
323	605.204,38	4.413.165,285	360	604.730,57	4.412.971,66
324	605.192,39	4.413.164,666	361	604.734,24	4.412.979,84
325	605.150,65	4.413.181,778	362	604.735,65	4.412.988,1
326	605.125,16	4.413.147,547	363	604.734,83	4.412.996,82
327	605.099,63	4.412.971,61	364	604.732,65	4.413.002,98
328	605.061,61	4.412.954,41	365	604.725,13	4.413.015,48
329	605.057,60	4.412.965,129	366	604.703,23	4.413.014,58





Punto	X	Y	Punto	X	Y
367	604.700,88	4.413.012,92	404	604.111,27	4.411.420,27
368	604.694,26	4.413.009,46	405	604.112,01	4.411.411,51
369	604.688,02	4.413.005,84	406	604.082,88	4.411.414,945
370	604.677,50	4.413.002,4	407	604.028,59	4.411.040,839
371	604.652,30	4.412.994,47	408	604.029,50	4.411.041,13
372	604.648,72	4.412.993,4	409	604.036,99	4.411.041,18
373	604.647,88	4.412.993,25	410	604.044,37	4.411.039,74
374	604.587,67	4.412.577,126	411	604.053,17	4.411.035,93
375	604.614,24	4.412.538,89	412	604.060,29	4.411.030,45
376	604.615,15	4.412.536,52	413	604.061,91	4.411.026,22
377	604.616,46	4.412.528,57	414	604.060,48	4.411.000,34
378	604.616,84	4.412.512,17	415	604.058,80	4.410.993,08
379	604.617,21	4.412.483,32	416	604.056,48	4.410.982,33
380	604.620,77	4.412.447,54	417	604.053,20	4.410.968,19
381	604.625,29	4.412.416,91	418	604.050,69	4.410.965,21
382	604.629,79	4.412.393,55	419	604.020,85	4.410.941,34
383	604.632,28	4.412.373,01	420	604.012,85	4.410.932,354
384	604.632,99	4.412.364,98	421	604.009,61	4.410.910,04
385	604.632,13	4.412.363,95	422	603.998,10	4.410.911,71
386	604.633,17	4.412.343,32	423	603.993,72	4.410.904,34
387	604.633,33	4.412.330,85	424	603.987,24	4.410.888,19
388	604.632,73	4.412.308,35	425	603.984,69	4.410.888,59
389	604.630,52	4.412.290,89	426	603.972,51	4.410.896,13
390	604.621,04	4.412.274,5	427	603.968,08	4.410.898,36
391	604.608,95	4.412.260,25	428	603.953,79	4.410.901,92
392	604.607,61	4.412.234,87	429	603.934,67	4.410.904,8
393	604.608,26	4.412.216,26	430	603.929,37	4.410.903,94
394	604.608,48	4.412.207,94	431	603.924,32	4.410.902,1
395	604.606,29	4.412.198,13	432	603.920,72	4.410.900,05
396	604.604,04	4.412.194,115	433	603.919,75	4.410.897,00
397	604.567,06	4.411.939,25	434	603.925,60	4.410.859,63
398	604.536,92	4.411.943,62	435	603.927,06	4.410.827,52
399	604.479,61	4.411.548,67	436	603.927,06	4.410.810,63
400	604.104,00	4.411.603,171	437	603.924,45	4.410.790,65
401	604.086,63	4.411.510,13	438	603.922,07	4.410.777,41
402	604.089,38	4.411.447,89	439	603.916,67	4.410.755,55
403	604.105,77	4.411.429,93	440	603.912,02	4.410.728,28





Punto	X	Y	Punto	X	Y
441	603.910,67	4.410.704,4	452	603.890,93	4.410.589,82
442	603.910,54	4.410.665,03	453	603.890,85	4.410.585,64
443	603.909,57	4.410.656,65	454	603.895,96	4.410.569,53
444	603.908,12	4.410.652,18	455	603.897,09	4.410.567,36
445	603.905,38	4.410.647,18	456	603.898,81	4.410.565,56
446	603.900,47	4.410.634,013	457	603.910,31	4.410.552,55
447	603.899,24	4.410.622,91	458	603.925,28	4.410.528,53
448	603.898,82	4.410.614,72	459	603.945,81	4.410.525,63
449	603.897,26	4.410.607,44	460	603.942,92	4.410.499,74
450	603.895,24	4.410.600,57	1	603.863,12	4.410.511,79
451	603.893,08	4.410.595,61			

