

# 5

## Desarrollo Previsible

1	Introducción	5.1
2	Objetivo del estudio	5.2
3	Resumen de la problemática actual	5.3
3.1	Problemática derivada del estudio capacidad/necesidades	5.3
3.2	Problemática no derivada del estudio capacidad/necesidades	5.3
4	Análisis de alternativas	5.4
4.1	Campo de Vuelos	5.4
4.2	Aparcamientos	5.8
5	Actuaciones Propuestas	5.12
5.1	Subsistema de movimiento de aeronaves	5.12
5.2	Subsistema de actividades aeroportuarias	5.12
5.3	Zona de Reserva	5.15
5.4	Necesidades de Terreno	5.15
5.5	Resumen	5.16
6	Delimitaciones de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas	5.17

7 Términos Municipales afectados por la Zona de Servicio Propuesta 5.35

# DESARROLLO PREVISIBLE

## 1 Introducción

Este capítulo tiene por objeto la delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Jerez en el horizonte del Desarrollo Previsible propuesto en este documento, 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 lograr un desarrollo del aeropuerto que le permita dar servicio a la demanda de transporte aéreo prevista para los horizontes de tráfico considerados.

## 2 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 de las actuaciones necesarias en el Aeropuerto de Jerez 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 de acuerdo con una serie de criterios previamente establecidos y, por otro, dar respuesta a los requerimientos de la *Directiva 2001/42/CE de Evaluación Ambiental de Planes y Programas* transpuesta al Ordenamiento Jurídico Español por la Ley 9/2006 del 28 de abril.

La selección de las alternativas más adecuadas permitirá definir el **plano director** de la Zona de Servicio Propuesta del Aeropuerto de Jerez. Los objetivos que se persiguen son:

- Elaboración de una representación gráfica del desarrollo necesario del aeropuerto para dar respuesta a las necesidades detectadas, bien por causa del incremento de la demanda o bien por motivos de seguridad o adecuación a nueva normativa. Dicha representación gráfica debe considerar una serie de etapas asociadas a los diferentes horizontes de demanda analizados.
- Recomendaciones sobre los usos del entorno aeroportuario.
- Presentación de la pertinente información y datos que sean esenciales para el desarrollo aeroportuario.
- Redacción de una descripción de las alternativas propuestas para el desarrollo de las distintas áreas definidas, así como evolución de las mismas y selección de aquella considerada como la óptima de acuerdo con una serie de criterios establecidos previamente, 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 el aeropuerto, así como aquellas autoridades y organismos públicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.
- Desarrollo de la alternativa seleccionada y propuesta de actuaciones necesarias para el progresivo desarrollo de la misma.

### 3 Resumen de la problemática actual

Tras la determinación de necesidades realizada en el Capítulo 4, *Necesidades futuras*, de acuerdo con la demanda estimada en el Capítulo 3, *Evaluación previsible de la demanda*, 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.

También existen necesidades a subsanar que no se derivan del estudio capacidad/necesidades acometido, sino que se enfocan desde otra perspectiva que se explicará oportunamente.

A continuación, se presenta un resumen del estado de las diferentes zonas y subsistemas que presentan carencias que serán necesarias resolver.

#### 3.1 Problemática derivada del estudio capacidad/necesidades

- En el caso de los aparcamientos, de acuerdo con el estudio de necesidades del Capítulo 4, *Necesidades futuras*, es necesario prestar especial atención al aparcamiento de autobuses, que presenta déficit de plazas, por ello es preciso plantear una ampliación del mismo. Además, es necesario realizar una redistribución de las plazas de aparcamiento para solventar las necesidades de las plazas de Aena y empleados.
- El aeropuerto precisa añadir dos puestos de control de pasaportes en el área de salidas, por lo que se propone añadir una ventanilla adicional en los puestos existentes para convertirlos en dobles.
- Respecto a la zona de Aviación General, en la actualidad no se dispone de ningún edificio para el tratamiento de este tipo de tráfico. Dada la importancia del mismo en el Aeropuerto de Jerez, se considera necesario la construcción o rehabilitación de alguno de los edificios existentes para dar cobertura a las necesidades de los pasajeros de Aviación General.

#### 3.2 Problemática no derivada del estudio capacidad/necesidades

Además de los problemas indicados en el apartado anterior, ligados a la falta de capacidad de las instalaciones actuales del aeropuerto, existen también otros debidos a diferentes factores, entre los que destacan fundamentalmente la necesidad de adecuación a la normativa y de mejora de la operatividad del conjunto de instalaciones aeroportuarias. Estos otros problemas son los que se describen a continuación.

- En la actualidad el aeropuerto dispone de un centro de emisores del ejército situado junto a la central eléctrica y el Terminal de carga. Sería recomendable el traslado del mismo a otra ubicación, dejando libre la parcela para otros fines, ya que dispone de buenos accesos y se encuentra en primera línea de plataforma.
- El aeropuerto precisa reducir el tiempo de respuesta del SSEI hasta la cabecera 02 (la más desfavorable). En la actualidad el vial de acceso a pista del SSEI requiere un giro de 90 grados, lo que obliga a reducir la velocidad de salida aumentando consecuentemente el tiempo de respuesta. Se propone la realización de un recercado del acceso del vial a pista, de modo que se permita la realización de un giro más abierto y se elimine la necesidad de reducción de velocidad para acceder a la cabecera 02.
- Con respecto a la longitud de la pista, tal y como se ha analizado en el Capítulo 4, *Necesidades futuras*, con los 2.300 m actuales, existen aeronaves recogidas en la flota tanto actual como prevista del aeropuerto, que no pueden despegar con su peso máximo al despegue (MTOW). Debido a esto y, en coherencia con el Plan Director Vigente, se van a estudiar las diferentes alternativas para ampliar la longitud de la pista.

## 4 Análisis de alternativas

Se exponen a continuación las diferentes alternativas propuestas para el desarrollo de cada una de las zonas e instalaciones del aeropuerto. Tras la descripción de dichas alternativas de cada zona, se incluye el conjunto de criterios a utilizar para llevar a cabo su análisis y evaluación con el fin de seleccionar la alternativa más adecuada en cada caso. Los criterios a tener en cuenta serán tanto de tipo técnico como de carácter más específico en función de la realidad del aeropuerto y su problemática.

### 4.1 Campo de Vuelos

Las necesidades futuras descritas en el Capítulo 4, *Necesidades futuras* muestran que no es necesaria una ampliación de la pista por razones de capacidad, puesto que el campo de vuelos en su configuración actual permite alcanzar un volumen de 20 operaciones/hora (tomando como capacidad “declarable” el 85% del RMP obtenido del análisis PICAP) suficiente para atender la demanda prevista de aeronaves a largo plazo. Este valor se ha obtenido del estudio PICAP, *Estudio de Capacidad de Pista del Aeropuerto de Jerez*, DOSC-10-DTC-484-1.0, de fecha 29/10/2010.

No obstante, en vista de que existen aeronaves que no pueden despegar con MTOW es preciso reevaluar dicha necesidad considerando la evolución de los modelos de aeronaves en uso y potenciales en el Aeropuerto de Jerez.

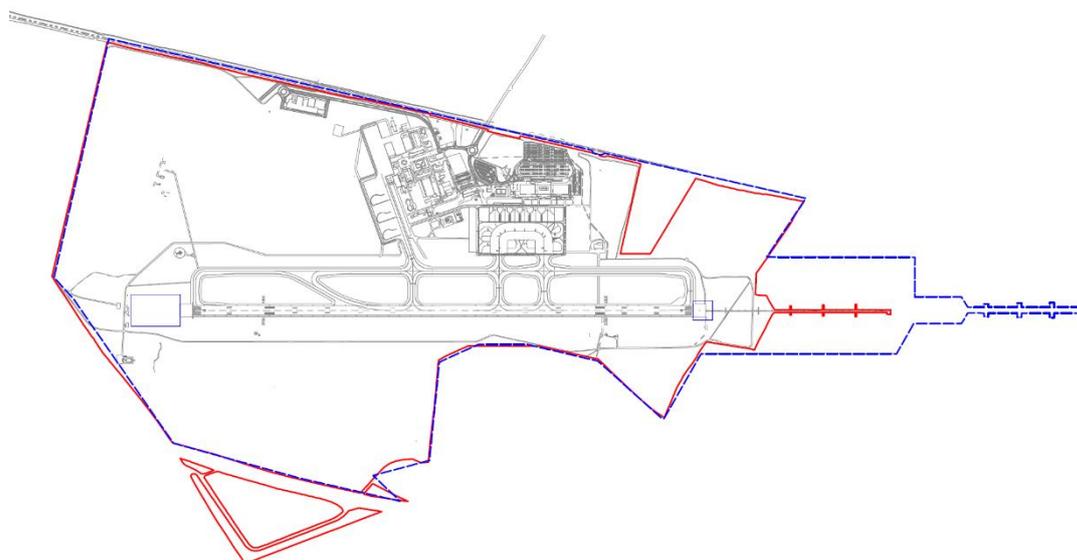
Para ello, se procede a calcular cuál sería el peso al despegue (TOW) admisible para cada TORA que se proponga.

#### Alternativa 0 (pista actual)

Esta alternativa propone mantener la ubicación actual de ambos umbrales, manteniendo la longitud de pista en 2.300m, y las dimensiones de franja y RESAs. Está declarada una franja de 150 m de ancho a cada lado del eje de pista y se dispone de RESAs de dimensiones 213x150m junto a la cabecera 20 y 240x150m junto a la cabecera 02.

La configuración de pista resultante se muestra en la Ilustración 5.1.

Ilustración 5.1.- Campo de vuelos. Alternativa 0



A continuación, se estudia el porcentaje de MTOW que se vería afectado por la longitud disponible.

Para el cálculo se emplean los “Airport Planning” de esas aeronaves proporcionados por sus fabricantes. Las aeronaves que se van a analizar son las siguientes: B737-800, A320-200 y A321-200. Ya que el resto de modelos que operan el aeropuerto (CRJ200 y CRJ900) lo hace como MTOW, tal y como se expuso en el Capítulo 4, *Necesidades futuras*.

Las condiciones para las que se han realizado los cálculos son: temperatura de referencia de 34°C, pendiente 0,327%, elevación de 28,35 m y viento en calma.

La longitud de despegue disponible en la actualidad (2.300 m) corregida por tempera, pendiente y elevación resulta 1.856 m.

Los resultados obtenidos para esta TORL se muestran en la Tabla 5.1.

