

## 1. Antecedentes y Marco Jurídico



## Contenidos

<b>1. Antecedentes y Marco Jurídico .....</b>	<b>1.1</b>
1.1. El Plan Director.....	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Son Bonet .....	1.4
1.3. Marco Legal Existente .....	1.5
1.4. Alcance y vigencia del Plan Director .....	1.12
1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas .....	1.12
1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas.....	1.12
1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director .....	1.13
1.5. Reseña histórica del Aeropuerto .....	1.14



## 1.1. El Plan Director

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

En este sentido, el Plan Director es una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por **Aena** para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

El R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres. Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

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 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.

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. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

Zona de Pasajeros

Zona de Carga

Zona de Apoyo a la Aeronave

Zona de Servicios

Zona de Aviación General

Zona de Abastecimiento

Zona de Actividades Complementarias

3. La Zona de Reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

## 1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Son Bonet

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Son Bonet, definiendo y ordenando los diferentes subsistemas que lo integran y estructuran conforme a su funcionalidad interdependiente, buscando un equilibrio armónico y eficiente de la actividad global aeroportuaria y garantizando su desarrollo y expansión futuros.



Conforme a esto, los criterios de diseño adoptados para el Aeropuerto de Son Bonet son:

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobra y estacionamiento, se diseñará para las horas punta de tráfico de Aviación General definidas para los horizontes de estudio considerados dentro del Desarrollo Previsible.
- Las diferentes zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas, teniendo en cuenta las características y tipología del aeropuerto en estudio.

El "Artículo 7. Revisión de los Planes Directores" del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, impone la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

Las previsiones de tráfico no se han cumplido en el periodo comprendido entre la aprobación del Plan Director hasta la fecha, con una desviación sustancial. De hecho, el tráfico ha decrecido en los últimos años, contradiciendo el crecimiento previsto en dicho Plan Director.

Esta circunstancia motiva, de acuerdo con lo prescrito por el Artículo 7 Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/98, la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Son Bonet.

### 1.3. Marco Legal Existente

La normativa de aplicación a que se encuentra sujeto este Plan Director, es la siguiente:

**Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea**, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.

**Real Decreto 1558/1977 de 4 de julio** transfiere la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General de Aviación Civil), al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (actual Ministerio de Fomento).

**Real Decreto Ley 12/1978 de 27 de abril**, que delimita las competencias entre las administraciones militar y civil y adjudica la coordinación, explotación, conservación y

administración de los aeropuertos y aeródromos civiles a la administración civil (inicialmente *Ministerio de Transportes y Comunicaciones*, actualmente *Ministerio de Fomento*).

**Artículo 82 de la Ley 4/90, de 29 de junio**, que crea el ente *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)* y **Real Decreto 905/1991 de 14 de junio**, que define el régimen estatutario por el que se regirá *Aena*.

**Artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre**, que convierte a *Aena* en Entidad Pública Empresarial.

**Real Decreto 2858/1981 de 27 de noviembre**, que adapta la clasificación hecha en la *Ley de Navegación Aérea* al concepto de "interés general" de la Constitución.

**Artículo 156 y Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, -modificado por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-**, sobre la planificación de los Aeropuertos de interés general.

**Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio"**, que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la *Ley 13/1996*, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

**Decreto 584/1972 de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974, de 9 de agosto y Decreto 1844/1975, de 10 de julio**, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el **Real Decreto 1541/2003 de 5 de diciembre**.

**Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social** por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre "Modificación de la *Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea*".

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



**Ley 9/2006** de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que es una transposición incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las distintas Administraciones públicas.

**Real Decreto 1367/2007**, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

**Real Decreto 862/2009**, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

Conforme a lo anterior, de acuerdo al *Real Decreto 2591/98* de 4 de diciembre, sobre la *Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio*, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la *Ley 13/1996*, de 30 de diciembre, de *Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social*, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las "Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio."

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de "**Sistema General Aeroportuario**" para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán "incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general."

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.



El Plan Director del Aeropuerto de Son Bonet vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 31 de julio de 2001 y publicado en el BOE nº 221 con fecha 14 de septiembre de 2001. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.

BOE núm. 221

Viernes 14 septiembre 2001

34695

en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 10 de septiembre de 2001.-El Director general, P. S. (Real Decreto 2069/1999, de 30 de diciembre), el Director de Producción, Manuel López Ruiz.