Tabla 5.7.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta – Recinto nº2

Punto	X	Y	Punto	X	Y
461	604.462,98	4.414.896,82	482	604.490,98	4.415.284,45
462	604.465,81	4.414.946,25	483	604.488,27	4.415.291,42
463	604.466,92	4.414.951,23	484	604.487,63	4.415.296,03
464	604.488,41	4.415.058,85	485	604.483,97	4.415.309,18
465	604.488,47	4.415.062,03	486	604.488,21	4.415.309,64
466	604.492,16	4.415.067,11	487	604.493,33	4.415.309,82
467	604.496,37	4.415.076,25	488	604.498,21	4.415.309,24
468	604.497,70	4.415.084,47	489	604.504,75	4.415.309,3
469	604.491,07	4.415.135,43	490	604.514,36	4.415.312,46
470	604.487,48	4.415.161,36	491	604.527,63	4.415.315,93
471	604.484,51	4.415.183,56	492	604.531,06	4.415.317,04
472	604.482,98	4.415.194,29	493	604.535,74	4.415.318,64
473	604.479,30	4.415.202,31	494	604.535,97	4.415.324,39
474	604.474,83	4.415.204,8	495	604.537,32	4.415.356,6
475	604.471,15	4.415.208,97	496	604.540,15	4.415.398,02
476	604.466,35	4.415.215,12	497	604.542,99	4.415.432,88
477	604.459,72	4.415.223,49	498	604.545,52	4.415.464,57
478	604.450,81	4.415.232,17	499	604.545,83	4.415.470,96
479	604.479,74	4.415.237,93	500	604.551,15	4.415.471,55
480	604.491,94	4.415.239,9	501	604.556,77	4.415.470,01
481	604.493,51	4.415.259,04	502	604.566,99	4.415.467,17





Punto	X	Y	Punto	X	Y
503	604.572,80	4.415.465,08	527	604.629,53	4.415.192,96
504	604.580,22	4.415.461,42	528	604.630,44	4.415.189,47
505	604.586,95	4.415.457,86	529	604.634,83	4.415.188,18
506	604.590,86	4.415.455,32	530	604.638,84	4.415.187,29
507	604.597,66	4.415.448,37	531	604.638,30	4.415.180,71
508	604.607,38	4.415.438,58	532	604.636,57	4.415.158,83
509	604.606,88	4.415.419,16	533	604.636,65	4.415.157,56
510	604.606,11	4.415.415,99	534	604.652,01	4.415.147,76
511	604.608,23	4.415.395,12	535	604.634,19	4.415.129,51
512	604.624,03	4.415.396,74	536	604.633,78	4.415.122,07
513	604.625,06	4.415.400,65	537	604.630,77	4.415.073,42
514	604.641,71	4.415.379,86	538	604.628,99	4.415.047,41
515	604.647,87	4.415.376,55	539	604.628,12	4.415.033,78
516	604.644,35	4.415.358,75	540	604.627,45	4.415.021,79
517	604.636,31	4.415.343,29	541	604.625,60	4.414.993,53
518	604.630,33	4.415.325,46	542	604.625,02	4.414.984,76
519	604.629,43	4.415.314,08	543	604.647,05	4.414.981,82
520	604.629,87	4.415.281,07	544	604.645,17	4.414.976,11
521	604.627,27	4.415.253,06	545	604.621,41	4.414.965,91
522	604.627,04	4.415.241,79	546	604.592,18	4.414.953,14
523	604.647,04	4.415.238,26	547	604.574,93	4.414.945,46
524	604.641,72	4.415.222,49	548	604.518,99	4.414.921,06
525	604.639,47	4.415.198,71	461	604.462,98	4.414.896,82
526	604.632,69	4.415.197,14			

Tabla 5.8.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta – Recinto nº3

Punto	X	Y	Punto	X	Y
549	605.096,58	4.414.550,185	557	605.111,68	4.414.780,1
550	605.097,01	4.414.551,9	558	605.113,77	4.414.850,11
551	605.103,04	4.414.590,78	559	605.118,01	4.414.933,56
552	605.105,44	4.414.606,73	560	605.132,81	4.414.934,43
553	605.106,38	4.414.623,79	561	605.123,34	4.414.966,42
554	605.107,69	4.414.640,89	562	605.126,37	4.414.983,67
555	605.109,32	4.414.678,3	563	605.116,57	4.414.981,27
556	605.109,61	4.414.714,25	564	605.116,88	4.414.984,62





Plan Director del Aeropuerto de Menorca

Código IPD 116.200

Punto	X	Y	Punto	X	Y
565	605.119,61	4.415.091,64	571	605.302,84	4.414.935,374
566	605.128,16	4.415.088,22	572	605.304,86	4.414.916,65
567	605.145,47	4.415.099,313	573	605.250,68	4.414.543,286
568	605.210,56	4.415.043,465	574	605.248,48	4.414.528,16
569	605.279,47	4.414.984,338	554	605.096,58	4.414.550,185
570	605.300,86	4.414.953,754			







## 5.6. Términos municipales afectados por la Zona de Servicio Propuesta.

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

- Recinto aeroportuario:
  - Término Municipal de Mahón
  - Término Municipal de San Luís





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