Tabla 5.1.- Afección a MTOW. Alternativa 0: TORA 2.300 m

TORA: 2.300 m	
Aeronave	TOW/MTOW (%)
B737-800	92%
A320-200	97%
A321-200	91%

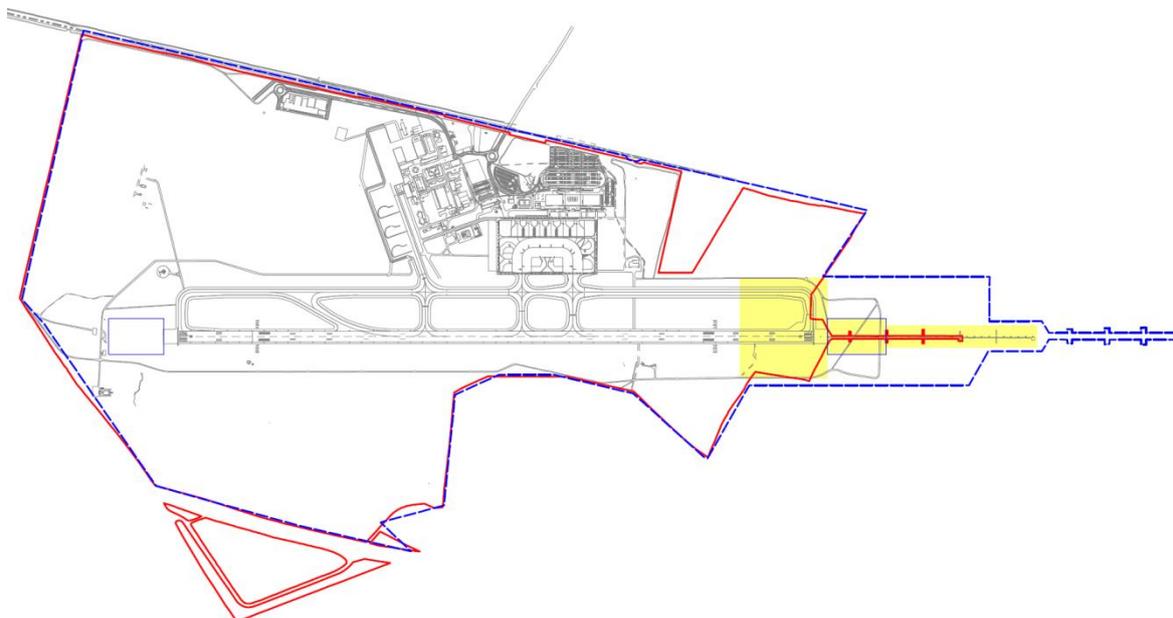
Como se puede observar, la aeronave con mayores restricciones en TOW es el A321.

#### Alternativa 1

Esta alternativa propone una ampliación de pista de 300 m por el umbral 20, dotándola de 60 m de franja y de una RESA de 240x150 m en la cabecera 20. Con esta ampliación la longitud de pista disponible sería de 2.600 m.

La configuración de pista resultante se muestra en la Ilustración 5.2.

Ilustración 5.2.- Campo de Vuelo. Alternativa 1



En este caso la longitud de campo de referencia sería 2.106 m y la restricción en peso al despegue:

Tabla 5.2.- Afección a MTOW. Alternativa 1: TORA 2.600 m

TORA: 2.600 m	
Aeronave	TOW/MTOW (%)
B737-800	96%
A321-200	95%

De la Tabla 5.2 se puede observar que con la pista de 2.600 m se eliminan las penalizaciones para el A320 que puede operar con MTOW y se reducen ligeramente para el B737/800 y el A321 aunque siguen apareciendo.

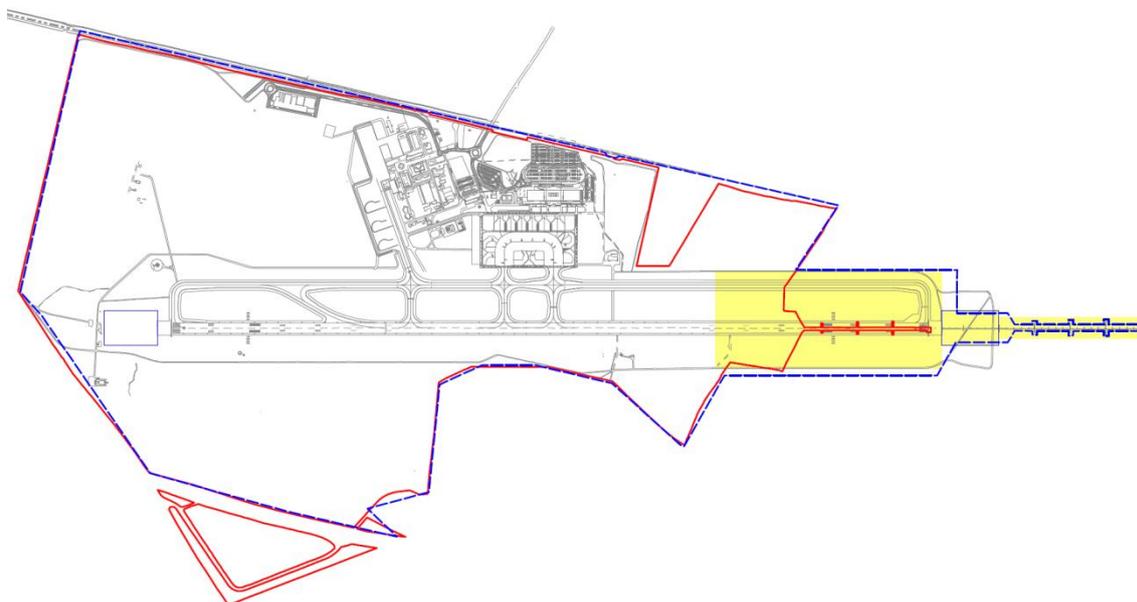
### Alternativa 2

Esta alternativa propone una ampliación de pista de 900 m por el umbral 20, dotándola de 60 m de franja y de una RESA de 240x150 m en la cabecera 20. Con esta ampliación la longitud de pista disponible sería de 3.200 m.

Esta alternativa es la que posibilita que las aeronaves analizadas, que operan actualmente en el aeropuerto o que se prevé que lo hagan a futuro, puedan despegar con MTOW.

La configuración de pista resultante se muestra en la Ilustración 5.3.

Ilustración 5.3.- Campo de Vuelo. Alternativa 2



#### 4.1.1 Criterios de valoración

A continuación, se enumeran los criterios que se han considerado más adecuados para evaluar las alternativas del campo de vuelos.

1. Operatividad y capacidad del aeropuerto: deben considerarse las afecciones de las actuaciones asociadas a cada una de las alternativas sobre la operatividad del aeropuerto, estableciendo cuáles de ellas permiten una operación más adecuada. Asimismo, es necesario que la configuración del campo de vuelos seleccionada proporcione la capacidad necesaria en el horizonte del desarrollo previsible del aeropuerto y que se adapte a las necesidades impuestas por el tipo de aeronaves.

2. Viabilidad operativa: debe considerarse la orografía del terreno y la presencia de obstáculos en el entorno del aeropuerto, así como las distintas configuraciones de operación posibles en cada alternativa, para determinar cuál de ellas es la más adecuada.
3. Probables efectos ambientales: debe considerarse el entorno del aeropuerto en cuanto a la existencia de áreas pobladas en las prolongaciones de los ejes de pista, y las distintas configuraciones de operación de cada alternativa, a efectos comparativos, para determinar si alguna de ellas pudiera presentar problemas desde el punto de vista de la afección acústica. También debe considerarse el entorno del aeropuerto en cuanto a la presencia de áreas de alto valor medioambiental, y las distintas afecciones a dichas áreas por parte de cada alternativa, a efectos comparativos.
4. Compatibilidad con actuaciones planificadas, proyectos u obras en curso, actuaciones previstas por otros organismos, etc.: deben analizarse las posibles actuaciones ya en ejecución o previstas a corto plazo para proponer, siempre que sea posible, un desarrollo acorde con las mismas.
5. Implicaciones administrativas: deben considerarse las necesidades de terrenos de cada alternativa y la coordinación necesaria con otras administraciones, que pueden significar trabas en la ejecución de determinadas soluciones.
6. Cuantía de las inversiones: debe considerarse la cuantía de las actuaciones necesarias en cada alternativa a efectos meramente comparativos, puesto que a este nivel de definición de las alternativas es imposible realizar estimaciones precisas.

#### 4.1.2 Valoración

En cuanto a la operatividad y capacidad del campo de vuelos, la diferencia se basa en poder garantizar que las aeronaves usuarias del aeropuerto puedan despegar con MTOW. Considerando este criterio, la única alternativa que realmente posibilita el despegue con el 100% de MTOW para la flota analizada es la alternativa 2.

En lo que se refiere a viabilidad operativa, no existen obstáculos próximos al umbral 20, por lo que no existe una diferencia sustancial entre las alternativas planteadas en este aspecto.

En cuanto a los probables efectos ambientales, la alternativa 2 es la más desfavorable ya que implica una gran actuación en el campo de vuelos, con el impacto medioambiental que esto implica. Por el contrario, la alternativa 0 es la que presenta mayores ventajas, puesto que no supone ningún tipo de ampliación del campo de vuelos y su impacto medioambiental es despreciable.

En lo que se refiere a compatibilidad con actuaciones planificadas, proyectos u obras en curso, actuaciones previstas por otros organismos, etc., ninguna de las alternativas propuestas interfiere en el desarrollo de ningún tipo de actuación prevista.

Respecto a las implicaciones administrativas, la ampliación del campo de vuelos por el umbral 20 exige la expropiación de terrenos en la zona que está situada en la prolongación del eje de pista. Según este criterio, la alternativa más favorable es de nuevo la alternativa 0, ya que no requiere ningún tipo de expropiación, mientras que la 2 es la que presenta más inconvenientes.

En lo relativo a la cuantía de las inversiones necesarias, éstas varían fundamentalmente en función de la extensión de la ampliación, de la complejidad de las actuaciones a realizar y de la necesidad de expropiación de terrenos.

Según este criterio, la alternativa 2 es la más desfavorable, puesto que el coste es superior al resto. Por el contrario, la alternativa 0, de no actuación es la más favorable.

A la vista de todo lo anterior y considerando que la alternativa 1 es una solución intermedia entre no hacer nada o ampliar lo que se necesita para garantizar la operación con MTOW y que además implica costes significativos y no aporta grandes ventajas, esta alternativa es la primera descartada.

Con respecto a las alternativas 0 o 2, la alternativa 2 presenta ventajas desde el punto de vista de la operatividad y capacidad, aunque supone una inversión superior y mayores afecciones ambientales. Por último, la alternativa 0 no soluciona la limitación en peso al despegue, pero por el contrario no supone inversión.

