

5

Desarrollo Previsible

1	Introducción	5.1
2	Análisis de Alternativas	5.1
	2.1 Objetivo del estudio	5.1
3	Resumen de la problemática actual	5.2
4	Estudio y Valoración de Alternativas	5.4
	4.1 Alternativas de Zona de Abastecimiento	5.4
5	Actuaciones propuestas	5.7
	5.1 Subsistema de movimiento de aeronaves	5.8
	5.2 Subsistema de actividades aeroportuarias	5.9
	5.3 Zona de Reserva	5.11
	5.4 Necesidades de terrenos	5.12
	5.5 Resumen	5.12
6	Delimitación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas	5.12
7	Términos Municipales afectados por la Zona de Servicio Propuesta	5.19

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

DESARROLLO PREVISIBLE

1 Introducción

Este capítulo tiene por objeto la delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Melilla 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 Análisis de Alternativas

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 visible y de las actuaciones necesarias en el Aeropuerto de Melilla 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 Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

La selección de las alternativas más adecuadas permitirá definir el **plano director** de la Zona de Servicio Propuesta del Aeropuerto de Melilla. 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, adecuación a nueva normativa y/o mejora operativa. 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

Una vez que se han detectado las necesidades de cada subsistema aeroportuario, de acuerdo con la demanda estimada en el Capítulo 3, 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 se han detectado 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 será necesario resolver.

Problemática derivada del estudio capacidad/necesidades

- Espacio Aéreo

Como se ha explicado en el capítulo 2, el tráfico aéreo entre Melilla y la Península se realiza a través del Corredor de Melilla, que queda integrado en el volumen CARB de la Región Sur. Dependiendo de la configuración operativa del centro de control LECS ACC, el volumen CARB puede estar integrado en diferentes sectores, siendo el más representativo el Sector Sur (SUR).

El servicio ATC en este sector se presta desde el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Sevilla (LECS), siendo su capacidad declarada de 39 operaciones/hora, muy superior a la demanda prevista en el último horizonte de estudio.

- Campo de Vuelos

Del estudio realizado en función de los tiempos de ocupación de pista, se obtiene un rendimiento máximo de pista (RMP) de 23 operaciones/hora (11 llegadas / 12 salidas). Tomando como capacidad declarada el 85% del RMP, se obtiene una capacidad de 19 operaciones/hora (9 llegadas y 10 salidas), que queda por encima de la demanda prevista en todos los horizontes de estudio.

Los escenarios considerados para el cálculo del rendimiento máximo de pista corresponden a pista única con salidas y llegadas por la RWY 33 y pista única por la RWY 15. En los últimos años, el modo de operación habitual ha sido operaciones enfrentadas, con llegadas por la RWY 33 y salidas por la RWY 15. Este modo de operación supondría una capacidad de pista inferior, aunque no se emplea por consideraciones operativas, sino a petición de los pilotos y siempre y cuando la operación se pueda realizar de forma segura.

- Aparcamiento

En el caso de los aparcamientos, de acuerdo con el estudio de necesidades del Capítulo 4, no existen necesidades de plazas de aparcamiento en ningún horizonte de estudio, aunque deberá llevarse a cabo una redistribución de las plazas existentes en función de su uso desde el primer horizonte.

- Instalaciones de combustible

Con respecto a las instalaciones de combustible, existen problemas de disponibilidad de combustible al haber aumentado el plazo de suministro al aeropuerto. Por lo tanto será necesaria la ampliación de los depósitos, de forma que se consiga una capacidad de almacenaje superior.

Junto con la ampliación se propondrá la reubicación de las instalaciones de combustible en una zona más alejada del centro de gravedad del aeropuerto, de forma que se faciliten futuros desarrollos.

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:

- Campo de Vuelos

Dentro de los horizontes de desarrollo de este Plan Director como mejora operativa a establecer, se ha considerado la posibilidad de que a futuro se puedan definir procedimientos instrumentales, tales como maniobras de aproximación PBN (Performance Based Navigation) o similares.

En tal caso sería necesario llevar a cabo varias actuaciones en campo de vuelos para cumplir con el reglamento europeo de Certificación de Aeródromos, (UE) 139/2014, de 12 de febrero de 2014.

Por un lado es preciso ampliar el ancho de la franja de pista hasta los 75 m a cada lado del eje de pista de acuerdo a los requerimientos mínimos exigidos en la normativa vigente.

Asimismo, es preciso ampliar longitudinalmente la RESA más próxima a la cabecera 15 de acuerdo también a los requerimientos exigidos en la normativa vigente.

Por otro lado también sería necesaria la instalación de un sistema sencillo de iluminación para la cabecera 33.

Algunas de estas actuaciones llevan asociadas necesidades de terrenos.

- Reubicación del control de acceso al lado aire

El acceso a la zona militar se realiza desde el lado aire del aeropuerto, situación no recomendable desde el punto de vista de seguridad aeroportuaria. Por este motivo se propondrá la reubicación de dicho control, de forma que el acceso de los militares se realice desde al lado tierra, sin necesidad de pasar el control de acceso al lado aire del aeropuerto.

