

1. ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO



1.1. EL PLAN DIRECTOR. OBJETIVOS.

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales 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.

La reciente actualización realizada sobre el marco normativo del Sistema General Aeroportuario 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.

Se establece en la citada Normativa la necesidad de redactar el Plan Director adecuándose a las directrices recogidas en el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, según las cuales en el Plan Director que se eleve al Ministerio de Fomento para su tramitación legal y aprobación, deberá desarrollarse la ampliación y expansión del mismo, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

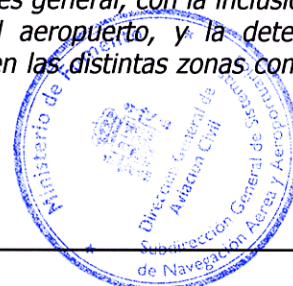
En la elaboración de la propuesta de "Plan Director del Aeropuerto de Palma de Mallorca" se han definido, por tanto, las pautas de ordenación y desarrollo del Aeropuerto hasta su máximo desarrollo previsible, delimitando su zona de servicio y teniendo en cuenta todos y cada uno de los factores que, de 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:

- determinando 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,
- garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno,
- asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

El Plan Director se propone que el desarrollo propuesto se realice conforme al interés público, preservando su papel como dinamizador del desarrollo turístico y económico de la Comunidad Balear, y optimizando su eficiencia como aeropuerto competitivo en el entorno internacional.

1.2. MARCO LEGAL EXISTENTE.

De acuerdo al Real Decreto 2591/1998 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.

Disposiciones generales

El Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, ha establecido dentro del régimen jurídico de los aeropuertos de interés general de la competencia exclusiva del Estado, según el Artículo 149.1.20.0 de la Constitución, la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, denominado Plan Director, que permita dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transporte aéreos, y al que se asigna la función de delimitación de la zona 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.

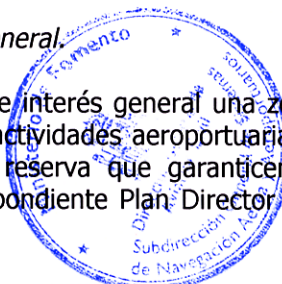
Por otra parte, el citado precepto de la Ley ha establecido la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general; este sistema general se habrá de desarrollar por medio de un plan especial o instrumento equivalente respecto de cuyo contenido y para cuya aprobación se establecen los mecanismos de colaboración precisos entre la autoridad aeronáutica y las administraciones urbanísticas competentes, así como las medidas de coordinación necesarias para asegurar el ejercicio de la competencia estatal.

De conformidad con la habilitación conferida por la disposición final 7.0 de la Ley 13/1996, este Real Decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las actuaciones de las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, a cuyo fin igualmente se determina el modo de aprobación del plan especial o instrumento equivalente de ordenación urbanística, aunque exclusivamente desde el punto de vista de las competencias estatales sobre los aeropuertos de interés general.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe del Ministerio de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 4 de diciembre de 1998, se dispone:

Artículo 1. Zona de servicio de los aeropuertos de interés general

El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma, en el



que se incluirán, además de las actividades contempladas en el Artículo 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 aeropuerto.

Artículo 2. Plan Director del aeropuerto y de su zona de servicio.

1. En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director 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:
 - a) Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.
 - b) 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.
2. Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, además de las actividades aeroportuarias señaladas en el apartado anterior, el desarrollo de otras actividades complementarias comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente 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.

La realización de las actividades referidas en este apartado se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director del aeropuerto y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable, siempre que con ellas no se perjudique el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo ni se limite la facilidad de accesos al aeropuerto.

Artículo 3. Contenido del Plan Director.

1. A los efectos previstos en el Artículo anterior el Plan Director del aeropuerto contendrá necesariamente:
 - a) Los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea.
 - b) Los servicios de control del tránsito aéreo.
 - c) Las infraestructuras para el movimiento de las aeronaves.
 - d) Las zonas de actividades aeroportuarias con las edificaciones e instalaciones complementarias para el servicio de las aeronaves.
 - e) Las edificaciones e instalaciones del aeropuerto que fueran necesarias para el movimiento y tránsito de los viajeros y de las mercancías.
 - f) Las zonas de estacionamiento y de acceso de personas y vehículos.
 - g) Los espacios para las actividades complementarias.