En base a todo lo anterior **la alternativa seleccionada es la 2.**

## 4.2 Aparcamientos

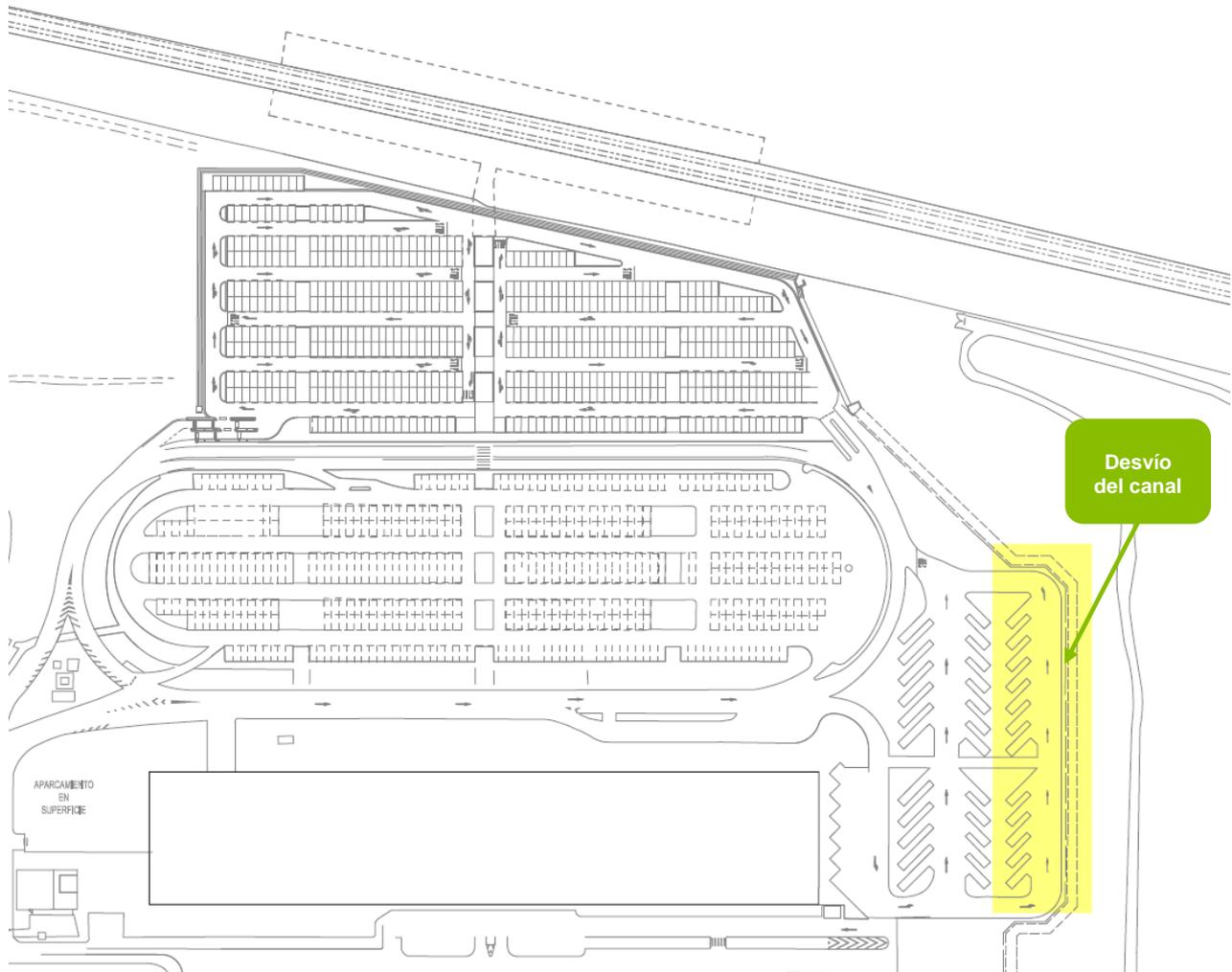
### Alternativa 1 (Aparcamiento de autobuses)

Esta alternativa propone la construcción de un nuevo aparcamiento en superficie dedicado a estacionamiento de autobuses. La parcela designada para dicha ampliación es la que se encuentra situada en el extremo norte del actual aparcamiento de autobuses.

El nuevo aparcamiento proporcionaría 10 nuevas plazas de autobuses, que darían respuesta a las necesidades detectadas (a largo plazo son necesarias 9 plazas adicionales). De esta forma, en el Desarrollo Previsible se dispondría de 41 plazas de estacionamiento de autobuses, suficientes para cubrir las necesidades previstas a largo plazo.

Esta alternativa conlleva el desvío del canal, que discurre paralelo al extremo norte del actual aparcamiento de autobuses.

Ilustración 5.4.- Alternativa 1 de aparcamiento de autobuses

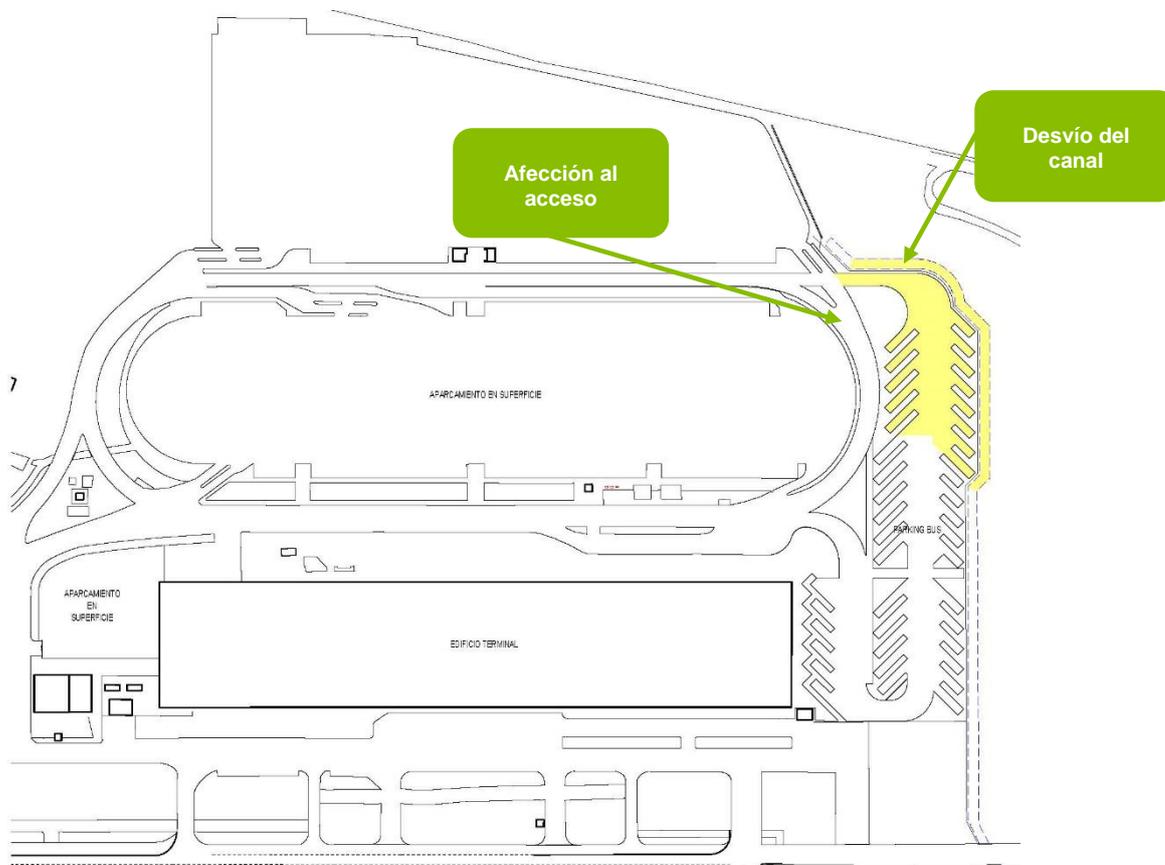


#### Alternativa 2 (Aparcamiento de autobuses)

Esta alternativa propone la construcción de un nuevo aparcamiento en superficie dedicado a estacionamiento de autobuses. Para ello se propone adecuar las parcelas que lindan con el extremo oeste del actual aparcamiento de autobuses.

El nuevo aparcamiento proporcionaría 10 nuevas plazas de estacionamiento, que darían respuesta a las necesidades detectadas. De esta forma, en el Desarrollo Previsible se dispondría de 41 plazas de autobuses. Esta alternativa lleva asociado el desvío del canal. Además, esta alternativa provoca la afección a la carretera que bordea el parking P1, lo que provocaría la eliminación de alguna de sus plazas.

Ilustración 5.5.- Alternativa 2 de aparcamiento de autobuses



#### 4.2.1 Criterios de valoración

1. Operatividad del aeropuerto: debe valorarse qué alternativas permiten una operación más adecuada del aeropuerto en cuanto a la circulación de vehículos, accesos al Edificio Terminal, etc., así como un mejor aprovechamiento del espacio disponible.
2. Probables efectos ambientales: debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a existencia de áreas de alto valor medioambiental que pudieran verse afectadas, impacto paisajístico en caso de construcciones en altura, etc., evaluando las afecciones de cada una de las alternativas propuestas.
3. Compatibilidad con actuaciones planificadas y con el aparcamiento actual: debe valorarse la manera en que las distintas alternativas son compatibles con las actuaciones previstas, especialmente las que sean a más corto plazo, así como la incidencia tanto de la construcción como de la operación de los nuevos aparcamientos sobre el funcionamiento de los aparcamientos actuales.
4. Coste de las infraestructuras: a efectos meramente comparativos, puesto que a este nivel de definición de las alternativas es imposible realizar estimaciones precisas de las actuaciones necesarias en cada alternativa.
5. Servicios afectados: debe intentarse afectar lo menos posible a los servicios del aeropuerto cuya reubicación suponga un elevado coste económico.

#### 4.2.2 Valoración

En cuanto a la operatividad del aeropuerto, ambas alternativas tienen una operativa similar.

En lo relativo a posibles efectos ambientales, ambas alternativas conllevan similar impacto ambiental.

En lo que se refiere a compatibilidad con actuaciones planificadas, proyectos u obras en curso, actuaciones previstas por otros organismos, etc., ninguna de las alternativas propuestas interfiere en el desarrollo de ningún tipo de actuación prevista.

Por último, en lo que se refiere a coste de las infraestructuras y servicios afectados, la ejecución de los aparcamientos tiene un coste similar en ambas alternativas, ya que la alternativa 1 afecta al canal en mayor cantidad que la alternativa 2, sin embargo, en la alternativa 2 también se ve afectado el parking P1.

De acuerdo con la valoración anterior **la alternativa seleccionada es la 1**, debido fundamentalmente a que la alternativa 2 conlleva modificaciones en los viales y en el parking.

## 5 Actuaciones Propuestas

### 5.1 Subsistema de movimiento de aeronaves

#### 5.1.1 Campo de vuelos

##### 5.1.1.1 Pista

Se propone la ampliación de la pista en 900 m de longitud por la cabecera 20, tal y como se ha descrito en la alternativa 2. La cota del nuevo umbral 20 de la pista ampliada 900 metros será de 30 metros (MSL).

La calle de rodaje paralela se extenderá hasta dar acceso al nuevo umbral.

La ampliación de la longitud de la pista también llevará asociado la construcción de una nueva calle de salida rápida para aterrizajes por la cabecera 20, situada a unos 900 m de la actual. Se deberá realizar un estudio detallado previamente a su ejecución para determinar su posición y trazado óptimos.

Asociado a la ampliación de la pista en 900m, se deberá construir una RESA de 240x150 m en la cabecera 20.

Se coemplazarán GP y DME para dar servicio a las nuevas operaciones asociadas al desplazamiento del umbral.