- Viales de servicio

Serán necesarios nuevos tramos de vial de servicio una vez se reubique el control de acceso al lado aire, como se ha comentado en el apartado anterior, y para permitir el acceso a las instalaciones de combustibles, que serán reubicadas.

- Instalaciones de combustibles

La instalación actual vulnera las servidumbres de aeródromo vigentes en este aeropuerto y también, las servidumbres de aeródromo del desarrollo previsible propuesto en este Plan Director.

4 Estudio y Valoración 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 Alternativas de Zona de Abastecimiento

4.1.1 Alternativas de instalaciones de combustibles

Alternativa 1

Esta alternativa propone la reubicación de las instalaciones de combustible en una parcela, dentro del límite de propiedad del aeropuerto, al oeste de la cabecera 15. La carretera de La Purísima bordea la parcela propuesta, por lo que permitiría el acceso directo a la misma desde el exterior.

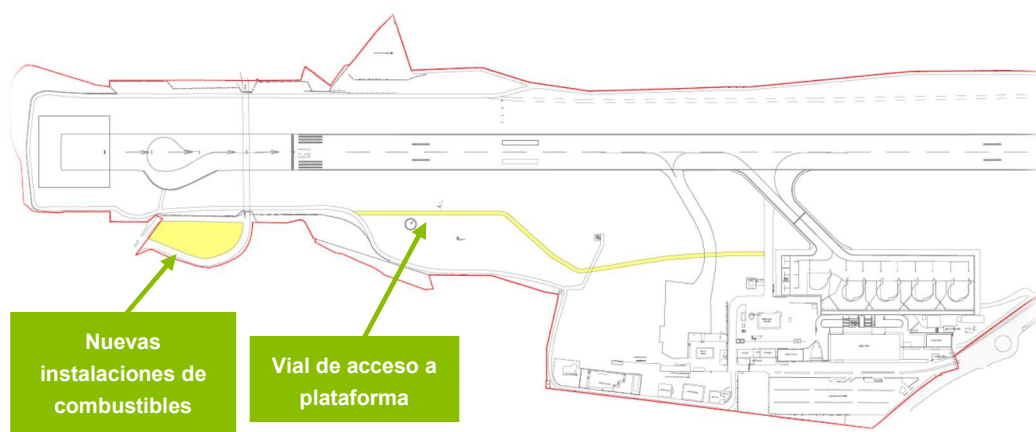
La parcela propuesta tiene una superficie en planta de 4.000 m², existiendo importantes diferencias de cotas dentro de la misma.

El acceso a la plataforma de aeronaves se realizará a través del vial perimetral, y se propone la creación de un nuevo tramo de vial de servicio, desde el vial perimetral y por delante de la zona militar, para facilitar el acceso de los camiones cisternas. Dicho vial cruzará la calle de rodaje de acceso a la plataforma militar. Se considera una pendiente máxima del 4%, ejecutando un tramo del vial en trinchera.

De esta forma la distancia entre las instalaciones de combustibles y la plataforma de estacionamiento de aeronaves será de 925 m. El trazado descrito discurre por la zona de seguridad del DVOR/DME.

La manga de viento existente en las proximidades de la cabecera 15 se verá afectada por la construcción del nuevo tramo del vial.

Ilustración 5.1.- Alternativa 1: Instalaciones de combustibles



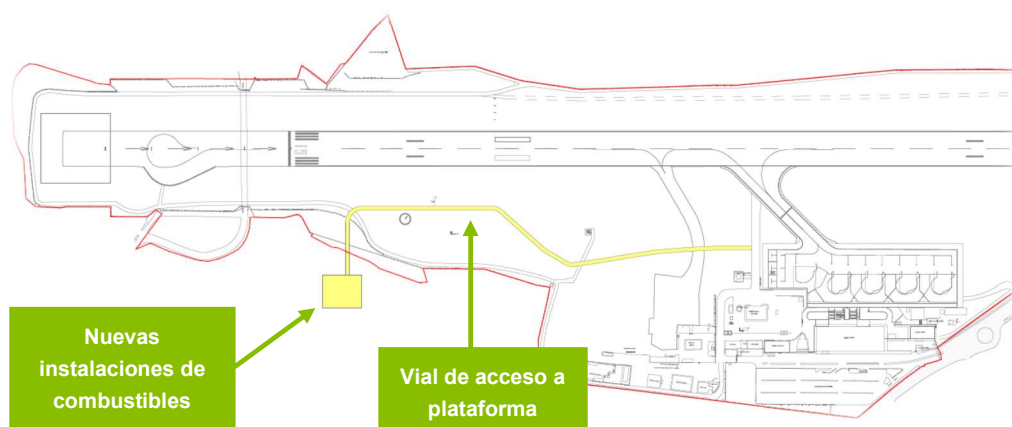
Alternativa 2

En esta alternativa se plantea la nueva ubicación de los combustibles en una parcela exterior al límite actual del aeropuerto, al suroeste de la cabecera 15. Los terrenos necesarios pertenecen al Polígono 3 Parcela 19 (Sidi Guariach Alto) según los datos catastrales del municipio de Melilla. Se propone una parcela de 2.100 m².