- h) Las redes de servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.
 - i) Las vías de servicio del aeropuerto.
 - j) Los accesos viarios y ferroviarios del aeropuerto.
 - k) La representación del estado final del sistema general aeroportuario.
2. El Plan Director del aeropuerto incluirá también las determinaciones necesarias para que las autoridades públicas no aeronáuticas dispongan de los espacios precisos para el desarrollo de las actividades y servicios que hayan de prestar en el recinto aeroportuario.
3. El Plan Director contendrá asimismo la determinación de los espacios o superficies necesarias para posibilitar, en su caso, el despliegue de aeronaves militares y de sus medios de apoyo y recogerá las especificaciones necesarias en relación con los intereses de la defensa nacional y el control del espacio aéreo español que establezca el Ministerio de Defensa.

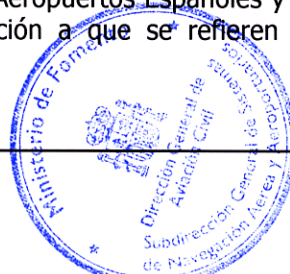
Artículo 4. Documentación del Plan Director.

El Plan Director del aeropuerto contendrá los siguientes documentos:

- a) Memoria que incluirá un estudio de los antecedentes y de la situación actual del aeropuerto; sus necesidades futuras derivadas del análisis de los tráficos de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio, con la motivación de las ampliaciones o de las desafectaciones propuestas; las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio del aeropuerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y la relación con el planeamiento urbanístico; asimismo, incluirá las infraestructuras terrestres de acceso al aeropuerto existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se entiendan necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte terrestre teniendo en cuenta el volumen del tráfico aeroportuario actual y del previsible, y reflejará igualmente al ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas según las disposiciones vigentes.
- b) Plano general de situación del aeropuerto de su actual zona de servicio y de la zona de servicio propuesta, y planos de cada una de las áreas en que se estructura la zona de servicio aeroportuaria con las actividades previstas; así como planos del espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas.
- c) Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.
- d) Estimación de las magnitudes económicas del desarrollo del aeropuerto previsto por el Plan Director en lo que sea de la competencia del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Artículo 5. Aprobación de los Planes Directores.

1. La elaboración de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general se realizará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las directrices establecidas por el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.
2. La aprobación de los Planes Directores corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes previo el preceptivo informe de la Dirección General de Aviación Civil, a cuyo efecto el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, una vez elaborados y realizados los actos de instrucción a que se refieren los dos apartados siguientes, los elevará a la citada Secretaría de Estado.



3. Los Planes Directores serán informados por las Administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo. Estos informes se entenderán favorables si transcurrido un mes desde la recepción de la documentación, no han sido emitidos expresamente.
4. Antes de su aprobación los Planes Directores serán remitidos a los Ministerios de Defensa, del Interior y de Medio Ambiente para que informen sobre las materias que, respectivamente, afecten a sus competencias. Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre el plazo de un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa. En el supuesto de que la delimitación de la zona de servicio propuesta por el Plan Director del aeropuerto incluya bienes patrimoniales o de dominio público de titularidad de la Administración General del Estado afectados a finalidades distintas, se recabará el informe del Ministerio de Economía y Hacienda. A estos efectos, la remisión del Plan Director supondrá la iniciación del expediente de afectación o de mutación demanial, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo establecido por la Ley del Patrimonio del Estado.
5. Las Ordenes ministeriales que aprueben los Planes Directores se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado".

Artículo 6. *Declaración de utilidad pública.*

La aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

Artículo 7. *Revisión de los Planes Directores.*

1. Los Planes Directores de los aeropuertos se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberán actualizarse, al menos, cada ocho años.
2. La revisión y la actualización de los Planes Directores se llevarán a cabo de acuerdo con el procedimiento establecido en este Real Decreto para su aprobación.

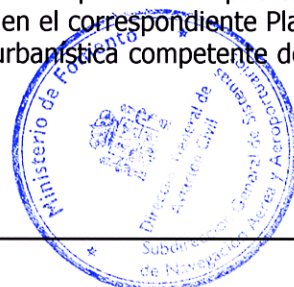
Artículo 8. *Sistema general aeroportuario.*

A los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones Públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

El sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Artículo 9. *Tramitación y aprobación del plan especial.*

1. El plan especial o instrumento equivalente se formulará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y se tramitará y aprobará por la administración urbanística competente de conformidad con lo establecido por la legislación urbanística aplicable.