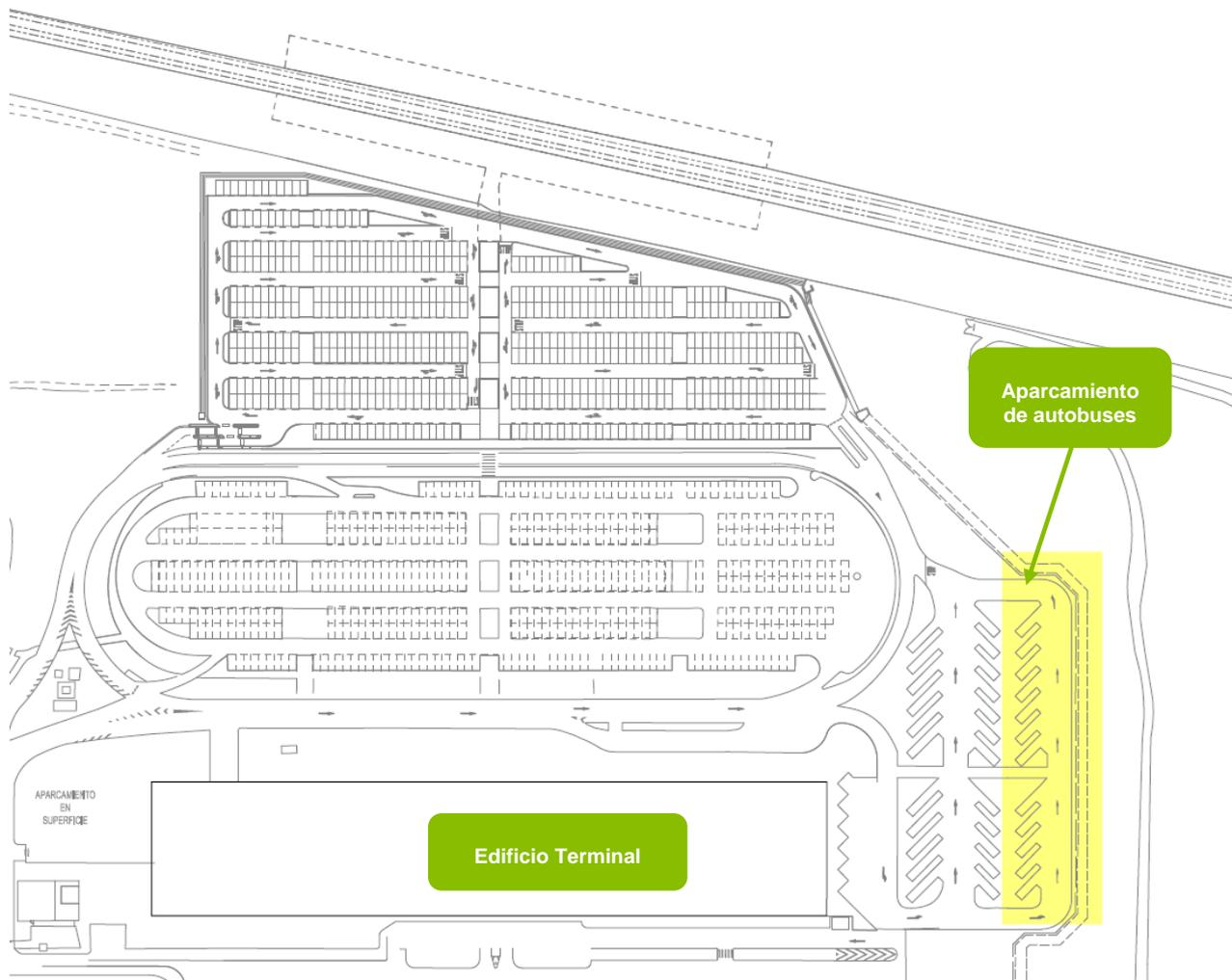
### 5.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

#### 5.2.1 Zona de Pasajeros

##### 5.2.1.1 Aparcamientos

En cuanto a los aparcamientos, para cubrir las necesidades detectadas a largo plazo, se propone realizar una ampliación del actual aparcamiento de autobuses. Para ello se hará uso de la parcela situada al norte del mismo. La nueva distribución se puede observar en la Ilustración 5.6.

Ilustración 5.6.- Alternativa 2 de aparcamiento de autobuses



El nuevo aparcamiento proporcionará 10 nuevas plazas de estacionamiento de autobuses.

La construcción de este aparcamiento lleva asociado el desvío del canal que discurre junto al extremo norte del actual aparcamiento de autobuses.

Además de la ampliación del aparcamiento de autobuses, se precisa de una redistribución de las plazas de aparcamiento, para solventar las necesidades de las plazas de Aena y compañías.

#### 5.2.1.2 Control de pasaportes en salidas

Se propone añadir una ventanilla adicional en los puestos de control de pasaportes de salidas existentes para convertirlos en dobles.

### 5.2.2 Zona de servicios

#### 5.2.2.1 Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

Se precisa la ejecución de un sobre ancho en el entronque del vial de acceso del SSEI con la pista para mejorar los tiempos de respuesta en caso de emergencia a la cabecera 02.

### 5.2.2.2 Centro de emisores del Ejército del Aire

El actual centro de emisores del Ejército del Aire se encuentra situado dentro del recinto aeroportuario, junto a la central eléctrica.

Dado el carácter militar de las instalaciones, se propone trasladar las mismas a una nueva ubicación. El nuevo emplazamiento está pendiente de determinar, ya que debe ser fruto del acuerdo entre Aena y el Ministerio de Defensa.

La parcela que actualmente está ocupada por el centro de emisores quedará libre, y su nuevo uso se determinará en función de las necesidades que surjan en el aeropuerto. Esta parcela se caracteriza por disponer de buenos accesos y estar situada en primera línea de plataforma.

Ilustración 5.7.- Parcela ocupada por el Centro de emisores del Ejército



### 5.2.3 Zona de Aviación General

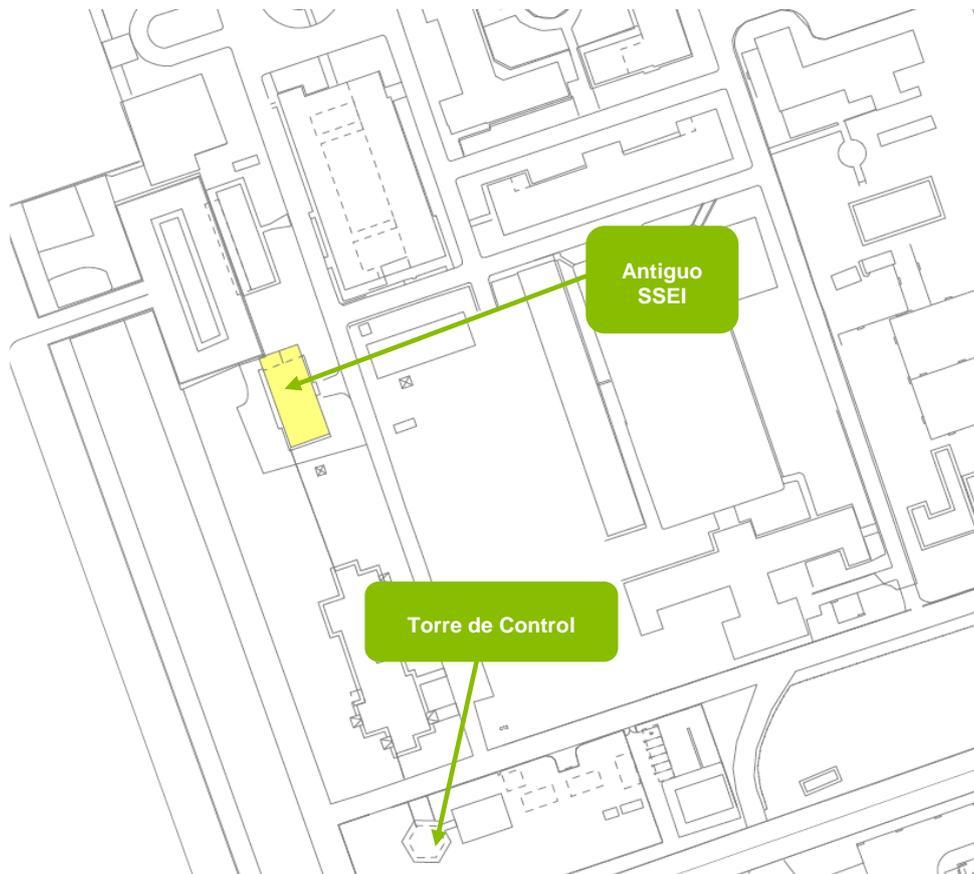
Se plantea como necesaria la construcción de un Edificio de Aviación General para dar tratamiento a este tipo de tráfico, dada la importancia que tienen en el aeropuerto

Las necesidades calculadas a largo plazo para la aviación general son de 220 m<sup>2</sup>, pero debido a que, la aviación general es muy cambiante, se propone la construcción de un edificio de 1.000 m<sup>2</sup>.

Para ello su construcción, se propone como emplazamiento la parcela ocupada actualmente por el antiguo SSEI, que está en desuso. Esta parcela se encuentra ubicada en primera línea de la plataforma de Aviación General, de ahí que sea adecuada para la construcción de un edificio de las características requeridas.

Para la construcción de las nuevas instalaciones, sería necesario derruir el antiguo SSEI, ya que se encuentra en mal estado y no sería posible realizar una rehabilitación del edificio.

Ilustración 5.8.- Construcción de edificio de Aviación General



### 5.3 Zona de Reserva

Una vez estimados los terrenos necesarios para las actuaciones propuestas para cubrir las necesidades previstas en el Desarrollo Previsible, quedan ciertas áreas intermedias que se catalogan como Zona de Reserva para ampliaciones posteriores, más allá de los horizontes considerados en este documento.

### 5.4 Necesidades de Terreno

En el presente Plan Director se propone incorporar los terrenos situados al norte del Edificio Terminal con el objeto de regularizar la parcela. Dichos terrenos formarán parte de la Reserva Aeroportuaria, posibilitando el desarrollo futuro de nuevas instalaciones y/o servicios aeroportuarios. Adicionalmente, es preciso incorporar el terreno necesario para la ampliación de la pista por la cabecera 20.

En el Plano 4.3: "Zona de Servicio propuesta. Necesidades de terrenos" se muestran los terrenos a incorporar.

## 5.5 Resumen

El conjunto de actuaciones propuestas dentro de la Zona de Servicio se muestra en la Tabla 5.3.

Tabla 5.3.- Resumen de las actuaciones más importantes descritas en los apartados anteriores

Actuaciones propuestas por zona afectada
<b>Subsistema de movimiento de aeronaves</b>
<b>Campo de vuelos</b>
Ampliación de pista, construcción de RESA y calle de rodaje paralela en la cabecera 20
Construcción de nueva calle de salida rápida para aterrizajes por cabecera 20
<b>Subsistema de Actividades Aeroportuarias</b>
Convertir los puestos de control de pasaportes de salidas en dobles
Recercado del vial de acceso a pista del SSEI
Ampliación del aparcamiento de autobuses y redistribución de las plazas de aparcamiento
Traslado del Centro de emisores del Ejército
Construcción de un Edificio de Aviación General

## **6 Delimitaciones de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas**

El Aeropuerto de Jerez, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.a de la Constitución y el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2850/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) "4-E".

El Plan Director Vigente del Aeropuerto de Jerez fue aprobado mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 9 de agosto de 2001.

Con objeto de adaptar el Aeropuerto de Jerez a la normativa vigente (Real Decreto 862/2009), resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Jerez de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su Zona de Servicio, para introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo 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.