Para el acceso de los camiones cisterna a plataforma será necesario un nuevo tramo de vial similar al descrito para la alternativa 1, junto con un tramo adicional que comunique éste con la parcela propuesta. Este último tramo tendrá una pendiente descendente entre el 3% y el 4% hacia la parcela de combustibles, ya que ésta se encuentra a una cota inferior que los terrenos adyacentes dentro del límite aeroportuario.

En este caso la distancia entre las instalaciones de combustibles y la plataforma de estacionamiento de aeronaves será de 640 m. De nuevo el trazado descrito discurre por la zona de seguridad del DVOR/DME y su trazado afectará a una manga de viento.

Ilustración 5.2.- Alternativa 2: Instalaciones de combustibles



Alternativa 3

La alternativa 3 define la nueva ubicación de las instalaciones de combustibles dentro de la zona militar, con una superficie disponible de 2.100 m². La parcela propuesta se ubica en el extremo noroeste de la zona militar, espacio ocupado por una explanada de terreno compactado.

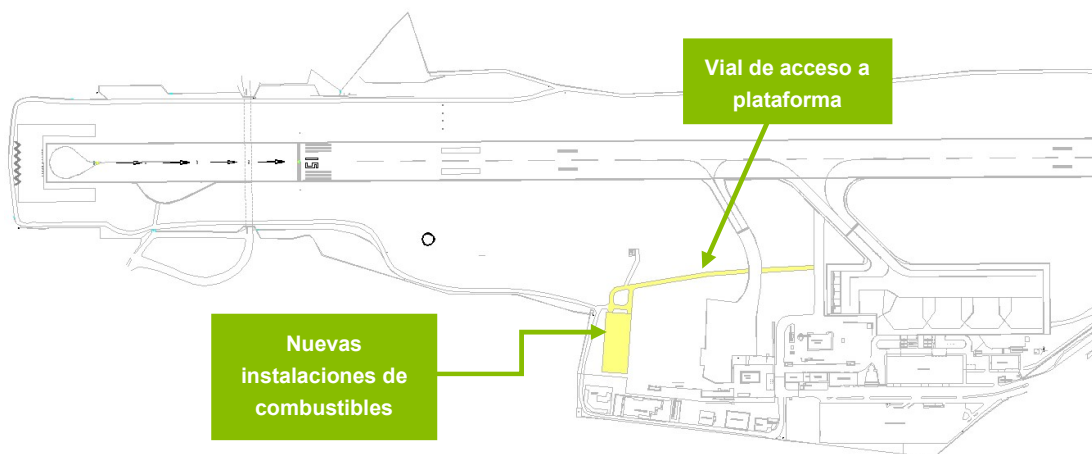
Será necesario definir una nueva delimitación de la zona de uso militar, que requiere de la previa coordinación con el Ministerio de Defensa.

Para el acceso hasta la plataforma de aeronaves de los camiones cisterna será necesaria la construcción de un tramo de vial desde la parcela propuesta, por delante de las instalaciones militares y cruzando la calle de rodaje de acceso a la plataforma militar.

Tanto el vial de acceso como las propias instalaciones quedan ubicados dentro de la zona de seguridad del DVOR/DME.

Para esta alternativa, la distancia entre las instalaciones de combustibles y la plataforma de estacionamiento de aeronaves será de 310 m.

Ilustración 5.3.- Alternativa 3: Instalaciones de combustibles



Crterios de valoración

1. Viabilidad operativa: debe considerarse el entorno del aeropuerto, en cuanto a la presencia de obstáculos y a la orografía del terreno, para establecer la vialidad de las diferentes alternativas, y a efectos comparativos poder determinar cuál de ellas es la más adecuada.
2. Operatividad de las instalaciones de combustible: se evaluará la facilidad de acceso a las instalaciones.
3. Compatibilidad con otras actuaciones. Se valorará positivamente que la alternativa sea compatible con ampliaciones futuras de los distintos subsistemas, así como el aprovechamiento racional del espacio disponible.
4. Efectos ambientales: existencia de áreas pobladas y/o de áreas de alto valor medioambiental en las proximidades sobre las que la presencia de las instalaciones de combustibles y la actividad asociada puedan tener efectos adversos.
5. Servicios afectados. Se valorará afectar mínimamente a los servicios del aeropuerto.
6. Implicaciones administrativas. Se valorará, en este aspecto, la necesidad de terrenos de cada alternativa y que pueda implicar alguna traba en la ejecución de determinadas soluciones, por lo que deben ser detectadas en esta fase de la planificación.
7. Coste de las infraestructuras a efectos comparativos.

Valoración

En cuanto a la viabilidad operativa, hay que tener en cuenta las posibles afecciones de las instalaciones propuestas a las superficies limitadoras de obstáculos y servidumbres de aeródromo. En las tres alternativas la superficie más crítica es la de transición, quedando las siguientes alturas libres: entre 6 m y 10 m para la alternativa 1, entre 16 m y 22 m para la alternativa 2 y entre 13 y 17 m para la alternativa 3.

Además la alternativa 1 presenta problemas de seguridad aeroportuaria debidos a su proximidad al extremo de pista (cabecera 15) por un lado, y por su cercanía con el vallado del recinto aeroportuario por otro.