2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Administración competente para la aprobación del plan especial, una vez realizados los actos de trámite e instrucción exigidos por la legislación urbanística que sea de aplicación, dará traslado al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea del acuerdo de aprobación provisional del plan especial en el plazo de quince días desde la adopción de dicho acuerdo, para que dicho organismo se pronuncie sobre los aspectos de su competencia en el término de un mes a contar desde su recepción. El ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, antes de emitir su informe, recabará el de las Direcciones Generales competentes del Ministerio de Fomento.

En el caso de que el traslado no se realice, o en el supuesto de que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea se pronuncie negativamente sobre el contenido del plan especial o instrumento equivalente provisionalmente aprobado, no se procederá a su aprobación definitiva por la autoridad urbanística competente, la cual abrirá un periodo de consultas entre la administración urbanística que aprobó provisionalmente el plan y el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo. Una vez alcanzado dicho acuerdo, se comunicará a la autoridad competente para otorgar la aprobación definitiva.

En el supuesto de persistir el desacuerdo durante un periodo de seis meses contados a partir del pronunciamiento negativo del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante respecto de aquellos aspectos que afecten a la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos de interés general.

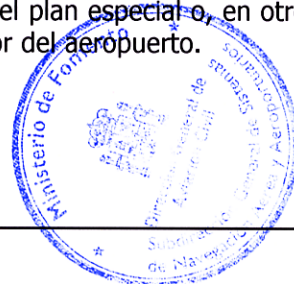
3. La aprobación definitiva de los planes especiales o instrumentos equivalentes deberá ser notificada a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en la forma y plazos establecidos por la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. El citado organismo dará traslado de la aprobación definitiva y del contenido del plan especial o instrumento equivalente a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

Artículo 10. *Ejecución de obras en el recinto aeroportuario.*

1. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985 de 2 de abril reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Dichas obras deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente, a cuyo efecto los proyectos deberán sostenerse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial o instrumento equivalente a que se refiere el artículo 8, las obras que realice Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del aeropuerto, o, en defecto de éste, realizarse dentro de la zona de servicio determinada y delimitada conforme a lo establecido por la disposición transitoria única de este Real Decreto.

2. Las obras realizadas en el dominio público aeroportuario en virtud de autorización o concesión no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. El proyecto de construcción deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea sobre la compatibilidad con el plan especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto.



Disposición adicional primera. *Plazo para la aprobación de los Planes Directores.*

En el plazo de dos años se aprobarán, con arreglo a lo establecido en este Real Decreto, los Planes Directores de todos los aeropuertos de interés general.

Disposición adicional segunda. *Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.*

Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquel informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial pactado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio. Este informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, será emitido el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más en que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística. En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado.

Disposición adicional tercera. *Aprobación de los Planes Directores de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.*

En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la aprobación de los Planes Directores se llevará a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de conformidad con el procedimiento establecido en el Artículo 5 de este Real Decreto y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a dichos aeródromos.

Disposición transitoria única. *Régimen transitorio del ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general.*

En tanto se proceda a la aprobación de los Planes Directores regulados por este Real Decreto, el ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general será el delimitado con anterioridad a su entrada en vigor o, en su defecto, el comprendido por el dominio público aeroportuario y el que resulte de la ejecución de proyectos de obras de construcción o ampliación de las infraestructuras aeroportuarias y de las comprendidas en el apartado 1 del Artículo 3.

El Ministro de Fomento hará públicas las delimitaciones de las actuales zonas de servicio de los aeropuertos de interés general. Las correspondientes Órdenes se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado".

Este Real Decreto, tal y como señala se disposición final única, entró en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".



1.3. DIRECTRICES PARTICULARES.

En la elaboración y redacción del Plan Director se recogen y consideran las siguientes directrices particulares:

- Análisis de la interferencia de la Base Aérea con la posible expansión de la plataforma y la calle de rodaje de conexión entre las zonas Norte y Sur, sobre la base de la actual delimitación Base Aérea – Parte Civil.
- Incorporación al Plan Director de los Proyectos actualmente en curso, tales como:
 - Proyecto de Reforma de Accesos (pendiente de adjudicación),
 - Proyecto de la Plataforma de la zona Industrial (adjudicada),
 - Proyecto de obra para completar la calle de rodaje paralela a la pista 06R-24L (en fase de adjudicación).
- Ubicación de un recinto de prueba de motores (inversión ya aprobada), en la parcela situada en las proximidades de la nueva zona industrial, donde estaba prevista la construcción de edificaciones de seis plantas y actualmente está pendiente de expropiación.
- Existencia de un Plan General de Ordenación Urbana.
- Afecciones de la ampliación prevista en el Plan Director de 1988 al Centro de Control, que queda en zona de acceso restringido y sin posibilidad de aparcamiento anexo.