La revisión ha supuesto la modificación de algunas de las subzonas o ámbitos dentro de la Zona de Servicio, en concreto las denominadas Zonas Industriales, que pasan a denominarse Zona de Actividades Complementarias o Zona de Apoyo a la Aeronave.

El Aeropuerto de Jerez dispone de una pista denominada 02-20, de 2.300 m y 45 m de anchura. Esta configuración del campo de vuelos junto con la rodadura y las calles de salida rápida y de acceso a cabeceras actuales, pueden alcanzar un rendimiento máximo de pista según PICAP de 24 operaciones/ hora. En el presente Plan Director se propone la ampliación de la misma en 900 m hasta alcanzar los 3.200 m de longitud. Asimismo, se propone ampliar la semirodadura hasta la nueva cabecera 20.

Se dispone de tres plataformas, la cercana al edificio terminal (A1) destinada al tráfico comercial y otras dos plataformas (A2 y A3) destinadas a otras clases de tráfico.

El Edificio Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Jerez tiene forma rectangular y está distribuido en tres volúmenes, el de la izquierda (según se accede por el lado tierra) a la sala de llegadas, el módulo central al vestíbulo de salidas y zona de facturación y el de la derecha a la zona de salidas. La capacidad del edificio es suficiente para absorber la demanda esperada.

Se llevarán a cabo un conjunto de actuaciones en otros ámbitos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, como zonas de aparcamientos, traslado del centro de emisores del ejército y construcción de un edificio para el tratamiento de pasajeros de la Aviación General.

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

Para ello, resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Jerez de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su Zona de Servicio, al objeto de introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo y proceder a la delimitación de su nueva Zona de Servicio.

Se requiere la adquisición de un total de 44,1 hectáreas con el fin de regularizar la parcela y permitir la ampliación de la pista.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director Vigente tiene una superficie estimada de 483,8 ha, de las cuales 188,3 ha corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 68,9 ha al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 226,6 ha 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, bien mediante las coordenadas UTM de sus vértices, bien siguiendo los límites de sistemas generales, infraestructuras u otros elementos reconocibles del territorio. Los terrenos necesarios para la nueva delimitación de la Zona de Servicio, así como los excluidos de la misma con respecto a los que figuraban en el Plan Director que se revisa figuran representados gráficamente en el plano 4.3.

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: 1. “Subsistema de Movimiento de Aeronaves”; 2. “Subsistema de Actividades Aeroportuarias”, con sus correspondientes zonas funcionales y 3. “Zona de Reserva Aeroportuaria”.

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 188,3 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.
  - 1.1 Campo de vuelos: Está integrado por la pista denominada 02-20, una calle de rodaje paralela a ésta y calles de rodaje que unen las plataformas con la rodadura. La principal plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales está situada al oeste de la pista.
  - 1.2 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los terminales de pasajeros y de carga.
2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 68,9 ha, que se distribuyen 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: 14,1 ha.
  - 2.2 Zona de Carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 1,8 ha.
  - 2.3 Zona de Apoyo a la Aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 1,5 ha.
  - 2.4 Zona de Servicios: Incluye los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea y 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 SSEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 2,7 ha.

- 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: 10,4 ha.
  - 2.6 Zona de Abastecimiento: Contiene acometidas, instalaciones, elementos Terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 4,4 ha.
  - 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 34,0 ha.
3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Su superficie es de 226,6 ha, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

Como consecuencia de la singularidad y complejidad del transporte aéreo, pueden surgir necesidades originadas en los mencionados Subsistemas, entre otros factores, por condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro, que sean aconsejables para el óptimo funcionamiento del aeropuerto. Por esta razón, la zonificación y las líneas de delimitación entre Subsistemas y Zonas definidas en los planos de este Plan Director, dentro de los límites establecidos en la Zona de Servicio propuesta, deben considerarse de naturaleza conceptual, y no se traducen necesariamente en una segregación espacial, por lo que el desarrollo de cualquiera de las áreas en ellas reflejadas se podrá realizar en el área prevista para otras, o en la Zona de Reserva Aeroportuaria, debiendo ser justificadas por Aena dichas variaciones o modificaciones.

En los planos nº 5 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Jerez, tanto establecidas en el Real Decreto 2054/2004 como las propuestas hasta su desarrollo previsible.

Igualmente, en los planos nº 6 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

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

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

En la Tabla 5.4 se muestran las coordenadas UTM (ETRS89) (Huso 29) del límite de la Zona de Servicio propuesta en el presente Plan Director.

Tabla 5.4.- Coordenadas UTM (ETRS89) del límite de la Zona de Servicio propuesta

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 1</b>					
1	760.789,15	4.069.538,48	16	761.055,02	4.069.953,83
2	760.795,04	4.069.546,96	17	761.061,11	4.069.961,97
3	760.812,14	4.069.571,10	18	761.066,64	4.069.969,42
4	760.841,35	4.069.614,00	19	761.069,11	4.069.972,84
5	760.869,64	4.069.656,49	20	761.075,89	4.069.983,60
6	760.900,30	4.069.708,14	21	761.083,12	4.069.994,99
7	760.928,81	4.069.754,15	22	761.090,66	4.070.006,92
8	760.955,25	4.069.794,15	23	761.098,01	4.070.018,14
9	760.982,03	4.069.840,25	24	761.115,35	4.070.043,50
10	761.008,64	4.069.884,50	25	761.132,85	4.070.069,10
11	761.029,08	4.069.918,45	26	761.149,47	4.070.093,40
12	761.031,07	4.069.921,37	27	761.161,83	4.070.111,47
13	761.033,86	4.069.925,15	28	761.163,15	4.070.114,22
14	761.046,50	4.069.942,27	29	761.164,62	4.070.116,88
15	761.051,00	4.069.948,25	30	761.166,09	4.070.119,31
31	761.168,05	4.070.122,48	68	761.783,86	4.071.071,66
32	761.176,38	4.070.135,83	69	761.794,94	4.071.089,03
33	761.186,18	4.070.151,50	70	761.827,86	4.071.140,09
34	761.211,08	4.070.191,03	71	761.839,32	4.071.157,73
35	761.231,08	4.070.222,71	72	761.850,85	4.071.175,84
36	761.255,05	4.070.260,51	73	761.841,68	4.071.181,44
37	761.284,04	4.070.306,46	74	761.860,95	4.071.211,50
38	761.312,86	4.070.352,32	75	761.880,01	4.071.241,22
39	761.338,68	4.070.393,17	76	761.899,29	4.071.271,29
40	761.356,83	4.070.421,97	77	761.918,60	4.071.301,41
41	761.367,59	4.070.439,05	78	761.938,52	4.071.332,46
42	761.378,69	4.070.456,65	79	761.962,58	4.071.370,00
43	761.392,53	4.070.478,62	80	761.964,13	4.071.372,40
44	761.405,72	4.070.499,44	81	761.972,51	4.071.385,45
45	761.417,48	4.070.522,11	82	761.983,93	4.071.403,26
46	761.428,22	4.070.542,51	83	762.003,07	4.071.433,12
47	761.438,10	4.070.561,34	84	762.023,41	4.071.464,83
48	761.444,82	4.070.572,88	85	762.040,48	4.071.491,45
49	761.463,77	4.070.602,88	86	762.051,43	4.071.496,80
50	761.487,64	4.070.640,54	87	762.064,46	4.071.516,14

Punto	X	Y	Punto	X	Y
51	761.520,77	4.070.692,83	88	762.063,48	4.071.528,27
52	761.549,79	4.070.738,72	89	762.083,28	4.071.559,11
53	761.569,04	4.070.769,33	90	762.102,71	4.071.589,35
54	761.592,55	4.070.807,27	91	762.121,90	4.071.619,24
55	761.603,87	4.070.825,79	92	762.148,86	4.071.661,21
56	761.609,14	4.070.823,04	93	762.298,96	4.071.877,09
57	761.624,25	4.070.845,26	94	762.306,50	4.071.887,70
58	761.643,54	4.070.874,53	95	762.321,24	4.071.907,49
59	761.653,13	4.070.888,99	96	762.335,67	4.071.927,13
60	761.657,31	4.070.895,29	97	762.349,57	4.071.945,80
61	761.681,81	4.070.932,25	98	762.364,19	4.071.964,94
62	761.706,96	4.070.970,36	99	762.366,42	4.071.968,22
63	761.731,93	4.071.007,60	100	762.376,25	4.071.983,88
64	761.746,02	4.071.028,50	101	762.385,27	4.071.997,95
65	761.754,87	4.071.041,88	102	762.392,87	4.072.009,76
66	761.763,00	4.071.053,97	103	762.403,92	4.072.026,68
67	761.768,74	4.071.047,40	104	762.414,22	4.072.042,22
105	762.426,11	4.072.064,63	142	763.411,85	4.073.211,05
106	762.441,27	4.072.088,43	143	763.391,82	4.073.218,23
107	762.456,51	4.072.113,67	144	763.398,56	4.073.237,06
108	762.463,73	4.072.129,71	145	763.418,59	4.073.229,88
109	762.472,91	4.072.143,41	146	763.469,99	4.073.373,46
110	762.476,06	4.072.156,18	147	763.500,59	4.073.362,51
111	762.490,66	4.072.180,84	148	763.492,17	4.073.338,97
112	762.507,83	4.072.210,54	149	763.487,46	4.073.340,65
113	762.519,38	4.072.228,62	150	763.444,48	4.073.220,61
114	762.530,67	4.072.246,91	151	763.464,52	4.073.213,44
115	762.540,47	4.072.263,82	152	763.457,78	4.073.194,61
116	762.554,09	4.072.287,29	153	763.437,74	4.073.201,78
117	762.567,27	4.072.310,20	154	763.393,93	4.073.079,39
118	762.582,17	4.072.291,13	155	763.411,56	4.073.073,08
119	762.599,24	4.072.269,21	156	763.405,26	4.073.054,09
120	762.616,29	4.072.247,27	157	763.387,19	4.073.060,56
121	762.642,00	4.072.220,15	158	763.342,53	4.072.935,81
122	762.655,47	4.072.201,76	159	763.356,60	4.072.930,77
123	762.670,26	4.072.181,48	160	763.349,86	4.072.911,94
124	762.683,71	4.072.162,86	161	763.335,78	4.072.916,98