Respecto a la operatividad de las instalaciones, la alternativa 1 es la que presenta una mayor longitud de acceso a plataforma con 925 m, seguido por la alternativa 2 con 640 m. La alternativa 3 es la más ventajosa al tener el menor recorrido, 310 m.

Sin embargo, la alternativa 1 tiene la ventaja de disponer de un acceso independiente desde el exterior, a través de la carretera de La Purísima.

En los tres casos el acceso plataforma propuesto discurre por la zona de seguridad del DVOR/DME, y en la alternativa 3 las propias instalaciones quedan dentro de esta área. Este aspecto ha sido analizado por parte de la División de Navegación y Vigilancia de ENAIRE, concluyéndose que la instalación de los depósitos de combustible en la parcela propuesta en esta alternativa (en la zona más alejada de la de la pista) es compatible con el funcionamiento de los equipos actuales.

Respecto a la compatibilidad con otras actuaciones únicamente presenta alguna interferencia la alternativa 2, la cual no es compatible con el Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto, como se verá posteriormente.

En principio, ninguna de las tres alternativas presentará especiales problemas medioambientales.

Relativo a los servicios afectados, en el caso de las alternativas 1 y 2 se verá afectada la manga de viento existente en las proximidades de la cabecera 15.

En referencia a las implicaciones administrativas, la alternativa 1 es la opción más ventajosa, al ubicarse en terrenos propiedad del aeropuerto. La alternativa 2 implica la expropiación de terrenos, al menos 6.000 m², incluidos en una parcela de dimensiones muy superiores a las necesarias. Por su parte la alternativa 3 precisa de un acuerdo con el Ministerio de Defensa para definir una nueva parcela militar que facilite la instalación de los depósitos de combustible dentro de la zona de uso civil del aeropuerto.

Relativo al coste comparativo de las infraestructuras, la alternativa 2 es la que supone un coste mayor ya que, además de la expropiación de terrenos, necesita un mayor movimiento de tierras para adecuar la parcela y un mayor tramo nuevo de vial a construir para habilitar el acceso.

La alternativa 3 es la más económica, por tener el menor tramo de vial a construir y apenas precisar de nivelación, aunque requiere de un acuerdo previo con las autoridades militares. Por su parte la alternativa 1 necesita una longitud de vial nuevo intermedia entre las alternativas 2 y 3, y requiere de movimientos de tierra, aunque de dimensiones muy inferiores a la alternativa 2.

Analizados los argumentos expuestos junto con la valoración realizada, se opta por la **alternativa 3** para la reubicación de las instalaciones de combustibles, por presentar la operatividad más adecuada para las instalaciones y además suponer el menor coste.

5 Actuaciones propuestas

Tras la determinación de necesidades, se ha obtenido una visión global de la problemática existente en el aeropuerto de cara a dar el servicio adecuado, con la seguridad y calidad establecidas, así como a la demanda de tráfico prevista en los horizontes considerados.

Todas las actuaciones que se plantean para cubrir las necesidades de ampliación del Aeropuerto de Melilla se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual.

Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos puntuales que mejoran o amplían los existentes y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil el planteamiento de alternativas para ciertas actuaciones que se proponen, que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y la disponibilidad de terrenos

Por otra parte, el Reglamento (UE) 139/2014, de 12 de febrero de 2014 establece una serie de normas cuya aplicación se considera de obligado cumplimiento, así como una serie de métodos recomendados cuya

aplicación uniforme se considera un estándar técnico deseable. Por ello, en muchos de los casos el cumplimiento de la normativa vigente no da pie al planteamiento de alternativas.

5.1 Subsistema de movimiento de aeronaves

5.1.1 Campo de Vuelos

Tal y como se ha expuesto en la problemática no derivada de capacidad/ necesidades, se considera en la presente revisión del Plan Director la posibilidad de que a futuro se puedan definir en este aeropuerto procedimientos instrumentales, tales como maniobras de aproximación PBN (Performance Based Navigation) o similares.

En este caso serían necesarias varias actuaciones en campo de vuelos para cumplir con los requisitos del reglamento europeo de Certificación de Aeródromos, (UE) 139/2014.

Por un lado la franja debe tener una anchura mínima de 75 m a cada lado del eje de pista por lo que debe ser ampliada. Para dar respuesta a este requerimiento, es preciso ampliar el túnel bajo pista de la carretera de acceso al aeropuerto y desplazar, en las proximidades de la cabecera 33, el vallado perimetral y el denominado “camino de carros” ubicados al noreste de la pista de vuelo.

Asimismo, la RESA de la cabecera 15 que actualmente mide 87x90 m debería ampliarse longitudinalmente al menos hasta los 90 m de acuerdo a los requerimientos mínimos exigidos en el Reglamento (UE) 139/2014, y en la medida de lo posible hasta los 120 m, tal y como se recomienda en los requerimientos establecidos en dicha normativa.

La ampliación mínima a plantear para la RESA requiere de la ejecución de un muro de contención de aproximadamente 3 m de altura que permita rellenar y nivelar el talud existente en la actualidad en su extremo norte.

Por último habría que instalar un sistema sencillo de iluminación para aproximaciones a la cabecera 33.

El siguiente esquema recoge algunas de las actuaciones propuestas:

Ilustración 5.4.- Adecuación del campo de vuelos paso a operaciones instrumentales de no precisión

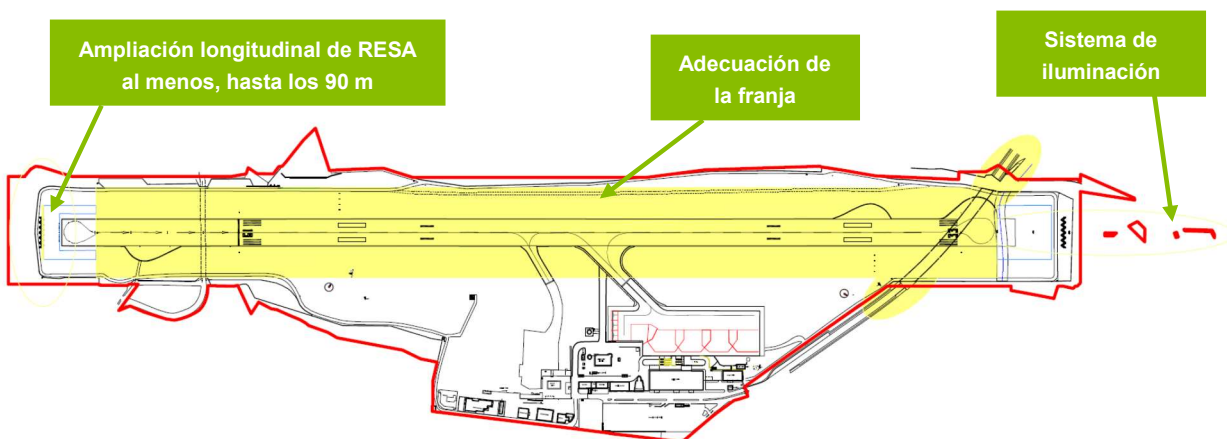
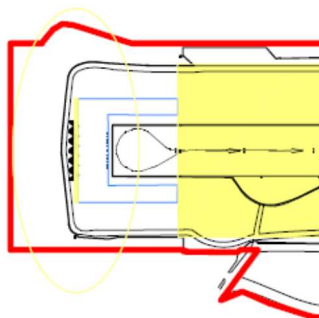


Ilustración 5.5.- Detalle RESA cabecera 15



5.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

5.2.1 Zona de Pasajeros

Aparcamientos

La zona de aparcamiento del Aeropuerto de Melilla es común tanto para los pasajeros como para el resto de usuarios del mismo.

En el primer horizonte de estudio el número total de plazas es suficiente de acuerdo con las necesidades. Sin embargo, será preciso reasignar las plazas disponibles de acuerdo con las necesidades de cada tipo de usuario.

Accesos y viales

Acceso al Lado Aire

Con el fin de independizar los accesos a la parcela militar se procederá a la reubicación del control de acceso al lado aire. Se establecerá un nuevo vallado de separación lado tierra – lado aire al noreste del acceso a la zona militar, de forma que éste pase a estar en la zona pública del aeropuerto.

Con esta nueva actuación cabe la posibilidad de incorporar la potabilizadora, el depósito general de agua, el edificio de almacén general, el servicio de control de fauna, la central eléctrica y la perrera, al lado tierra del aeropuerto. Para ello sería preciso ejecutar un tramo de vallado de seguridad e instalar una puerta de acceso que permitan mantener los accesos al lado aire controlados de acuerdo a la normativa aplicable a este tipo de instalaciones.

La solución así propuesta permite mantener todas estas instalaciones o una parte de las mismas en lado aire o en lado tierra en función de las necesidades operativas del aeropuerto sin más que variar la ubicación de los nuevos vallados de seguridad a instalar.

Ilustración 5.6.- Reordenación accesos lado aire



Viales de Servicio

De acuerdo con la reordenación descrita de los accesos al lado aire, será necesario ejecutar un nuevo tramo de vial de servicio para darle continuidad al vial perimetral actual del aeropuerto. Este nuevo tramo preciso ejecutar partirá del extremo noroeste de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, continuando por delante de la zona militar, para finalmente unirse con el vial perimetral actual en las proximidades de la cabecera 15.

Ilustración 5.7.- Nuevos viales de servicio



Este vial también permitirá la comunicación entre las nuevas instalaciones de combustibles y la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

5.2.2 Zona de Abastecimiento

Instalaciones de Combustibles

Como se analizó en el apartado 4.1.1, se plantea la reubicación de las instalaciones de combustibles en el extremo noroeste de la zona militar.

Se propone una parcela de 2.100 m², en la que se instalarán los depósitos de combustibles de características similares al actual lo más alejados posible de la pista, con lo que se dispondrá de una capacidad de almacenamiento de 450 m³. De esta forma se solucionarán los problemas de disponibilidad de combustible debidos al aumento de los plazos de suministro.

El acceso hasta la plataforma de aeronaves de los camiones cisterna se realizará a través del nuevo vial de servicio propuesto, por delante de las instalaciones militares y cruzando la calle de rodaje de acceso a la plataforma militar. La distancia a recorrer será de 310 m.

Ilustración 5.8.- Nueva ubicación de las instalaciones de combustibles



El diseño de las nuevas instalaciones de combustible se realizará de forma que se reduzca lo menos posible la capacidad de estacionamiento en la zona militar.