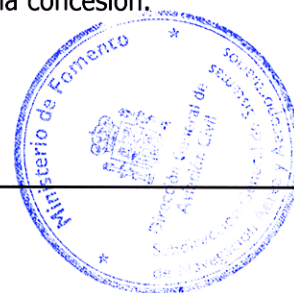
1.4. RESEÑA HISTÓRICA DEL AEROPUERTO.

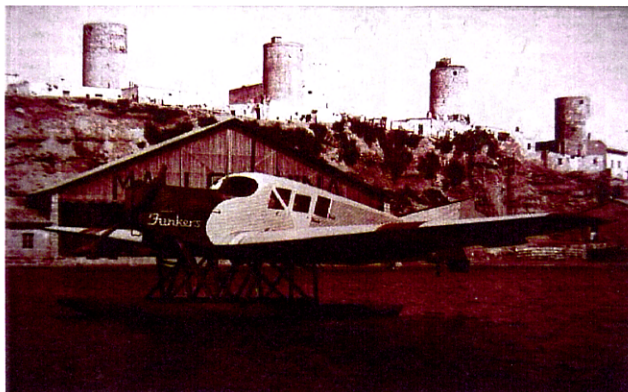
El 28 de Junio de 1910 se celebran las primeras fiestas de aviación organizadas por la Cámara de Comercio de Palma empleándose como campo de aterrizaje el hipódromo de Son Maciá, que fue sobrevolado por el piloto francés Lucien Mamet.

En 1916 el interés de las autoridades locales continúa y el Ayuntamiento de Mallorca y la Diputación de Baleares crean la Copa Mediterránea para el primer español que consiga llegar en vuelo a la isla de Mallorca desde la península. El lugar elegido para aterrizar es la finca Can Perantoni, pero en el último instante el piloto, Salvador Hedilla, prefiere el predio de Son Sunyer, actual Son Sant Joan, donde aterriza, tras dos horas de vuelo y 120 millas recorridas, el 16 de Julio procedente de Barcelona.

En 1920 el piloto francés Greco realiza el vuelo directo Perpignan-Palma.

El interés del Gobierno por incorporar el correo aéreo pone su atención en la comunicación de la península con las Islas Baleares. Tras varios proyectos para establecer líneas aéreas postales, en Diciembre de 1921 se adjudica a la compañía Aeromarítima Mallorquina S.A., fundada en Agosto de ese año por empresarios mallorquines –entre ellos José Tous Ferrer-, la línea Barcelona-Palma. Se utilizan hidroaviones Junkers que amerizan en el puerto de Palma, aunque se habían hecho vuelos de prueba en los campos de Son Sant Juan y Son Bonet, donde se instala un aeródromo particular. En éste último se realizan bautismos del aire y se construye un pequeño cobertizo como hangar. Varios accidentes en los amarajes aconsejan a las autoridades en 1923 a suspender la concesión.





Fuente: AENA



Fuente: AENA

Aunque cesó en sus actividades como línea aérea, el 15 de Septiembre de 1922 Aeromarítima crea la primera escuela de Hidros de España en Porto Colom.

En 1928 la compañía Aeropostale inaugura la línea Marsella-Palma, para sus vuelos Francia-Argel utilizando como base de su escala en Palma la bahía de Alcudia, donde se construyen algunos hangares y talleres.

El Plan Nacional de Aeropuertos de 1927 habilita el puerto de Palma de Mallorca para la hidroaviación.

En 1928 el Plan de Líneas Aéreas de la aviación nacional comercial declara de interés general y de utilidad pública la línea aérea regular Barcelona-Palma de Mallorca.

En 1929 se abre al tráfico aéreo para la hidroaviación los puertos y las bahías de Alcudia y Pollensa.

En 1934 se crea la compañía Aero-Taxi de Mallorca S.A. con la finalidad de organizar vuelos turísticos a Mallorca. Esta compañía inaugura una escuela de pilotaje utilizando como lugar de sus vuelos el aeródromo existente en Son Sant Juan, donde construye un hangar y un taller para el mantenimiento de su avión. Un año después se instala una escuela de pilotaje en el aeródromo de Son Bonet.

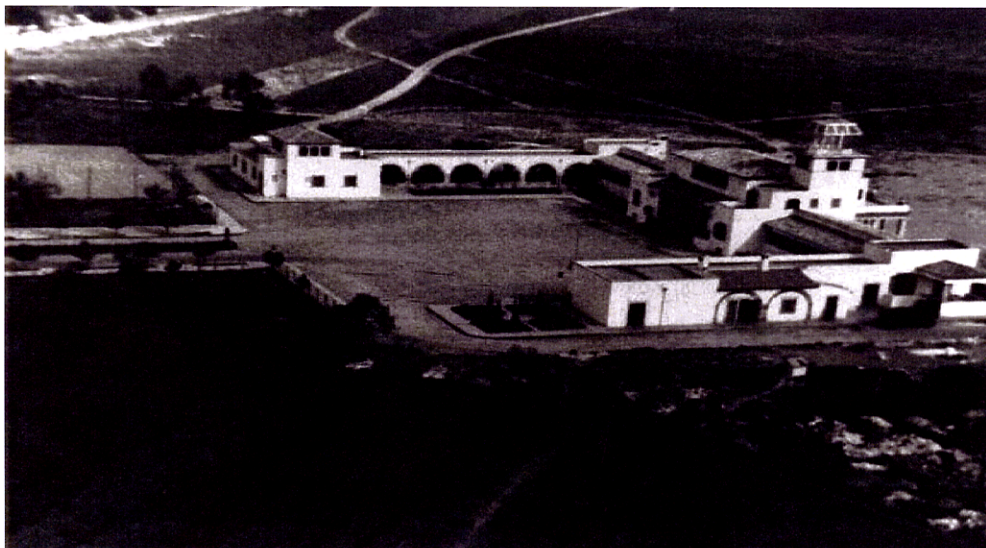
En Mayo de 1935 se constituye la compañía LAPE, Líneas Aéreas Postales Españolas, antecesora de Iberia. Meses después, en Agosto, se inaugura la primera línea regular de LAPE entre Palma y Madrid, con escala en Valencia, empleándose trimotores Fokker VII y el aeródromo de Son Sant Juan.



Un año después se sustituye esta línea por la línea Palma-Barcelona. Al iniciarse la guerra civil LAPE suspende sus vuelos. La posición estratégica de Mallorca la convierten en el centro de las comunicaciones con Italia. Por esta razón la compañía italiana Ala Littoria establece una línea que enlaza Roma con Pollensa mediante hidroaviones.

En 1938 la compañía alemana Lufthansa opera desde Son Bonet la línea Stuttgart-Zaragoza-Palma.

Por su parte, la compañía Iberia opera la línea Vitoria-Barcelona-Palma también en el aeródromo de Son Bonet, ya que el de Son Sant Juan es utilizado por la aviación militar. La confirmación del aeródromo de Son Bonet como Aeropuerto de Palma se obtuvo el 15 de Junio de 1939.



Fuente: AENA

En 1946 el aeropuerto de Son Bonet es habilitado como aduanero y abierto al tráfico nacional e internacional, e inicia su progresivo desarrollo. Dispone de una pequeña torre de control con comunicaciones tierra/aire, un radiogoniómetro y un radiofaro. El campo de vuelos, de terreno natural, está formado por la pista 06-24 de 1.560 metros de longitud por 300 de ancho y la pista 17-35 de 1.090 metros de longitud por 300 de ancho.

En 1951 se amplía y reforma el edificio terminal. Cuenta con servicio permanente de aduana y policía.

En 1953 se instala el balizamiento de la pista 06-24 y las luces de aproximación por ambas cabeceras.

En 1954, en la base aérea de Son Sant Juan, se amplía y asfalta la pista de vuelo. Además se construye el estacionamiento de aviones y la calle de rodaje paralela.

En 1955 se abre de forma permanente al tráfico aéreo el aeropuerto de Son Bonet.

En 1958 el Plan Nacional de Aeropuertos propone, ante la imposibilidad de ampliar el aeropuerto de Son Bonet y el aumento de tráfico, especialmente charter, que alcanza ese año los 500.000 pasajeros, construir un gran aeropuerto comercial en la base aérea de Son Sant Juan. En este año se instala un VOR en la isla y un centro de comunicaciones VHF en Son Sant Juan.

En Julio de 1959, por orden ministerial, se autoriza el traslado del tráfico comercial de Son Bonet a Son Sant Juan. También se publican las servidumbres aeronáuticas de Son Bonet.



El 18 de Julio de 1960, tras construir un terminal provisional de pasajeros y una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 670 por 170 metros, se abre el aeropuerto de Son Sant Juan al tráfico nacional e internacional, quedando clasificado como de primera categoría administrativa.



Fuente: AENA

Un año después se inician las obras de ampliación de la pista de vuelo a 2.700 metros y la construcción de una calle de rodaje paralela. Además, a finales de año, se inician las obras de la central eléctrica, centro de comunicaciones y parque contraincendios.

En el año 1962 se supera por primera vez la cifra del millón de pasajeros anuales como consecuencia del desarrollo turístico de España y más concretamente de la isla de Mallorca como destino vacacional europeo.

En 1964 la compañía Iberia inaugura sus líneas regulares internacionales entre Palma, Ginebra y Glasgow.

En 1965 se amplía la plataforma de estacionamiento de aviones, la pista de vuelo hasta los 3.200 metros y se inician las obras del nuevo edificio terminal de pasajeros. Se han alcanzado los dos millones de pasajeros.

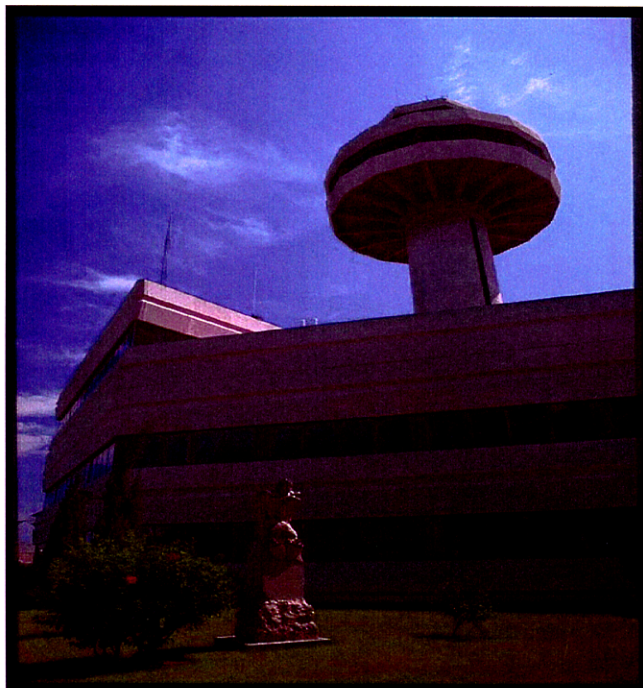
Un año después se instala un radar de vigilancia como complemento a los servicios de navegación aérea y, en Abril de 1967, se publican las nuevas servidumbres aeronáuticas, que serán modificadas en Diciembre de 1968.

En 1970 se inician las obras de la segunda pista de vuelo 06L-24R, paralela a la existente. Las obras se prolongan hasta 1974 por la ampliación hasta los 3.200 metros de longitud y el refuerzo del firme.

En 1971 se superan los cinco millones de pasajeros.

En 1972 se concluyen las obras de la estación modular para tráfico no regular y un nuevo estacionamiento de aeronaves enfrente de este terminal.

En 1987 se inauguran la nueva Torre y Centro de Control y entra en servicio la segunda pista del aeropuerto, terminada en 1974 pero que aún no había entrado en servicio por problemas jurídicos.



Fuente: AENA

La década de los ochenta se inicia superando la cota de los cien millones de pasajeros acumulados en 1981.

El continuo aumento del tráfico de pasajeros se traduce en 100 millones de pasajeros acumulados en apenas diez años, ya que en 1991 se superan los 200 millones de pasajeros acumulados desde la puesta en servicio del aeropuerto, alcanzándose en 1992 la cifra de doce millones de pasajeros anuales, lo que obliga a plantear una profunda remodelación, con ampliación y mejora de las instalaciones del área terminal de Son Sant Juan.

Las obras se inician oficialmente el 8 de junio de 1993 y son inauguradas el 12 de Abril de 1997. Destacan entre ellas la ampliación de la plataforma de aeronaves, la red de saneamiento y agua potable, y el nuevo edificio terminal. Este edificio, diseñado por el arquitecto mallorquín Pere Nicolau, tiene forma rectangular en planta y mide 300 metros de largo por 150 de ancho, con 250.000 m² de superficie construida, distribuidos en seis plantas, 192 mostradores de facturación de flujo pasante y 20 puertas de embarque (en esta primera fase), todas ellas dotadas de pasarelas telescópicas.

Frente al terminal de pasajeros se construye un edificio de aparcamientos, con forma en planta trapezoidal y capacidad para 5.000 vehículos, que dispone de una pasarela aérea de conexión con la Terminal, que permitirá la facturación de equipaje desde el edificio de servicios.





Fuente: AENA