Punto	X	Y	Punto	X	Y
125	762.699,90	4.072.140,69	162	763.310,44	4.072.846,18
126	762.712,14	4.072.123,62	163	763.367,48	4.072.775,32
127	762.732,93	4.072.095,23	164	763.294,22	4.072.570,35
128	762.748,01	4.072.074,80	165	763.378,00	4.072.473,42
129	762.755,29	4.072.064,66	166	763.069,89	4.071.612,78
130	762.984,16	4.072.703,97	167	763.082,98	4.071.600,80
131	763.131,92	4.072.651,07	168	763.087,90	4.071.593,77
132	763.198,50	4.072.837,34	169	763.103,68	4.071.572,18
133	763.284,54	4.072.855,45	170	763.114,76	4.071.555,08
134	763.309,89	4.072.926,25	171	763.129,14	4.071.535,18
135	763.295,82	4.072.931,29	172	763.139,86	4.071.520,58
136	763.302,56	4.072.950,12	173	763.148,88	4.071.508,75
137	763.316,63	4.072.945,08	174	763.157,01	4.071.501,36
138	763.361,29	4.073.069,83	175	763.166,74	4.071.489,20
139	763.343,66	4.073.076,14	176	763.178,17	4.071.476,10
140	763.350,40	4.073.094,97	177	763.192,38	4.071.461,51
141	763.368,04	4.073.088,66	178	763.206,07	4.071.449,09
179	763.219,71	4.071.436,98	216	762.969,13	4.070.347,97
180	763.241,13	4.071.417,50	217	763.024,96	4.070.320,14
181	763.257,06	4.071.403,94	218	763.035,01	4.070.315,51
182	763.274,66	4.071.386,37	219	763.048,42	4.070.309,35
183	763.297,70	4.071.366,60	220	763.063,53	4.070.302,73
184	763.260,26	4.071.338,52	221	763.073,48	4.070.298,11
185	763.226,26	4.071.316,85	222	763.084,57	4.070.292,89
186	763.186,93	4.071.295,19	223	763.095,41	4.070.287,77
187	763.143,26	4.071.272,53	224	763.108,99	4.070.281,50
188	763.101,27	4.071.250,86	225	763.125,94	4.070.273,59
189	763.060,63	4.071.230,88	226	763.124,94	4.070.268,26
190	763.019,70	4.071.210,78	227	763.121,99	4.070.256,18
191	762.979,02	4.071.191,10	228	763.118,32	4.070.242,53
192	762.939,00	4.071.171,74	229	763.116,98	4.070.239,20
193	762.933,31	4.071.162,55	230	763.112,95	4.070.234,80
194	762.903,43	4.071.115,07	231	763.106,33	4.070.228,42
195	762.892,68	4.071.097,96	232	763.099,61	4.070.221,77
196	762.877,26	4.071.073,49	233	763.092,70	4.070.214,36
197	762.860,13	4.071.046,29	234	763.086,75	4.070.207,59
198	762.838,91	4.071.012,70	235	763.083,37	4.070.193,87

Punto	X	Y	Punto	X	Y
199	762.815,19	4.070.975,01	236	763.077,62	4.070.168,48
200	762.794,90	4.070.942,73	237	763.075,40	4.070.158,35
201	762.790,06	4.070.935,03	238	763.073,66	4.070.149,54
202	762.679,99	4.070.628,56	239	763.072,34	4.070.140,40
203	762.680,87	4.070.617,33	240	763.072,00	4.070.130,34
204	762.682,84	4.070.590,09	241	763.071,89	4.070.122,68
205	762.685,82	4.070.553,44	242	763.071,91	4.070.114,30
206	762.688,44	4.070.525,58	243	763.072,05	4.070.107,66
207	762.690,12	4.070.509,06	244	763.073,29	4.070.101,00
208	762.696,13	4.070.478,62	245	763.076,14	4.070.089,08
209	762.705,43	4.070.472,62	246	763.077,72	4.070.083,10
210	762.748,20	4.070.452,93	247	763.079,22	4.070.076,64
211	762.781,81	4.070.437,46	248	763.082,07	4.070.070,87
212	762.815,34	4.070.422,03	249	763.089,72	4.070.055,18
213	762.864,52	4.070.399,40	250	763.098,14	4.070.038,72
214	762.899,19	4.070.383,26	251	763.103,07	4.070.029,07
215	762.935,66	4.070.364,86	252	763.111,44	4.070.013,19
253	763.124,77	4.069.988,94	290	762.191,47	4.069.049,45
254	763.137,53	4.069.965,51	291	762.178,37	4.069.045,04
255	763.149,09	4.069.944,15	292	762.170,51	4.069.042,26
256	763.150,75	4.069.941,44	293	762.154,68	4.069.036,67
257	763.157,07	4.069.929,85	294	762.140,60	4.069.031,77
258	763.141,17	4.069.905,69	295	762.128,07	4.069.028,26
259	763.120,56	4.069.872,94	296	762.111,90	4.069.024,53
260	763.108,30	4.069.853,42	297	762.095,91	4.069.020,95
261	763.084,29	4.069.814,82	298	762.079,84	4.069.017,33
262	763.070,03	4.069.792,15	299	762.068,79	4.069.014,98
263	763.058,96	4.069.774,96	300	762.065,29	4.069.014,37
264	763.029,65	4.069.728,96	301	762.062,25	4.069.012,58
265	763.000,21	4.069.684,39	302	762.050,12	4.069.008,97
266	762.975,18	4.069.646,61	303	762.035,97	4.069.005,07
267	762.953,34	4.069.614,81	304	762.024,22	4.069.002,13
268	762.924,59	4.069.573,53	305	762.008,71	4.068.998,15
269	762.905,69	4.069.546,54	306	761.990,05	4.068.993,01
270	762.876,22	4.069.508,04	307	761.968,55	4.068.987,53
271	762.846,94	4.069.469,48	308	761.956,41	4.068.984,49
272	762.818,40	4.069.432,73	309	761.933,79	4.068.979,34

Punto	X	Y	Punto	X	Y
273	762.789,49	4.069.396,26	310	761.899,60	4.068.971,28
274	762.760,29	4.069.358,01	311	761.865,85	4.068.963,33
275	762.734,75	4.069.321,46	312	761.831,80	4.068.955,28
276	762.707,87	4.069.282,87	313	761.792,01	4.068.945,92
277	762.680,21	4.069.243,32	314	761.757,81	4.068.937,87
278	762.662,56	4.069.218,21	315	761.730,64	4.068.931,50
279	762.646,24	4.069.195,01	316	761.723,65	4.068.935,91
280	762.618,72	4.069.185,35	317	761.723,22	4.068.936,16
281	762.596,04	4.069.179,84	318	761.700,72	4.068.950,64
282	762.535,04	4.069.164,57	319	761.697,76	4.068.952,53
283	762.454,74	4.069.140,09	320	761.682,95	4.068.962,07
284	762.389,09	4.069.118,96	321	761.673,28	4.068.968,29
285	762.346,77	4.069.104,11	322	761.638,61	4.068.990,56
286	762.294,02	4.069.085,70	323	761.587,95	4.069.023,25
287	762.254,83	4.069.072,21	324	761.539,88	4.069.054,28
288	762.233,79	4.069.064,64	325	761.483,10	4.069.090,87
289	762.211,20	4.069.056,49	326	761.463,85	4.069.103,26
327	761.431,70	4.069.124,06	336	761.089,39	4.069.344,62
328	761.393,74	4.069.148,54	337	761.041,14	4.069.375,74
329	761.344,19	4.069.180,50	338	761.012,10	4.069.394,44
330	761.289,39	4.069.215,86	339	760.951,16	4.069.433,83
331	761.270,39	4.069.228,07	340	760.891,81	4.069.472,14
332	761.225,11	4.069.257,24	341	760.847,24	4.069.500,88
333	761.188,06	4.069.281,17	342	760.823,52	4.069.516,18
334	761.177,36	4.069.288,00	343	760.804,88	4.069.528,17
335	761.135,98	4.069.314,63	1	760.789,15	4.069.538,48

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 2</b>					
344	762.725,42	4.069.203,36	368	762.819,70	4.069.319,39
345	762.743,37	4.069.226,51	369	762.828,89	4.069.330,81
346	762.749,39	4.069.234,09	370	762.830,39	4.069.306,95
347	762.755,29	4.069.240,89	371	762.830,07	4.069.290,10
348	762.760,29	4.069.247,04	372	762.829,53	4.069.278,51
349	762.766,04	4.069.254,29	373	762.828,11	4.069.273,60
350	762.770,34	4.069.259,69	374	762.821,90	4.069.267,84

Punto	X	Y	Punto	X	Y
351	762.776,99	4.069.267,59	375	762.818,20	4.069.265,04
352	762.781,90	4.069.273,29	376	762.816,09	4.069.263,84
353	762.783,82	4.069.275,54	377	762.814,69	4.069.262,94
354	762.785,50	4.069.277,89	378	762.813,99	4.069.262,49
355	762.787,30	4.069.280,19	379	762.811,74	4.069.260,89
356	762.791,00	4.069.284,59	380	762.808,69	4.069.258,59
357	762.794,70	4.069.288,99	381	762.807,14	4.069.257,39
358	762.798,50	4.069.293,54	382	762.804,84	4.069.255,49
359	762.801,30	4.069.296,89	383	762.803,34	4.069.254,19
360	762.804,32	4.069.300,45	384	762.802,59	4.069.253,64
361	762.806,55	4.069.303,29	385	762.801,24	4.069.252,49
362	762.808,10	4.069.305,29	386	762.800,69	4.069.251,99
363	762.809,70	4.069.307,29	387	762.799,69	4.069.251,19
364	762.812,55	4.069.310,79	388	762.797,79	4.069.249,19
365	762.814,60	4.069.313,29	389	762.794,29	4.069.245,62
366	762.816,55	4.069.315,59	390	762.791,44	4.069.242,69
367	762.818,70	4.069.318,24	391	762.785,89	4.069.237,59
392	762.783,19	4.069.234,94	399	762.768,12	4.069.220,06
393	762.778,49	4.069.229,89	400	762.765,44	4.069.217,54
394	762.775,94	4.069.227,14	401	762.763,74	4.069.216,09
395	762.772,54	4.069.224,09	402	762.760,39	4.069.213,79
396	762.771,24	4.069.222,99	403	762.749,72	4.069.208,06
397	762.770,59	4.069.222,29	344	762.725,42	4.069.203,36
398	762.769,99	4.069.221,69	399	762.768,12	4.069.220,06

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 3</b>					
404	762.839,47	4.069.343,99	430	763.009,56	4.069.577,80
405	762.854,43	4.069.362,60	431	763.012,26	4.069.581,94
406	762.861,77	4.069.371,72	432	763.018,78	4.069.592,21
407	762.875,77	4.069.392,61	433	763.024,94	4.069.601,62
408	762.878,30	4.069.396,15	434	763.031,28	4.069.611,57
409	762.897,87	4.069.423,27	435	763.032,98	4.069.614,50
410	762.911,30	4.069.441,84	436	763.038,53	4.069.623,44
411	762.916,68	4.069.449,12	437	763.046,26	4.069.635,32
412	762.932,87	4.069.471,94	438	763.054,59	4.069.648,62