En todo caso, la reducción de capacidad operativa en la zona militar derivada de la pérdida de espacio para estacionamiento de aeronaves se compensará de manera que el Ministerio de Defensa pueda al menos mantener la capacidad operativa actual bien ganando nuevos espacios colindantes que recibiría adecuadamente acondicionados para el aparcamiento de aeronaves o bien mediante mejoras en la superficie de aparcamiento militar que beneficien la capacidad operativa militar a compensar.

5.3 Zona de Reserva

Tras analizar las necesidades de espacio para cada una de las actividades del aeropuerto y estimar las superficies necesarias para cubrir dichas necesidades previstas en el Desarrollo Previsible, quedan determinadas áreas dentro de la Zona de Servicio que no tienen asignado ningún uso específico y que se catalogan como Zona de Reserva.

Dentro de esta área se incluye la reserva de terrenos necesarios para adecuar el aeropuerto a normativa, ante un posible cambio en el modo de operación del mismo.

5.4 Necesidades de terrenos

Para poder llevar a cabo las actuaciones propuestas en el presente Plan Director se requiere disponer de nuevos terrenos pertenecientes al término municipal de Melilla que suponen aproximadamente 2,5 has.

En el Plano 4.3: “Zona de Servicio propuesta. Necesidades de terrenos” se muestra el alcance del Desarrollo Previsible y se pueden observar las necesidades de terrenos asociadas.

5.5 Resumen

El conjunto de actuaciones propuestas dentro de la Zona de Servicio se muestra en la Tabla 5.1

Tabla 5.1.- Resumen de las actuaciones propuestas

Actuaciones propuestas por zona afectada
Subsistema de movimiento de aeronaves
Campo de Vuelos
Actuaciones asociadas al establecimiento de operaciones instrumentales
Subsistema de actividades aeroportuarias
Reasignación de plazas de aparcamiento
Reubicación control de acceso lado aire
Nuevo vallado de seguridad lado tierra – lado aire
Nuevos tramos de vial de servicio
Reubicación de las instalaciones de combustible

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

El Aeropuerto de Melilla, 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 con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) “2-C”.

El Plan Director vigente del Aeropuerto de Melilla fue aprobado mediante Orden Ministerial de 5 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 13 de julio de 2001.

Con objeto de adaptar el Aeropuerto de Melilla a la normativa vigente resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Melilla 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.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por este Plan Director tiene una superficie estimada de 50,88 hectáreas, de las cuales 36,48 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 6,71

hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, 5,54 hectáreas a la Zona de Reserva aeroportuaria y 2,15 hectáreas a la Zona Militar.

La delimitación de la Zona de Servicio queda configurada por un conjunto de líneas reflejadas en el plano 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 cuatro 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; 3. "Zona de Reserva Aeroportuaria"; y 4. "Zona Militar".

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 36,48 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 15-33, dos calles de salida de pista a 45° y 60°, plataforma y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada frente al Edificio Terminal de pasajeros.

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 la Terminal de pasajeros.

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 6,71 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: 2,29 hectáreas.

2.2. Zona de Apoyo a la Aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,21 hectáreas.

2.3. 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 SEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 3,20 hectáreas.

2.4. 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: 0,81 hectáreas.

2.5. Zona de Carga. Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,06 hectáreas.

3. La Zona de Reserva aeroportuaria contiene 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 5,54 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

4. La Zona Militar la conforman los terrenos cedidos al Ministerio de Defensa según el acuerdo de 3 de junio de 1993 entre el Ministerio de Defensa y Aena, la posterior Adenda al mismo de 29 de febrero de 2000 y la reubicación de las instalaciones de combustibles a llevar a cabo en esta zona. Su superficie es de 2,15 hectáreas, 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 5.1 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla establecidas en la situación actual así como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto. En este caso en particular, las servidumbres aeronáuticas establecidas en la situación actual son coincidentes con las servidumbres aeronáuticas a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, en los planos nº 6.1 a 6.5 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.

Las actuaciones propuestas en el Plan Director del aeropuerto se irán ejecutando conforme se alcancen los niveles de tráfico que las requieren, para lo que se realizará un seguimiento del Plan Director y se desarrollarán los estudios detallados de necesidad en cada caso, incluyendo análisis de rentabilidad de las inversiones, con el tiempo suficiente para la ejecución de cada actuación y entrada en funcionamiento en el momento adecuado.

En la Tabla 5.2 se indican las coordenadas UTM de los vértices principales de las líneas que delimitan la Zona de Servicio Propuesta.