**17471** RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2001, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro del sorteo de El Gordo de la Primitiva celebrado el día 9 de septiembre de 2001 y se anuncia la fecha de celebración del próximo sorteo.

En el sorteo de El Gordo de la Primitiva celebrado el día 9 de septiembre de 2001 se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 38, 11, 5, 44, 47, 26.  
Número complementario: 41.  
Número del reintegro: 2.

El próximo sorteo que tendrá carácter público se celebrará el día 16 de septiembre de 2001, a las doce horas, en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 10 de septiembre de 2001.-El Director general, P. S. (Real Decreto 2069/1999, de 30 de diciembre), el Director de Producción, Manuel López Ruiz.

## MINISTERIO DE FOMENTO

**17472** ORDEN de 31 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Son Bonet.

El aeropuerto de Son Bonet, 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 nacional e internacional para aviación general, con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «2-B»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de letra de clave «C» por el Real Decreto 296/1988, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de Son Bonet, en Palma de Mallorca.

El tráfico en el aeropuerto es principalmente de aeronaves de aviación general; en el año 2000 gestionó cerca de 17.000 aeronaves de este tipo, y algo menos de 8.000 pasajeros, lo que se debe a que muchos vuelos son de aprendizaje. Los pasajeros proceden en su mayoría de vuelos privados y trabajos aéreos, reduciéndose los primeros en los últimos años, lo que ha originado una disminución gradual del número de pasajeros; sin embargo, el número de aeronaves ha aumentado desde 1994 en una media anual acumulada del 12,4 por 100.

La estructura del tráfico de pasajeros indica el predominio del segmento nacional y con una acusada estacionalidad hacia los meses de verano, correspondiendo el mes punta a agosto.

Dispone en la actualidad de una única pista (06-24), de dimensiones 1.000 x 22 metros, con desplazamiento de umbrales en ambas cabeceras de 275 metros utilizables como RESA, tres calles de salida perpendiculares y una rodadura paralela con dos tramos, uno de ellos integrado en plataforma. Ambas cabeceras disponen de aproximación visual. Para el estacionamiento de aeronaves existen dos plataformas pavimentadas, una principal, de aproximadamente 26.000 metros cuadrados, y otra de alrededor de 4.300 metros cuadrados, ambas para aviación general, que ofrecen una capacidad inferior a la necesaria para servir el tráfico de aeronaves previsto.

En cuanto al lado tierra, el aeropuerto de Son Bonet dispone de un Edificio Terminal de pasajeros actualmente en desuso y en estado de deterioro, al igual que la Torre de Control integrada en él. No existe terminal de carga, por ser innecesario, pero sí una zona industrial con varias naves,

talleres, oficinas, almacenes y similares, y también una zona de aviación general con cuatro hangares situados en primera línea de plataforma.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad balear como del resto de España, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para dar 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 aprobar el Plan Director del aeropuerto de Son Bonet y proceder a la delimitación de su zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Son Bonet que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello, se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la ampliación de la plataforma; la adaptación a las normas técnicas vigentes de las calles de rodadura en plataforma frente a los hangares; la consolidación de la zona industrial en su ubicación actual; el desarrollo de una zona de servicios en zona próxima al antiguo Edificio Terminal; el traslado del Centro de Control de Palma de Mallorca a una de las parcelas de Son Bonet; la remodelación y el acondicionamiento de las instalaciones del edificio terminal; la implantación de un SEI de categoría I; la construcción de un nuevo hangar de aviación general, que preste servicio a la ampliación de plataforma, y la creación de zona pavimentada para el aparcamiento de unos 100 vehículos más en la zona industrial. Asimismo, se reubica la parcela de combustibles para poder desarrollar la plataforma. Todo ello va acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.





34696

Viernes 14 septiembre 2001

BOE núm. 221

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Son Bonet en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 103,14 hectáreas, de las cuales 48,16 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 30,86 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 24,12 hectáreas a las Zonas de Reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.3 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Este plano se incorpora como Anexo a esta Orden.

Tercero.—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, las instalaciones de ayudas a la navegación y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 48,16 hectáreas. Se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 06-24, calles de rodadura y franja de seguridad. Las plataformas de estacionamiento de aeronaves están situadas en las proximidades de las dos cabeceras de la pista.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: Contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio.

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 urbano provincial, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 30,86 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4:

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: 1,15 hectáreas.

2.2 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 12,04 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 13,8 hectáreas.

2.4 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: 3,57 hectáreas.

2.5 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: 0,3 hectáreas.

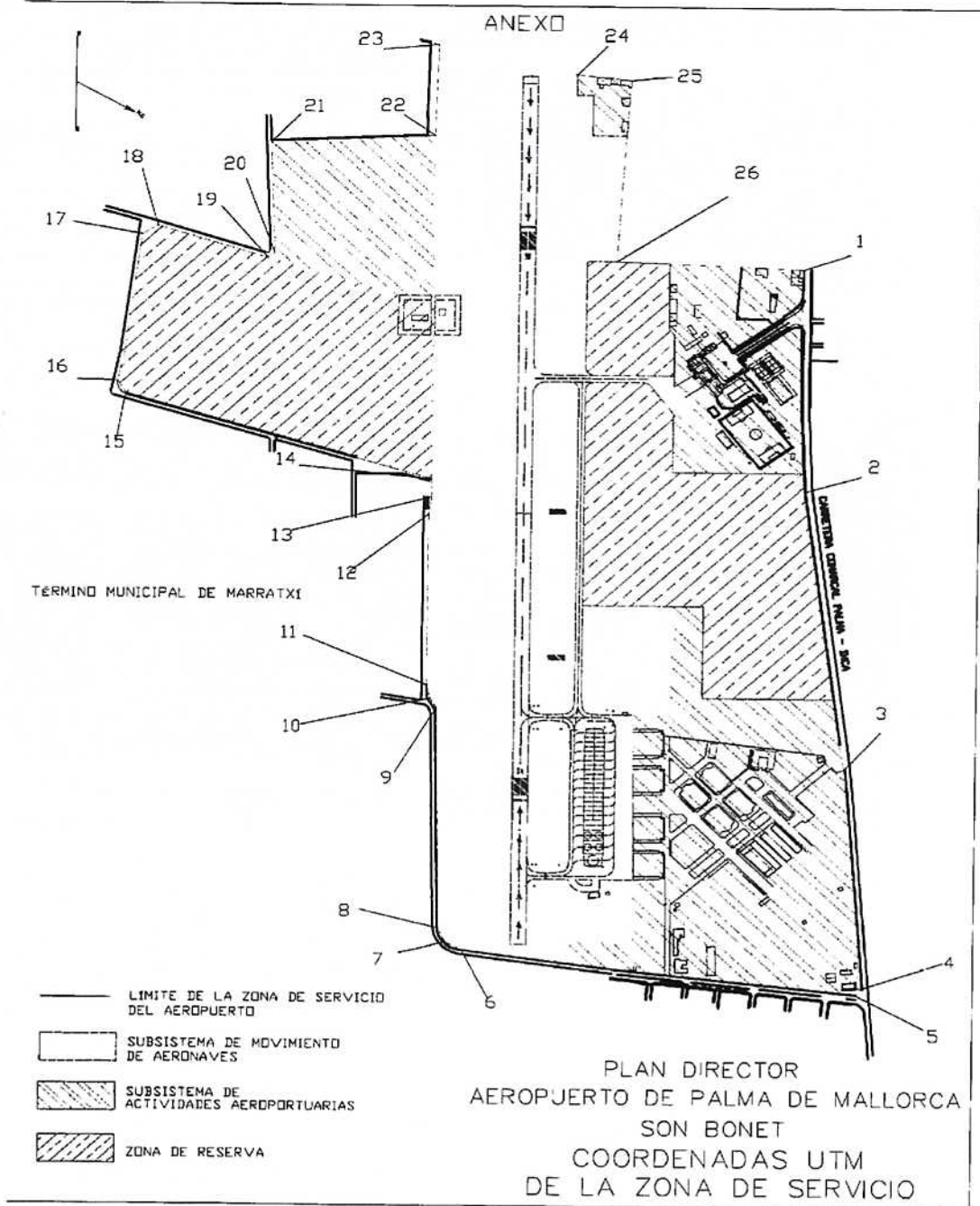
3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las áreas anteriormente mencionadas. Esta zona ocupa una superficie estimada de 24,12 hectáreas, y se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

Cuarto.—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 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.

Quinto.—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.

Madrid, 31 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



34698

Viernes 14 septiembre 2001

BOE núm. 221

Coordenadas UTM de la zona de servicio

Aeropuerto de Son Bonet

1	X	473993
	Y	4383615
2	X	474311
	Y	4383837
3	X	474673
	Y	4384162
4	X	474971
	Y	4384400
5	X	474987
	Y	4384398
6	X	475263
	Y	4383856
7	X	477266
	Y	4383829
8	X	475252
	Y	4383806
9	X	474937
	Y	4383586
10	X	474930
	Y	4383569
11	X	474914
	Y	4383552
12	X	474667
	Y	4383385
13	X	474640
	Y	4383372
14	X	474615
	Y	4383355
15	X	474758
	Y	4382882
16	X	474747
	Y	4382861
17	X	474516
	Y	4382747
18	X	474431
	Y	4382758
19	X	474441
	Y	4382928
20	X	474428
	Y	4382933
21	X	474271
	Y	4382817
22	X	474220
	Y	4383018
23	X	473985
	Y	4382932
24	X	473909
	Y	4383137
25	X	473970
	Y	4383210
26	X	474143
	Y	4383372

**17473** ORDEN de 31 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Ibiza.

El aeropuerto de Ibiza, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Inter-

nacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como aeropuerto de primera o de segunda categoría, respectivamente, durante los períodos comprendidos entre el 1 de abril y el 30 de septiembre, y entre el 1 de octubre al 31 de marzo, por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, y como aeropuerto de categoría «A» por el Real Decreto 373/1996, de 23 de febrero, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Ibiza.

El aeropuerto de Ibiza sirve un tráfico de pasajeros fundamental para el desarrollo turístico de la Comunidad Balear. Su participación en el tráfico total de España fue de un 3,18 por 100, y con respecto al año 1999 experimentó un crecimiento del 6,9 por 100. En el año 2000 superó los 4.400.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto internacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 75 por 100 en 1998.

Dispone en la actualidad de una única pista (06-24) de 2.800 x 45 metros, con cuatro calles de salida y dos accesos a cabecera, y rodadura paralela, con una capacidad de 22 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 25 puestos de estacionamiento, ninguno de los cuales está asistido por pasarela, con una capacidad de 28 movimientos hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que mitiguen esta deficiencia en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de Ibiza requiere la ampliación de la zona de facturación y de los vestíbulos de espera, tanto para el flujo de salidas como para el de llegadas. Por otra parte, el aeropuerto no dispone de un edificio terminal de aviación general ni helipuerto, y las instalaciones del terminal de carga han quedado insuficientes. En cuanto al aparcamiento de vehículos privados, tampoco se encuentra en condiciones de absorber el tráfico previsto.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de las islas de Ibiza y Formentera, como del resto de la Comunidad Balear, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto y dar 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 aprobar el Plan Director del aeropuerto de Ibiza y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el Plan Especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.



## 1.4. Alcance y vigencia del Plan Director

### 1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas

De acuerdo con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social y el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director como Sistema General Aeroportuario destinado únicamente al uso de aeropuerto, y no podrá incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

En aplicación de la citada normativa, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la zona de servicio aeroportuario que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable. En el punto III.6 del presente Plan, "Compatibilidad del Entorno con el Aeropuerto" se incluyen los criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

Con carácter de recomendación, el Plan Director establece unas Áreas de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Se recomienda que dicho suelo se clasifique como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras o denominación similar, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del aeropuerto.

### 1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.



De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en los planos nº 5.1 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Son Bonet, tanto las establecidas en el Real Decreto 376/2011, de 11 de marzo, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, a los mismos efectos, en los planos números 6.1 a 6.6 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. Las curvas isófonas resultantes de procedimientos de evaluación ambiental de actuaciones aeroportuarias que no supongan modificación sustancial del Plan Director complementarán a las incluidas en el mismo a efectos de la determinación de afecciones acústicas.

#### **1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director**

El Plan Director mantendrá su vigencia hasta tanto no entre en vigor otro que lo sustituya o se apruebe su revisión de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. El Plan se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberá actualizarse, al menos, cada ocho años.

Se considera que revisten carácter sustancial las alteraciones que impliquen la modificación estructural o funcional del aeropuerto de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria, pudiendo estar sujetas a modificaciones que no supondrán la revisión del contenido del mismo siempre que no se considere que revisten carácter sustancial de acuerdo con lo establecido en este apartado.

La aprobación o modificación del planeamiento especial aeroportuario y la ejecución de obras o actuaciones aeroportuarias, que supongan modificación sustancial del contenido del Plan Director, exigirá la revisión del mismo con arreglo a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

Corresponde a la autoridad aeronáutica competente determinar en cada caso cuando las alteraciones del contenido del Plan constituyen modificación sustancial del mismo.



### 1.5. Reseña histórica del Aeropuerto

La referencia más antigua en Mallorca es el aterrizaje en el Prado de Son Sunyer de un avión pilotado por Hedilla el 2 de Julio de 1916.

El interés del gobierno por incorporar el correo a la aviación, hizo que en Octubre de 1919, se formule el primer proyecto para el establecimiento de líneas aéreas postales. Entre las tres líneas seleccionadas se incluye la ruta Barcelona-Palma, cuya licitación inicial quedó desierta. La línea sale nuevamente a concurso el 15 de Septiembre de 1921, adjudicándose el 15 de Diciembre a la compañía Aero Marítima Mallorquina, S.A., empresa que dirige el piloto Manuel Colomer. Colomer ya había volado a Palma con anterioridad, en la primavera de 1921, realizando varias exhibiciones aéreas con un avión Aviatick en los campos de Son Sant Joan, primero, y Son Bonet, después, lugar este último donde instaló un aeródromo particular. Este aeródromo de Son Bonet es utilizado por Colomer y otros socios pilotos para realizar bautismos del aire y excursiones por la isla, habiéndose construido un pequeño cobertizo para el Aviatick.

El 14 de Octubre de 1923, tras desaparecer la Aero Marítima, se crea la Compagnie Aérienne France-Algérie, que realizará la línea Marsella-Palma de Mallorca-Argel. La línea se inaugura bajo el nombre de la Compañía Aéropostale, heredera de Latécoère, el 19 de agosto de 1928.

El plan nacional de aeropuertos que aprueba el gobierno en julio de 1927 habilita el puerto de Palma de Mallorca para la hidroaviación, y, en 1928, el Plan de líneas aéreas de la aviación comercial nacional declara de interés general y de utilidad pública la línea aérea regular Barcelona-Palma de Mallorca.

En 1933, se establece en Mallorca Aerotaxi, una compañía catalana que realiza vuelos turísticos sobre la isla con un avión De Havilland Dragon e inaugura en 1934 una escuela de pilotaje de corta vida. Aerotaxi utiliza el aeródromo de Son Sant Joan como lugar de sus vuelos.

Ocupa el aeródromo una superficie cercana a los 80.000 m<sup>2</sup> cedidos en 1912 por su propietario Luis Despuig para la instalación de un aeroclub. En el aeródromo de Son Bonet, también se instala una escuela de pilotaje perteneciente al aeroclub de la ciudad. Esta escuela se inaugura en mayo de 1935.

En Mayo de 1935, se constituye la compañía LAPE, Líneas Aéreas Postales Españolas. Inicia sus vuelos a Palma desde Barcelona utilizando hidroaviones Dornier Wal. Esta línea que había sido autorizado por el gobierno en diciembre de 1934, se canceló dos meses después.

La primera línea regular de LAPE a Palma se inaugura el 6 de agosto de 1935, con aviones terrestres. Se trata de un Fokker trimotor EC-AAN, pilotado por Manuel Gayoso Suárez, que aterriza en Son Sant Joan procedente de Madrid y Valencia.

Se instalan las oficinas de LAPE en la ciudad de Palma. El 20 de abril de 1936 esta línea es sustituida por la línea Palma-Barcelona, que opera con una frecuencia diaria y que conecta en esa ciudad con la línea de Madrid.

Iniciada la Guerra Civil, Mallorca queda en la zona sublevada, por lo que LAPE tiene que suspender sus vuelos a Palma.

La posición estratégica de Mallorca durante el conflicto la convierte en el centro de las comunicaciones del ejército del general Franco con Italia. Por esta razón la compañía Ala Littoria establece una línea, la línea Cádiz-Palma-Roma que se mantendrá hasta la incorporación de Italia a la II Guerra Mundial.

La compañía Iberia que presta los servicios aéreos en la zona nacionalista, no prolonga su línea Salamanca-Burgos-Zaragoza-Palma de Mallorca hasta el 11 de julio de 1936. El representante de Iberia en Palma es la agencia BAKUMAR. Esta línea se transformará en la línea Vitoria-Barcelona-Palma en febrero de 1939 y en la línea 1202, Vitoria-Zaragoza –Barcelona-Palma, dos meses después. Iberia utiliza los aviones Junkers Ju-52 que operan en el aeródromo de Son Bonet, ya que Son Sant Joan es ahora utilizado por la aviación militar.

El Aeropuerto de Son Bonet es habilitado como aduanero en el mes de mayo de 1946 y abierto oficialmente al tráfico nacional e internacional en julio de ese mismo año, año en el que es utilizado por 18.000 pasajeros contando con la línea regular que hace la ruta Valencia-Palma servida por Iberia.

Son Bonet dispone de dos direcciones de aterrizaje – con denominaciones 17/35 y 06/24 -, una pequeña torre de control con comunicaciones tierra/aire y un radiogoniómetro. Se dispone de un radiofaro instalado en Son Sant Joan. La "pista" 06/24 tiene unas dimensiones de 1.560 x 300 metros y la "pista" 17/35, 1.090 x 300 metros, ambas de terreno natural.

En 1953, el tráfico se ha multiplicado por diez y el aeropuerto de Son Bonet afronta las primeras reformas con la instalación del balizamiento en la pista 06/24 y luces de aproximación en ambas cabeceras. El pequeño edificio terminal, cuenta con servicio permanente de aduana y policía, transporte de taxis y tranvías a escasos 200 metros del mismo. La apertura permanente al tráfico aéreo del aeropuerto de Son Bonet se realiza en abril de 1955.



**Ilustración 1.1.- Aeropuerto de Son Bonet en 1950**



En 1956 se inicia la primera ampliación del campo de vuelos de Son Bonet y en 1957 la ampliación de la estación de viajeros. En los años 1957 y 1958 vuelan a Palma casi dos decenas de compañías aéreas no regulares, que en 1961 serán más de cincuenta.

El único accidente reseñable en esos años ocurre el 10 de abril de 1958, cuando el DC-3, EC-ABN, de la compañía Iberia, que cubre la ruta Palma-Barcelona, sufre un fallo del motor en el despegue. El avión queda totalmente inutilizado, aunque no hay que lamentar víctimas.

El aumento del tráfico y la imposibilidad de ampliar el Aeropuerto de Son Bonet hace que los redactores del Plan Nacional de Aeropuertos de 1958 propongan la construcción de un gran aeropuerto comercial en la base aérea de Son Sant Joan. La Junta Nacional de Aeropuertos aprueba estas obras dentro del programa nacional de inversiones y por orden ministerial del 29 de julio de 1959 autoriza el traslado del tráfico comercial de Son Bonet a Son Sant Joan. En 1958 se había procedido a instalar un VOR en la isla y un centro de comunicaciones VHF en Son Sant Joan. Se construye una nueva torre de control en Son Sant Joan, al tiempo que se publican las servidumbres aeronáuticas de Son Bonet.

Una orden del 7 de julio de 1960 abre al tráfico nacional e internacional el Aeropuerto de Son Sant Joan, que queda clasificado como de primera categoría administrativa.

El 21 de julio se declara de utilidad pública y de urgencia la necesaria ampliación del aeropuerto.





Ilustración 1.2.- Aeropuerto de Son Bonet en 1976



El Aeródromo de Son Bonet, que desde 1981 tenía la consideración de instalación de interés para la defensa nacional y era gestionado por la Dirección General de Aviación Civil, se integra en el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales en octubre de 1989, que se encarga de su gestión, conservación y administración como aeropuerto de tercera categoría, no controlado, y en el que actualmente opera aviación general y deportiva. El tráfico de pasajeros es privado y de escuelas de aviación.

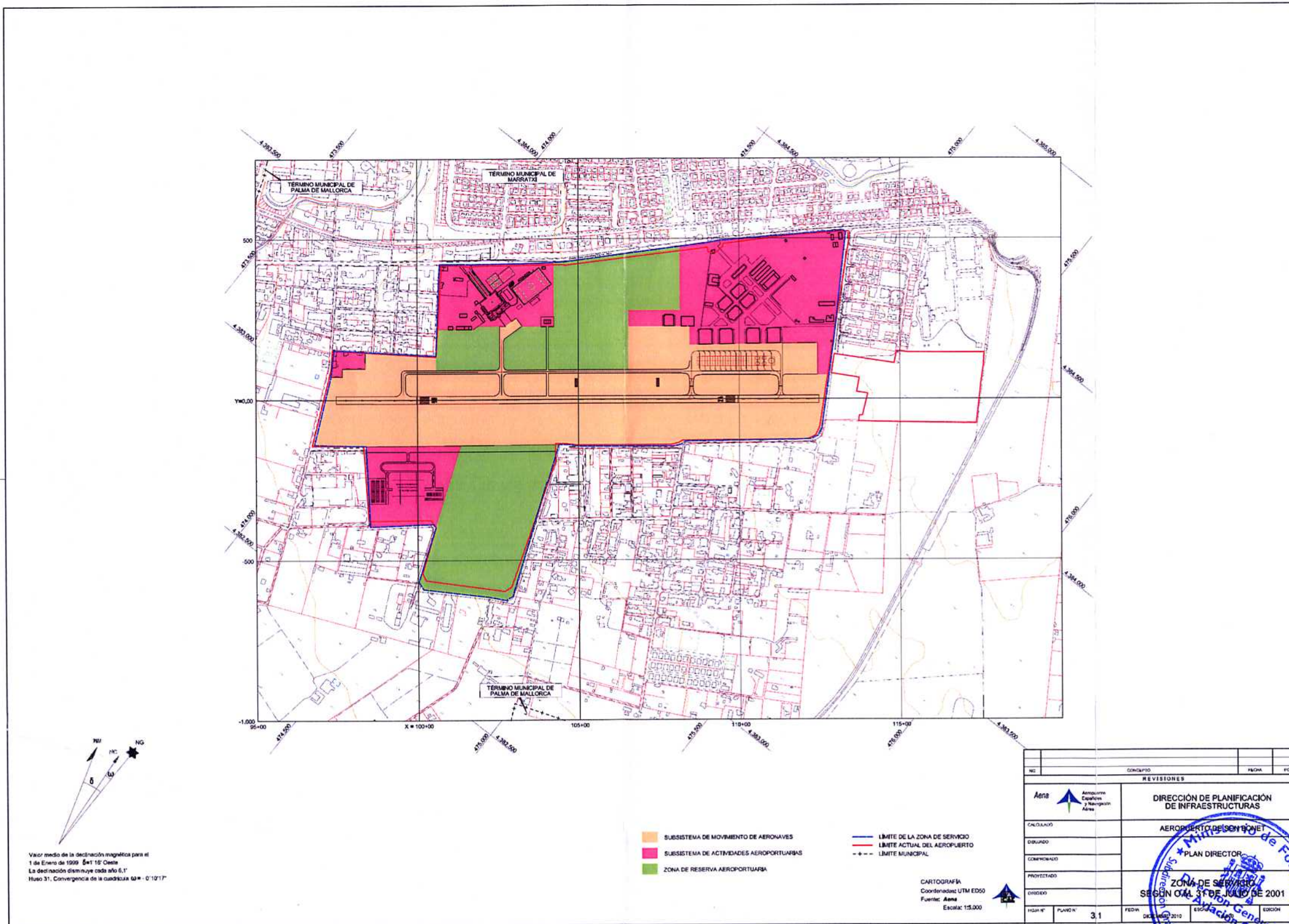
En 2004 se llevó a cabo una nueva ampliación de la plataforma de estacionamiento de aviación general y en 2005 se acondicionó el Edificio Terminal y anexo y se construyó un parque SEI.

La última actuación de relevancia ha sido la ampliación de la plataforma en su lado norte con lo que se consiguen tres puestos de estacionamiento más y una plataforma de limpieza de aeronaves. En la Ilustración 1.3 se muestra esta última ampliación.

Ilustración 1.3.- Aeropuerto de Son Bonet. Situación actual



Ilustración 1.4.- Plano 3.1. Zona de Servicio según O.M. 31 de julio de 2001



NO.	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
 DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS AEROPUERTO DE SON BONET PLAN DIRECTOR ZONA DE SERVICIO SEGUN O.M. 31 DE JULIO DE 2001			
ELABORADO			
DISEÑADO			
COMPROBADO			
PROYECTADO			
DIRECCIÓN			
HORA	PLANO	FECHA	EDICIÓN
	3.1	DIC 2010	1

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