Punto	X	Y	Punto	X	Y
413	762.937,91	4.069.478,90	439	763.061,03	4.069.658,92
414	762.942,68	4.069.485,47	440	763.065,46	4.069.665,81
415	762.949,85	4.069.495,86	441	763.069,84	4.069.672,46
416	762.956,87	4.069.505,74	442	763.077,09	4.069.683,76
417	762.961,58	4.069.512,37	443	763.083,56	4.069.693,42
418	762.965,65	4.069.518,14	444	763.089,49	4.069.701,96
419	762.970,43	4.069.524,64	445	763.093,93	4.069.708,96
420	762.972,29	4.069.527,35	446	763.098,13	4.069.715,43
421	762.976,43	4.069.533,26	447	763.100,78	4.069.719,60
422	762.981,52	4.069.540,54	448	763.104,59	4.069.725,63
423	762.986,35	4.069.547,41	449	763.110,34	4.069.734,56
424	762.989,03	4.069.550,82	450	763.115,79	4.069.743,20
425	762.994,49	4.069.557,94	451	763.121,16	4.069.750,95
426	762.999,13	4.069.563,91	452	763.126,99	4.069.759,45
427	763.001,94	4.069.567,34	453	763.131,12	4.069.765,11
428	763.004,46	4.069.570,57	454	763.133,93	4.069.768,95
429	763.007,03	4.069.573,76	455	763.137,38	4.069.773,85
456	763.141,43	4.069.779,33	493	763.235,14	4.069.488,15
457	763.145,56	4.069.784,31	494	763.236,34	4.069.462,14
458	763.149,53	4.069.788,93	495	763.237,25	4.069.442,28
459	763.150,84	4.069.790,45	496	763.236,04	4.069.421,09
460	763.155,54	4.069.795,31	497	763.236,23	4.069.403,12
461	763.159,76	4.069.799,35	498	763.235,69	4.069.398,28
462	763.164,59	4.069.804,13	499	763.235,44	4.069.397,23
463	763.169,10	4.069.808,09	500	763.234,57	4.069.393,55
464	763.173,36	4.069.811,76	501	763.232,86	4.069.388,99
465	763.178,04	4.069.815,35	502	763.230,63	4.069.384,65
466	763.182,56	4.069.818,56	503	763.227,87	4.069.380,65
467	763.190,59	4.069.823,16	504	763.224,65	4.069.377,01
468	763.193,68	4.069.824,66	505	763.220,99	4.069.373,78
469	763.196,76	4.069.825,66	506	763.216,98	4.069.371,03
470	763.201,34	4.069.826,66	507	763.216,32	4.069.370,68
471	763.203,88	4.069.827,39	508	763.212,65	4.069.368,79
472	763.211,40	4.069.824,72	509	763.208,06	4.069.367,09
473	763.218,23	4.069.807,35	510	763.206,82	4.069.366,53
474	763.223,27	4.069.788,93	511	763.186,73	4.069.360,99
475	763.223,31	4.069.788,81	512	763.173,05	4.069.357,61

Punto	X	Y	Punto	X	Y
476	763.225,23	4.069.772,93	513	763.164,05	4.069.355,11
477	763.226,13	4.069.764,33	514	763.162,65	4.069.354,71
478	763.227,07	4.069.750,59	515	763.153,73	4.069.352,15
479	763.227,60	4.069.730,16	516	763.143,78	4.069.349,36
480	763.227,46	4.069.721,14	517	763.132,87	4.069.347,03
481	763.228,07	4.069.708,46	518	763.130,81	4.069.346,50
482	763.228,78	4.069.685,01	519	763.122,05	4.069.344,50
483	763.228,92	4.069.668,67	520	763.108,35	4.069.340,90
484	763.229,82	4.069.652,18	521	763.094,03	4.069.337,33
485	763.230,59	4.069.628,05	522	763.080,42	4.069.333,93
486	763.230,72	4.069.618,94	523	763.075,55	4.069.332,71
487	763.231,77	4.069.597,95	524	763.067,98	4.069.330,93
488	763.232,00	4.069.569,78	525	763.055,48	4.069.328,00
489	763.232,68	4.069.556,03	526	763.042,98	4.069.324,56
490	763.233,49	4.069.540,73	527	763.031,77	4.069.321,90
491	763.234,41	4.069.507,41	528	763.023,78	4.069.320,35
492	763.234,54	4.069.498,93	529	763.021,55	4.069.319,93
530	763.004,43	4.069.315,06	546	762.843,46	4.069.279,61
531	762.993,08	4.069.311,75	547	762.841,95	4.069.280,57
532	762.972,65	4.069.307,21	548	762.841,02	4.069.281,94
533	762.953,33	4.069.302,36	549	762.840,76	4.069.282,67
534	762.946,05	4.069.300,46	550	762.840,37	4.069.283,84
535	762.923,87	4.069.295,26	551	762.839,98	4.069.286,07
536	762.905,43	4.069.291,20	552	762.839,77	4.069.288,82
537	762.904,12	4.069.290,87	553	762.839,77	4.069.293,07
538	762.873,68	4.069.283,57	554	762.839,65	4.069.298,17
539	762.865,81	4.069.281,73	555	762.839,60	4.069.299,41
540	762.863,89	4.069.281,28	556	762.839,45	4.069.304,32
541	762.856,58	4.069.279,57	557	762.839,27	4.069.310,64
542	762.848,93	4.069.277,74	558	762.839,58	4.069.318,22
543	762.847,48	4.069.277,64	559	762.839,50	4.069.335,21
544	762.846,33	4.069.277,96	404	762.839,47	4.069.343,99
545	762.844,75	4.069.278,92			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 4</b>					
560	762.819,78	4.069.219,97	576	762.828,74	4.069.249,99
561	762.814,04	4.069.224,29	577	762.832,14	4.069.250,99
562	762.813,39	4.069.225,99	578	762.835,39	4.069.251,69
563	762.813,19	4.069.227,74	579	762.838,29	4.069.252,49
564	762.812,94	4.069.230,59	580	762.840,24	4.069.253,29
565	762.812,94	4.069.232,19	581	762.846,23	4.069.254,80
566	762.813,09	4.069.233,79	582	762.953,59	4.069.281,37
567	762.813,49	4.069.235,49	583	762.953,46	4.069.281,94
568	762.813,94	4.069.237,14	584	762.982,49	4.069.289,28
569	762.814,89	4.069.239,54	585	763.021,16	4.069.299,37
570	762.816,09	4.069.241,64	586	763.099,42	4.069.319,82
571	762.817,69	4.069.243,54	587	763.146,77	4.069.332,18
572	762.819,09	4.069.244,79	588	763.210,66	4.069.348,87
573	762.821,49	4.069.246,34	589	763.212,84	4.069.349,44
574	762.823,34	4.069.247,39	590	763.224,27	4.069.356,43
575	762.826,09	4.069.248,84	591	763.229,74	4.069.360,19
592	763.234,70	4.069.364,58	620	763.244,87	4.069.945,74
593	763.235,53	4.069.365,51	621	763.270,80	4.069.993,30
594	763.239,12	4.069.369,55	622	763.271,38	4.069.967,45
595	763.242,88	4.069.375,04	623	763.272,11	4.069.937,26
596	763.245,93	4.069.380,93	624	763.273,11	4.069.896,13
597	763.248,25	4.069.387,14	625	763.274,09	4.069.855,93
598	763.249,79	4.069.393,59	626	763.275,07	4.069.815,31
599	763.251,59	4.069.400,74	627	763.275,88	4.069.781,69
600	763.251,27	4.069.413,58	628	763.277,20	4.069.727,29
601	763.249,96	4.069.466,82	629	763.278,38	4.069.678,49
602	763.248,97	4.069.507,59	630	763.279,51	4.069.632,09
603	763.247,61	4.069.563,33	631	763.281,06	4.069.568,09
604	763.246,68	4.069.601,38	632	763.282,48	4.069.509,48
605	763.245,74	4.069.629,58	633	763.283,62	4.069.461,88
606	763.244,13	4.069.678,08	634	763.284,81	4.069.412,69
607	763.241,96	4.069.741,89	635	763.285,74	4.069.374,49
608	763.240,62	4.069.784,09	636	763.286,52	4.069.342,51
609	763.240,52	4.069.787,26	637	763.287,00	4.069.320,13
610	763.240,12	4.069.788,93	638	763.230,69	4.069.306,32
611	763.236,35	4.069.804,69	639	763.207,09	4.069.299,11

Punto	X	Y	Punto	X	Y
612	763.234,55	4.069.811,56	640	763.168,67	4.069.290,27
613	763.232,45	4.069.818,34	641	763.126,07	4.069.280,48
614	763.230,03	4.069.825,01	642	763.060,04	4.069.264,45
615	763.227,29	4.069.831,55	643	763.006,36	4.069.253,50
616	763.224,06	4.069.838,67	644	762.957,54	4.069.244,35
617	763.216,17	4.069.852,28	645	762.907,87	4.069.235,03
618	763.217,54	4.069.870,38	646	762.865,23	4.069.227,03
619	763.219,59	4.069.899,50	560	762.819,78	4.069.219,97

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 5</b>					
647	763.134,85	4.069.998,27	653	763.213,56	4.070.022,34
648	763.164,80	4.070.025,96	654	763.188,06	4.069.974,75
649	763.194,52	4.070.053,44	655	763.165,49	4.069.942,16
650	763.224,27	4.070.081,90	656	763.149,19	4.069.971,99
651	763.267,60	4.070.123,98	647	763.134,85	4.069.998,27
652	763.241,70	4.070.075,34			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 6</b>					
657	765.275,65	4.078.552,35	692	765.311,42	4.078.521,74
658	765.276,57	4.078.549,63	693	765.311,48	4.078.521,19
659	765.277,86	4.078.547,22	694	765.311,56	4.078.520,69
660	765.279,41	4.078.545,60	695	765.311,62	4.078.520,18
661	765.281,50	4.078.544,03	696	765.311,63	4.078.519,66
662	765.283,86	4.078.542,48	697	765.311,55	4.078.517,95
663	765.289,28	4.078.540,60	698	765.311,59	4.078.517,12
664	765.291,61	4.078.539,48	699	765.311,59	4.078.516,58
665	765.293,95	4.078.538,39	700	765.311,58	4.078.516,04
666	765.296,43	4.078.537,30	701	765.311,58	4.078.515,00
667	765.298,70	4.078.536,45	702	765.311,56	4.078.513,39
668	765.299,22	4.078.536,29	703	765.311,54	4.078.512,89
669	765.299,66	4.078.536,02	704	765.311,46	4.078.511,83
670	765.300,51	4.078.535,32	705	765.311,39	4.078.510,80
671	765.300,88	4.078.534,95	706	765.311,32	4.078.510,29
672	765.301,30	4.078.534,65	707	765.311,08	4.078.509,27