Tabla 5.2.- Coordenadas UTM (ETRS89; huso 30) del límite de la Zona de Servicio Propuesta

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
1	503.542,25	3.904.894,63	36	503.896,81	3.904.388,39
2	503.557,52	3.904.871,78	37	503.899,48	3.904.384,31
3	503.558,30	3.904.872,03	38	503.900,70	3.904.380,84
4	503.566,41	3.904.871,36	39	503.904,95	3.904.366,29
5	503.573,07	3.904.870,50	40	503.910,65	3.904.346,75
6	503.581,05	3.904.866,69	41	503.911,73	3.904.343,05
7	503.585,33	3.904.858,96	42	503.913,95	3.904.335,65
8	503.586,48	3.904.855,54	43	504.129,56	3.904.013,00
9	503.589,75	3.904.844,46	44	504.193,97	3.903.939,22
10	503.592,64	3.904.834,49	45	504.304,76	3.903.784,26
11	503.596,85	3.904.820,32	46	504.305,27	3.903.780,82
12	503.599,61	3.904.811,24	47	504.308,79	3.903.773,81
13	503.600,98	3.904.806,74	48	504.320,93	3.903.747,32
14	503.747,83	3.904.586,99	49	504.328,41	3.903.730,57
15	503.765,10	3.904.568,89	50	504.333,19	3.903.719,88
16	503.775,43	3.904.571,91	51	504.343,00	3.903.698,02
17	503.775,48	3.904.557,28	52	504.412,03	3.903.584,13
18	503.775,28	3.904.554,58	53	504.414,61	3.903.580,29
19	503.790,24	3.904.531,35	54	504.424,83	3.903.587,12
20	503.805,16	3.904.530,60	55	504.450,59	3.903.549,81
21	503.808,93	3.904.526,11	56	504.470,66	3.903.538,95
22	503.818,45	3.904.524,98	57	504.469,65	3.903.514,88
23	503.843,70	3.904.522,87	58	504.467,83	3.903.501,14
24	503.864,99	3.904.520,96	59	504.524,30	3.903.417,13
25	503.871,79	3.904.519,60	60	504.522,91	3.903.410,09
26	503.879,66	3.904.517,95	61	504.533,87	3.903.417,25
27	503.892,12	3.904.515,45	62	504.535,95	3.903.405,46
28	503.879,97	3.904.499,63	63	504.538,94	3.903.388,47
29	503.877,57	3.904.496,56	64	504.542,40	3.903.368,80
30	503.868,09	3.904.484,45	65	504.543,72	3.903.361,37
31	503.856,24	3.904.469,31	66	504.547,76	3.903.338,44
32	503.846,77	3.904.457,19	67	504.550,90	3.903.320,76
33	503.856,46	3.904.444,07	68	504.548,28	3.903.318,40
34	503.875,77	3.904.417,66	69	504.542,12	3.903.331,67
35	503.886,70	3.904.402,49	70	504.536,56	3.903.343,74

Punto	X	Y	Punto	X	Y
71	504.527,53	3.903.363,38	108	503.926,84	3.903.677,95
72	504.524,46	3.903.370,01	109	503.925,51	3.903.676,17
73	504.517,81	3.903.384,43	110	503.920,47	3.903.671,63
74	504.509,96	3.903.401,52	111	503.912,45	3.903.678,04
75	504.383,46	3.903.316,99	112	503.907,84	3.903.681,78
76	504.376,53	3.903.318,36	113	503.902,21	3.903.686,77
77	504.374,54	3.903.321,34	114	503.886,70	3.903.692,42
78	504.369,67	3.903.321,96	115	503.874,63	3.903.697,06
79	504.363,52	3.903.337,83	116	503.857,34	3.903.702,65
80	504.358,55	3.903.345,27	117	503.835,55	3.903.708,98
81	504.337,95	3.903.339,16	118	503.821,63	3.903.713,01
82	504.331,33	3.903.355,03	119	503.810,39	3.903.716,24
83	504.323,39	3.903.373,71	120	503.802,50	3.903.718,52
84	504.316,56	3.903.389,69	121	503.796,30	3.903.721,46
85	504.309,56	3.903.405,50	122	503.787,01	3.903.739,39
86	504.315,49	3.903.409,95	123	503.778,28	3.903.756,69
87	504.306,77	3.903.423,01	124	503.770,93	3.903.771,34
88	504.291,03	3.903.446,58	125	503.760,85	3.903.791,38
89	504.267,23	3.903.482,17	126	503.756,33	3.903.800,08
90	504.249,17	3.903.509,19	127	503.747,80	3.903.816,54
91	504.227,16	3.903.542,13	128	503.741,92	3.903.827,96
92	504.206,12	3.903.573,65	129	503.742,41	3.903.828,21
93	504.201,41	3.903.580,72	130	503.733,57	3.903.845,78
94	504.190,09	3.903.584,77	131	503.728,44	3.903.855,97
95	504.164,54	3.903.594,57	132	503.725,69	3.903.861,44
96	504.134,64	3.903.606,46	133	503.723,00	3.903.866,80
97	504.105,42	3.903.618,02	134	503.721,98	3.903.868,92
98	504.082,69	3.903.627,29	135	503.719,55	3.903.874,02
99	504.062,11	3.903.635,26	136	503.712,60	3.903.887,57
100	504.049,32	3.903.639,79	137	503.702,56	3.903.907,70
101	504.028,91	3.903.647,97	138	503.701,48	3.903.909,84
102	504.005,58	3.903.656,69	139	503.694,83	3.903.923,11
103	503.996,32	3.903.660,19	140	503.688,51	3.903.935,69
104	503.984,62	3.903.664,62	141	503.677,84	3.903.956,94
105	503.966,94	3.903.671,23	142	503.672,70	3.903.967,28
106	503.945,21	3.903.679,33	143	503.668,07	3.903.976,49
107	503.930,76	3.903.684,75	144	503.660,97	3.903.990,47

Punto	X	Y	Punto	X	Y
145	503.655,98	3.904.000,00	175	503.567,19	3.904.513,51
146	503.632,13	3.904.047,00	176	503.559,93	3.904.510,06
147	503.613,67	3.904.083,60	177	503.549,78	3.904.507,45
148	503.611,38	3.904.087,89	178	503.541,11	3.904.507,04
149	503.611,69	3.904.088,09	179	503.536,24	3.904.507,67
150	503.609,03	3.904.093,11	180	503.533,42	3.904.508,09
151	503.616,22	3.904.097,89	181	503.529,36	3.904.509,79
152	503.616,72	3.904.097,12	182	503.525,83	3.904.511,45
153	503.637,42	3.904.110,96	183	503.518,99	3.904.515,17
154	503.651,53	3.904.120,34	184	503.515,70	3.904.517,25
155	503.664,76	3.904.125,40	185	503.512,46	3.904.519,44
156	503.681,51	3.904.131,62	186	503.506,30	3.904.524,20
157	503.670,73	3.904.157,64	187	503.500,53	3.904.529,46
158	503.666,12	3.904.190,35	188	503.497,28	3.904.532,64
159	503.622,73	3.904.292,15	189	503.491,11	3.904.545,20
160	503.621,69	3.904.309,92	190	503.485,17	3.904.565,44
161	503.619,80	3.904.317,41	191	503.480,14	3.904.582,63
162	503.613,44	3.904.342,63	192	503.475,75	3.904.607,40
163	503.614,06	3.904.348,64	193	503.458,81	3.904.618,69
164	503.613,68	3.904.359,29	194	503.471,08	3.904.618,08
165	503.609,70	3.904.379,39	195	503.480,62	3.904.617,61
166	503.606,06	3.904.401,29	196	503.513,18	3.904.616,03
167	503.602,16	3.904.409,29	197	503.504,59	3.904.628,88
168	503.599,58	3.904.433,31	198	503.501,78	3.904.629,80
169	503.576,55	3.904.433,01	199	503.488,07	3.904.650,61
170	503.603,47	3.904.477,63	200	503.476,11	3.904.668,97
171	503.598,80	3.904.482,35	201	503.477,26	3.904.669,78
172	503.584,68	3.904.504,22	202	503.393,45	3.904.795,20
173	503.578,74	3.904.513,64	1	503.542,25	3.904.894,63
174	503.575,61	3.904.518,42			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 2					
203	504.475,54	3.903.329,59	206	504.471,38	3.903.326,80
204	504.486,15	3.903.313,25	203	504.475,54	3.903.329,59
205	504.478,91	3.903.315,21			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 3					
207	504.521,29	3.903.295,09	210	504.506,62	3.903.302,78
208	504.518,12	3.903.277,99	207	504.521,29	3.903.295,09
209	504.499,82	3.903.266,11			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 4					
211	504.539,34	3.903.233,51	214	504.534,57	3.903.227,08
212	504.542,40	3.903.230,93	211	504.539,34	3.903.233,51
213	504.537,63	3.903.224,49			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 5					
215	504.553,37	3.903.223,67	219	504.575,12	3.903.184,18
216	504.578,31	3.903.183,79	220	504.551,89	3.903.221,32
217	504.573,71	3.903.176,28	215	504.553,37	3.903.223,67
218	504.569,64	3.903.173,64			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 6					
221	504.045,26	3.907.209,62	240	504.024,79	3.907.131,63
222	504.047,37	3.907.202,44	241	504.025,15	3.907.131,60
223	504.054,98	3.907.178,45	242	504.024,86	3.907.136,27
224	504.060,91	3.907.159,99	243	504.024,45	3.907.136,18
225	504.062,49	3.907.154,77	244	504.023,92	3.907.142,44
226	504.062,98	3.907.148,56	245	504.023,37	3.907.149,63
227	504.063,40	3.907.142,41	246	504.022,90	3.907.156,26
228	504.063,94	3.907.136,04	247	504.022,43	3.907.163,30
229	504.064,46	3.907.128,70	248	504.022,66	3.907.163,35
230	504.065,01	3.907.122,01	249	504.022,49	3.907.166,55
231	504.065,47	3.907.115,92	250	504.021,97	3.907.166,54
232	504.065,96	3.907.109,42	251	504.021,39	3.907.174,34
233	504.050,59	3.907.108,33	252	504.020,93	3.907.181,44
234	504.032,40	3.907.107,03	253	504.021,28	3.907.182,18
235	504.032,42	3.907.106,72	254	504.024,79	3.907.187,54
236	504.026,27	3.907.106,32	255	504.029,41	3.907.194,30
237	504.025,94	3.907.111,46	256	504.033,41	3.907.200,23
238	504.025,55	3.907.119,34	257	504.041,12	3.907.211,70
239	504.025,05	3.907.126,39	221	504.045,26	3.907.209,62

7 Términos Municipales afectados por la Zona de Servicio Propuesta

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

- Recinto aeroportuario: Término Municipal de Melilla
- Instalaciones exteriores: Término Municipal de Melilla

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO