



## 0. Resumen Ejecutivo





El Plan Director del Aeropuerto de Menorca que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 1 de agosto de 2001 y publicado en el BOE con fecha 14 de septiembre de 2001.

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, establece 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.

El tráfico comercial total de pasajeros del Aeropuerto de Menorca durante el año 2006 representó el 1,39% del tráfico del conjunto de aeropuertos españoles, su tráfico internacional representó el 1,28% del tráfico internacional del conjunto de aeropuertos españoles, y su tráfico nacional representó el 1,53% del tráfico nacional del conjunto de aeropuertos españoles.

El tráfico de pasajeros más importante es con la UE, representando el 52,3% del tráfico total de pasajeros durante el año 2006, y principalmente en vuelos regulares (59,2%). Las principales rutas proceden de Barcelona (655.188 pasajeros, que representó el 24,6% durante el año 2006), Palma de Mallorca (266.182 pasajeros durante el año 2006, que representó el 10%), Madrid/Barajas (230.469 pasajeros durante el año 2006, que representó el 8,7%), Londres/Gatwick (222.497 pasajeros, que representó el 8,4% durante el año 2006) y Manchester/Internacional (216.843 pasajeros, que representó el 8,2% durante el año 2006). Se tiene un predominio de las grandes compañías aéreas como son Air Nostrum, Iberia, Spanair, Air Europa y Thomsonfly.com.

Las aeronaves más habituales que operan en el Aeropuerto de Menorca son el De Havilland DHC 8-300, A320, ATR-72, B737-800, B757-200, MD87, CRJ-200 y A319 representando el 62,6% del total de las operaciones comerciales durante el año 2004.

Es un aeropuerto con un tráfico muy estacional, siendo más elevado durante los meses más cálidos (mayo a octubre, principalmente julio y agosto). Durante la semana se aprecia un mayor tráfico el fin de semana (viernes y lunes incluidos).

Se han identificado varios factores generadores de tráfico aéreo: el Producto Interior Bruto de España, el Producto Interior Bruto del principal país emisor de turistas (Reino Unido), la oferta de alojamiento turístico disponible en el área de influencia y las estrategias de las compañías de bajo coste.

La evolución de estos factores junto con las Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares y de Medidas Tributarias y el Plan Territorial Insular conformarán los tres escenarios entre los que se espera se sitúe la demanda en el Aeropuerto de Menorca para los próximos años.





Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Menorca se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3) 4.040.000 pasajeros comerciales y alrededor de 39.000 aeronaves comerciales.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos tráficos de diseño de 3.050 pasajeros por hora y 23 aeronaves por hora, para el Horizonte 3.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el Horizonte 3 se produzcan 43.000 operaciones totales y el número de pasajeros totales ascienda a 4.080.000.

El aeropuerto dispone, en el momento de redacción del presente documento, de una pista denominada 01L-19R, de 2.550 x 45 metros, con dos calles de salida rápida para la pista 01L, (una de ellas a su vez funciona como calle de acceso al umbral de la pista 19R), una calle de salida rápida para la pista 19R, dos calles de salida perpendiculares, calles de acceso a la cabecera 01L y cabecera 19R con apartadero de espera y una calle de rodaje paralela a la pista que sirve a las dos cabeceras y que sirve de pista de contingencia (01R-19L). El campo de vuelos tiene una capacidad práctica superior a 26 movimientos a la hora.

Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 20 puestos de estacionamiento, 8 de ellos autónomos y 12 que precisan de push-back, y una capacidad de 26 movimientos a la hora. Estas capacidades son suficientes para atender la demanda prevista, por lo que no serían necesarias actuaciones para adaptar el campo de vuelos ni la plataforma al tráfico esperado.

El Edificio Terminal de Pasajeros cuenta con tres plantas. En la planta baja se tratan las llegadas, con dos zonas de recogida de equipajes, que disponen de un total de cinco hipódromos de recogida, una zona destinada a la aduana, control de pasaportes y una zona comercial, de restauración y de servicios y un vestíbulo de llegadas. En la planta intermedia se tratan las salidas. Cuenta con un vestíbulo de salidas, las sala de espera y embarque, cinco filtros de seguridad y zonas comerciales.

El Edificio Terminal de Pasajeros, en su actual configuración, precisa de una ampliación del vestíbulo de salidas para dar servicio a la demanda esperada. Asimismo resulta deficitario en equipamientos como mostradores de facturación, controles de pasaportes en llegadas e hipódromos de recogida de equipajes.





Las 595 plazas de aparcamiento de vehículos privados disponibles en la actualidad, resultan insuficientes a corto plazo.

En el ajuste capacidad/ demanda se detecta, también, la necesidad de construir un nuevo Edificio de Aviación General, una nueva Torre de Control, ampliación del Bloque Técnico, ampliación de los depósitos de combustibles a corto plazo.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones con las que se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista a largo plazo.

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

En la zona de pasajeros la principal actuación a corto plazo será la ampliación del Edificio Terminal que consiste en la construcción de un nuevo dique de 230 x 30 m sobre la plataforma actual con cinco pasarelas y un tercer dique de conexión entre el edificio existente y el futuro.

Además, se llevarán a cabo actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias: construcción de un edificio de aparcamientos de cuatro niveles en el actual P-3 para los vehículos de alquiler y las compañías; construcción de un aparcamiento de dos niveles para empleados en el actual aparcamiento de empleados, construcción de un aparcamiento de dos niveles en el actual P-2; traslado del centro de emisores y posterior ampliación del aparcamiento de vehículos privados P-1; construcción de nuevas dársenas para autobuses; construcción de una bolsa de taxis; urbanización de una zona para los vehículos de alquiler en depósito, y construcción de depósito para grúas; construcción de una nueva torre de control; construcción de un edificio de aviación general con sus respectivos aparcamientos; construcción de una depuradora; traslado del taller y almacén de **Aena**; traslado de depósitos de combustibles en el campo de vuelos; así como la urbanización de distintas áreas.