Punto	X	Y	Punto	X	Y
673	765.301,77	4.078.534,41	708	765.310,90	4.078.508,24
674	765.302,27	4.078.534,14	709	765.310,78	4.078.507,73
675	765.303,62	4.078.533,29	710	765.310,63	4.078.507,23
676	765.304,45	4.078.532,61	711	765.310,38	4.078.506,76
677	765.305,41	4.078.532,11	712	765.310,14	4.078.506,26
678	765.305,85	4.078.531,77	713	765.309,98	4.078.505,73
679	765.306,89	4.078.530,67	714	765.309,87	4.078.505,21
680	765.307,24	4.078.530,23	715	765.309,65	4.078.504,75
681	765.307,57	4.078.529,81	716	765.309,38	4.078.504,31
682	765.307,91	4.078.529,37	717	765.309,17	4.078.503,86
683	765.308,47	4.078.528,39	718	765.308,98	4.078.503,37
684	765.309,04	4.078.527,50	719	765.308,72	4.078.502,93
685	765.309,84	4.078.526,09	720	765.308,37	4.078.502,57
686	765.310,32	4.078.525,16	721	765.306,21	4.078.501,37
687	765.310,61	4.078.524,69	722	765.301,83	4.078.498,61
688	765.310,87	4.078.524,26	723	765.298,64	4.078.496,40
689	765.311,04	4.078.523,75	724	765.297,50	4.078.494,53
690	765.311,15	4.078.523,25	725	765.296,89	4.078.493,62
691	765.311,38	4.078.522,26	726	765.296,53	4.078.493,23
727	765.295,58	4.078.492,43	764	765.269,10	4.078.467,19
728	765.293,95	4.078.490,56	765	765.268,76	4.078.466,83
729	765.293,53	4.078.490,21	766	765.268,38	4.078.466,49
730	765.293,02	4.078.489,93	767	765.267,66	4.078.465,74
731	765.292,52	4.078.489,70	768	765.267,27	4.078.465,41
732	765.292,03	4.078.489,42	769	765.266,17	4.078.464,31
733	765.291,37	4.078.489,10	770	765.262,84	4.078.461,72
734	765.290,01	4.078.488,36	771	765.261,65	4.078.460,70
735	765.288,76	4.078.487,55	772	765.261,28	4.078.460,33
736	765.287,89	4.078.486,95	773	765.260,88	4.078.460,01
737	765.287,46	4.078.486,61	774	765.260,45	4.078.459,70
738	765.286,58	4.078.486,03	775	765.259,99	4.078.459,45
739	765.285,22	4.078.485,13	776	765.258,69	4.078.458,64
740	765.284,76	4.078.484,82	777	765.257,78	4.078.458,17
741	765.284,34	4.078.484,47	778	765.257,30	4.078.457,92
742	765.283,98	4.078.484,07	779	765.256,81	4.078.457,71
743	765.283,61	4.078.483,71	780	765.255,95	4.078.457,17
744	765.283,20	4.078.483,42	781	765.254,52	4.078.456,63

Punto	X	Y	Punto	X	Y
745	765.282,78	4.078.483,07	782	765.254,05	4.078.456,41
746	765.282,35	4.078.482,80	783	765.253,56	4.078.456,22
747	765.281,74	4.078.482,45	784	765.252,55	4.078.455,99
748	765.280,38	4.078.481,04	785	765.251,53	4.078.455,72
749	765.280,01	4.078.480,63	786	765.251,04	4.078.455,60
750	765.279,23	4.078.479,88	787	765.250,54	4.078.455,58
751	765.278,89	4.078.479,47	788	765.249,52	4.078.455,55
752	765.278,18	4.078.478,62	789	765.249,01	4.078.455,55
753	765.277,54	4.078.477,70	790	765.247,49	4.078.455,62
754	765.277,20	4.078.477,28	791	765.244,41	4.078.455,94
755	765.276,61	4.078.476,36	792	765.240,89	4.078.456,67
756	765.275,71	4.078.475,06	793	765.237,91	4.078.457,31
757	765.275,39	4.078.474,65	794	765.231,72	4.078.459,03
758	765.274,63	4.078.473,89	795	765.224,51	4.078.462,52
759	765.274,30	4.078.473,52	796	765.217,76	4.078.465,85
760	765.273,48	4.078.472,16	797	765.212,69	4.078.468,39
761	765.273,17	4.078.471,70	798	765.208,86	4.078.470,59
762	765.272,81	4.078.471,27	799	765.206,28	4.078.472,61
763	765.271,67	4.078.470,18	800	765.203,67	4.078.475,41
801	765.201,24	4.078.479,61	838	765.206,11	4.078.525,13
802	765.199,22	4.078.483,63	839	765.206,49	4.078.525,51
803	765.199,01	4.078.484,12	840	765.207,28	4.078.526,19
804	765.198,49	4.078.485,09	841	765.208,73	4.078.527,19
805	765.198,30	4.078.485,63	842	765.209,79	4.078.528,23
806	765.198,19	4.078.486,17	843	765.210,63	4.078.528,94
807	765.197,89	4.078.488,29	844	765.211,05	4.078.529,23
808	765.197,92	4.078.490,57	845	765.211,54	4.078.529,50
809	765.197,80	4.078.491,65	846	765.212,02	4.078.529,73
810	765.197,79	4.078.493,20	847	765.212,47	4.078.529,98
811	765.197,76	4.078.493,75	848	765.213,07	4.078.530,41
812	765.197,48	4.078.495,86	849	765.213,67	4.078.531,03
813	765.197,40	4.078.496,95	850	765.214,06	4.078.531,42
814	765.197,78	4.078.500,71	851	765.214,47	4.078.531,77
815	765.197,83	4.078.501,22	852	765.215,43	4.078.532,33
816	765.197,85	4.078.502,36	853	765.216,39	4.078.532,87
817	765.198,00	4.078.504,46	854	765.216,84	4.078.533,23
818	765.198,27	4.078.506,58	855	765.217,76	4.078.533,89

Punto	X	Y	Punto	X	Y
819	765.198,37	4.078.507,07	856	765.218,17	4.078.534,17
820	765.198,70	4.078.508,16	857	765.218,60	4.078.534,49
821	765.199,14	4.078.509,86	858	765.219,08	4.078.534,72
822	765.199,49	4.078.510,87	859	765.219,59	4.078.534,86
823	765.200,16	4.078.513,10	860	765.220,66	4.078.535,08
824	765.200,56	4.078.514,06	861	765.221,63	4.078.535,40
825	765.200,95	4.078.515,10	862	765.222,13	4.078.535,59
826	765.201,31	4.078.516,13	863	765.223,09	4.078.536,08
827	765.201,54	4.078.516,65	864	765.223,61	4.078.536,29
828	765.201,78	4.078.517,10	865	765.225,10	4.078.536,79
829	765.202,00	4.078.517,60	866	765.226,62	4.078.537,19
830	765.202,33	4.078.518,66	867	765.228,19	4.078.537,37
831	765.202,51	4.078.519,22	868	765.228,75	4.078.537,45
832	765.202,89	4.078.520,18	869	765.229,25	4.078.537,57
833	765.203,12	4.078.520,67	870	765.230,77	4.078.538,12
834	765.203,87	4.078.522,11	871	765.231,28	4.078.538,27
835	765.204,44	4.078.523,04	872	765.232,35	4.078.538,53
836	765.205,17	4.078.523,80	873	765.233,95	4.078.538,94
837	765.205,74	4.078.524,69	874	765.234,46	4.078.539,03
875	765.236,11	4.078.539,25	892	765.250,92	4.078.540,83
876	765.236,66	4.078.539,30	893	765.251,47	4.078.540,93
877	765.237,68	4.078.539,38	894	765.252,00	4.078.541,13
878	765.238,77	4.078.539,48	895	765.252,48	4.078.541,38
879	765.240,31	4.078.539,62	896	765.254,35	4.078.542,46
880	765.240,85	4.078.539,65	897	765.254,82	4.078.542,69
881	765.241,88	4.078.539,61	898	765.255,28	4.078.542,89
882	765.242,94	4.078.539,64	899	765.255,81	4.078.543,06
883	765.243,99	4.078.539,79	900	765.256,33	4.078.543,19
884	765.245,04	4.078.539,91	901	765.258,69	4.078.544,14
885	765.245,54	4.078.540,01	902	765.258,71	4.078.544,17
886	765.246,09	4.078.540,14	903	765.261,78	4.078.546,12
887	765.246,64	4.078.540,23	904	765.264,72	4.078.548,29
888	765.247,14	4.078.540,30	905	765.265,83	4.078.549,83
889	765.247,70	4.078.540,39	906	765.266,66	4.078.551,56
890	765.249,31	4.078.540,71	657	765.275,65	4.078.552,35
891	765.250,41	4.078.540,80	892	765.250,92	4.078.540,83

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 7</b>					
907	766.038,61	4.080.659,95	925	766.066,79	4.080.739,01
908	766.040,28	4.080.663,90	926	766.068,08	4.080.742,80
909	766.042,22	4.080.669,60	927	766.069,00	4.080.745,82
910	766.044,04	4.080.674,56	928	766.070,45	4.080.749,90
911	766.045,55	4.080.678,95	929	766.071,80	4.080.753,53
912	766.047,02	4.080.683,49	930	766.073,28	4.080.757,14
913	766.048,57	4.080.688,29	931	766.074,74	4.080.761,33
914	766.050,16	4.080.692,44	932	766.075,93	4.080.764,64
915	766.051,92	4.080.696,70	933	766.076,35	4.080.766,02
916	766.053,52	4.080.700,89	934	766.078,66	4.080.764,27
917	766.055,00	4.080.705,52	935	766.081,21	4.080.762,14
918	766.056,40	4.080.709,63	936	766.084,06	4.080.759,67
919	766.057,78	4.080.713,64	937	766.087,89	4.080.756,84
920	766.059,45	4.080.718,76	938	766.094,56	4.080.751,00
921	766.061,06	4.080.723,22	939	766.098,23	4.080.747,87
922	766.062,53	4.080.727,18	940	766.102,58	4.080.744,46
923	766.063,99	4.080.731,49	941	766.105,86	4.080.741,53
924	766.065,39	4.080.735,36	942	766.106,92	4.080.740,65
943	766.108,73	4.080.738,21	969	766.138,80	4.080.645,50
944	766.110,29	4.080.736,15	970	766.138,06	4.080.643,13
945	766.110,65	4.080.735,95	971	766.136,90	4.080.639,62
946	766.114,35	4.080.734,69	972	766.135,00	4.080.634,85
947	766.114,80	4.080.734,56	973	766.133,24	4.080.630,52
948	766.114,71	4.080.734,26	974	766.131,73	4.080.626,54
949	766.119,41	4.080.730,02	975	766.130,15	4.080.622,28
950	766.124,02	4.080.726,29	976	766.128,44	4.080.618,88
951	766.129,55	4.080.721,88	977	766.128,07	4.080.618,42
952	766.134,14	4.080.717,97	978	766.124,46	4.080.620,10
953	766.138,83	4.080.714,26	979	766.119,56	4.080.622,36
954	766.143,83	4.080.710,34	980	766.115,25	4.080.624,32
955	766.149,19	4.080.705,86	981	766.110,05	4.080.626,71
956	766.154,95	4.080.701,17	982	766.104,24	4.080.629,36
957	766.158,55	4.080.697,98	983	766.097,86	4.080.632,29
958	766.156,44	4.080.692,35	984	766.091,54	4.080.635,46
959	766.154,62	4.080.687,35	985	766.085,98	4.080.638,06
960	766.152,64	4.080.682,82	986	766.080,39	4.080.640,51

Punto	X	Y	Punto	X	Y
961	766.151,20	4.080.678,62	987	766.074,30	4.080.643,50
962	766.149,58	4.080.673,99	988	766.067,64	4.080.646,54
963	766.147,74	4.080.669,35	989	766.061,89	4.080.649,05
964	766.146,05	4.080.664,64	990	766.055,45	4.080.652,02
965	766.143,98	4.080.659,16	991	766.049,22	4.080.654,90
966	766.142,37	4.080.655,02	992	766.042,05	4.080.658,27
967	766.140,84	4.080.651,37	907	766.038,61	4.080.659,95
968	766.139,53	4.080.647,96			

## **7 Términos Municipales afectados por la Zona de Servicio Propuesta**

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

- Recinto aeroportuario:
  - Término Municipal de Jerez de la Frontera
- Instalaciones exteriores (aeroportuarias y de navegación aérea):
  - Término Municipal de Jerez de la Frontera

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO