

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

6799 Orden FOM/508/2018, de 8 de mayo, por la que se aprueba la actualización del Plan Director del Aeropuerto de Melilla.

El Aeropuerto de Melilla, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20. de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «2-C», clasificado como aeródromo de letra de clave «C» por el Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla («BOE» núm. 266, de 6 de noviembre).

Para la Ciudad Autónoma de Melilla el aeropuerto es una de sus principales prioridades, tanto por lo que representa el aeropuerto y el transporte aéreo como elemento de vertebración y garantía de movilidad para los ciudadanos de Melilla como por el impacto que el desarrollo aeroportuario tiene en el urbanismo, especialmente condicionado en la Ciudad de Melilla por su extensión y ubicación entre el mar y la frontera marroquí.

El Aeropuerto de Melilla es un aeropuerto en el que la estructura del tráfico no ha experimentado grandes variaciones en los últimos años. La gran mayoría del tráfico del aeropuerto es comercial con porcentajes superiores al 95% en todos los últimos 10 años. El tráfico comercial de pasajeros ha experimentado un continuo crecimiento hasta llegar a su máximo histórico en 2007. Durante los años posteriores se ha producido un descenso en el número de pasajeros hasta alcanzar un mínimo en el año 2011. A partir de entonces y salvo la caída del año 2013 el tráfico comercial de pasajeros ha mantenido una tendencia creciente.

El tráfico nacional, con cuotas próximas al 100%, constituye la base del tráfico comercial del aeropuerto. Por tanto, los principales destinos son nacionales con Madrid, Málaga, Almería y Granada como destinos principales.

En lo que respecta al tráfico de aeronaves, la aportación del tráfico comercial al total del aeropuerto también es predominante, aunque en este caso, la cuota de otras clases de tráfico oscila entre el 4% y el 9% en la última década. En el conjunto de la flota comercial, predominan las aeronaves de tipo VIII, con el ATR-72 como modelo de aeronave más empleada.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto de Melilla dispone de una pista, 15-33, de 1.433 x 45 m y dos calles de salida de pista, una que da acceso a la plataforma militar y otra que comunica la pista con la plataforma destinada al tráfico civil. En la plataforma de estacionamiento de aeronaves civiles se distribuyen 10 puestos de aviación comercial (uno de ellos destinado a helicópteros) de los cuales como máximo 5 pueden utilizarse de manera simultánea. La plataforma cuenta también con 3 puestos de estacionamiento para aeronaves de aviación general en su extremo noroeste.

El Aeropuerto de Melilla cuenta con un Edificio Terminal de planta rectangular para el tratamiento de los pasajeros y sus equipajes, que consta de una única planta. Entre otros, cuenta con 6 mostradores de facturación, 2 controles de seguridad, 1 control de pasaportes, 3 puertas de embarque y 2 hipódromos de recogida de equipajes.

Para poder absorber el crecimiento de tráfico previsto se propone un conjunto de actuaciones en el Plan Director con las que se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender al tráfico con un alto nivel de calidad de servicio.

El Plan Director del Aeropuerto de Melilla que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de julio de 2001, publicada en el «BOE» con fecha 13 de julio de 2001.

Dado el tiempo transcurrido desde la aprobación del Plan Director, así como la necesidad de adecuar el aeropuerto a las nuevas previsiones de demanda y a la normativa técnica en materia de diseño y operación de aeropuertos (Reglamento (UE) número

139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, y Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo), y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, se procede a la revisión del Plan Director del aeropuerto, al objeto de introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo y proceder a la delimitación de su nueva Zona de Servicio.

Las modificaciones contempladas suponen que la zona de servicio ha experimentado variaciones con respecto a la delimitada en 2001, contemplándose un incremento de su superficie global en 2,08 hectáreas (afección de 3 hectáreas y desafección de 0,82 hectáreas) hasta un total de 50,88 hectáreas. Las ampliaciones de la zona de servicio fuera de los terrenos del aeropuerto vienen impuestas principalmente por la necesidad de dar cumplimiento a las dimensiones obligatorias de la franja y RESA. La desafección corresponde a la carretera de acceso al aeropuerto, puesto que la misma estaba en el interior de la zona de servicio vigente.

La revisión ha supuesto también la modificación de las denominaciones de algunos ámbitos dentro de la zona de servicio, en concreto las denominadas zonas industriales, que pasan a denominarse zonas de actividades complementarias o zona de apoyo a la aeronave.

La ejecución de las nuevas actuaciones se vincula a las previsiones de la demanda siendo necesario la realización de un análisis de rentabilidad que permita evitar que un exceso de costes o incremento de tasas repercuta negativamente en la capacidad competitiva del aeropuerto. Todo ello de acuerdo al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) vigente en cada momento. En la actualidad las inversiones para el quinquenio 2017-2021 están reguladas en el DORA 2017-2021 aprobado por el Consejo de Ministros el 27 de enero de 2017.

El Plan Director ha sido sometido a la evaluación ambiental prevista en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. A tales efectos, se incluye como un anexo del Plan Director la Memoria Ambiental, formulada por Resolución conjunta de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento.

En su virtud, a propuesta del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y de conformidad con lo establecido en el 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 en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, dispongo:

Primero.

Se aprueba la actualización del «Plan Director del Aeropuerto de Melilla», en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su desarrollo previsible y se delimita la zona de servicio del aeropuerto.

Segundo.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por este Plan Director tiene una superficie estimada de 50,88 hectáreas, de las cuales 36,48 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 6,71 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, 5,54 hectáreas a la Zona de Reserva aeroportuaria y 2,15 hectáreas a la Zona Militar.

La delimitación de la Zona de Servicio queda configurada por un conjunto de líneas reflejadas en el plano 4.4 del Plan Director, bien mediante las coordenadas UTM ETRS89 (Huso 30) de sus vértices, bien siguiendo los límites de sistemas generales, infraestructuras u otros elementos reconocibles del territorio. La tabla de coordenadas se adjunta a esta Orden Ministerial.

Los terrenos necesarios para la nueva delimitación de la Zona de Servicio, así como los excluidos de la misma con respecto a los que figuraban en el Plan Director que se revisa, figuran representados gráficamente en el plano 4.3.

Tercero.

La Zona de Servicio se estructura en cuatro grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales; 3. «Zona de Reserva Aeroportuaria»; y 4. «Zona Militar».

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 36,48 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 15-33, dos calles de salida de pista a 45° y 60°, plataforma y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al oeste del campo de vuelos, frente al Edificio Terminal de pasajeros.

1.2 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este subsistema y la Terminal de pasajeros.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 6,71 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.2 del Plan Director.

2.1 Zona de Pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 2,29 hectáreas.

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

2.3 Zona de Servicios: Incluye los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea y contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, entre los que se encuentran el Bloque Técnico, la Torre de Control, el SEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 3,20 hectáreas.

2.4 Zona de Abastecimiento Energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 0,81 hectáreas.

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

3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Su superficie es de 5,54 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

4. La Zona Militar la conforman los terrenos incluidos en el acuerdo de 3 de junio de 1993 entre el Ministerio de Defensa y Aena, la posterior Adenda al mismo de 29 de febrero de 2000. Las actuaciones propuestas en el presente Plan Director en dicha zona proponen la reubicación de las instalaciones de combustible de forma que se reduzca lo menos posible la capacidad de aparcamiento en la zona militar. Asimismo, la reducción de capacidad operativa en la zona militar derivada de la pérdida de espacio para aparcamiento de aeronaves se compensará de manera que el Ministerio de Defensa pueda al menos mantener la capacidad operativa actual bien ganando nuevos espacios colindantes que recibiría adecuadamente acondicionados para el aparcamiento de aeronaves o bien mediante mejoras en la superficie de aparcamiento militar que beneficien la capacidad operativa militar a compensar. En todo caso, cabe destacar que la ejecución de esta actuación pasa por un acuerdo previo entre las partes y la aprobación de una nueva Adenda al acuerdo actualmente vigente. La superficie que el Plan Director establece como Zona Militar es de 2,15 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

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

Cuarto.

En el plano número 5.1 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla en la situación actual como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto. En este caso en particular, las servidumbres aeronáuticas establecidas en la situación actual son coincidentes con las servidumbres aeronáuticas a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, en los planos números 6.1 a 6.5 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Quinto.

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

Sexto.

Las actuaciones propuestas en el Plan Director del aeropuerto se irán ejecutando conforme se alcancen los niveles de tráfico que las requieren, para lo que se realizará un

seguimiento del Plan Director y se desarrollarán los estudios detallados de necesidad en cada caso, incluyendo análisis de rentabilidad de las inversiones, con el tiempo suficiente para la ejecución de cada actuación y entrada en funcionamiento en el momento adecuado. En cualquier caso se estará a lo recogido Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) vigente en cada momento. En la actualidad las inversiones para el quinquenio 2017-2021 están reguladas en el DORA 2017-2021 aprobado de conformidad a la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Séptimo.

Queda derogada la Orden del Ministro de Fomento de 5 de julio de 2001 por la que se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Melilla.

Octavo.

Hasta tanto no se aprueba el planeamiento especial aeroportuario que desarrolle el presente Plan Director, mantendrá su vigencia el planeamiento especial vigente en todo cuanto no se oponga al presente Plan.

Noveno.

Esta orden entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 8 de mayo de 2018.–El Ministro de Fomento, Íñigo de la Serna Hernáiz.

ANEXO

Coordenadas UTM (ETRS89; huso 30) del límite de la Zona de Servicio de la actualización del Plan Director del Aeropuerto de Melilla

Punto	X	Y	Punto	X	Y
Recinto 1					
1	503.542,25	3.904.894,63	36	503.896,81	3.904.388,39
2	503.557,52	3.904.871,78	37	503.899,48	3.904.384,31
3	503.558,30	3.904.872,03	38	503.900,70	3.904.380,84
4	503.566,41	3.904.871,36	39	503.904,95	3.904.366,29
5	503.573,07	3.904.870,50	40	503.910,65	3.904.346,75
6	503.581,05	3.904.866,69	41	503.911,73	3.904.343,05
7	503.585,33	3.904.858,96	42	503.913,95	3.904.335,65
8	503.586,48	3.904.855,54	43	504.129,56	3.904.013,00
9	503.589,75	3.904.844,46	44	504.193,97	3.903.939,22
10	503.592,64	3.904.834,49	45	504.304,76	3.903.784,26
11	503.596,85	3.904.820,32	46	504.305,27	3.903.780,82
12	503.599,61	3.904.811,24	47	504.308,79	3.903.773,81
13	503.600,98	3.904.806,74	48	504.320,93	3.903.747,32
14	503.747,83	3.904.586,99	49	504.328,41	3.903.730,57
15	503.765,10	3.904.568,89	50	504.333,19	3.903.719,88
16	503.775,43	3.904.571,91	51	504.343,00	3.903.698,02
17	503.775,48	3.904.557,28	52	504.412,03	3.903.584,13
18	503.775,28	3.904.554,58	53	504.414,61	3.903.580,29

Punto	X	Y	Punto	X	Y
19	503.790,24	3.904.531,35	54	504.424,83	3.903.587,12
20	503.805,16	3.904.530,60	55	504.450,59	3.903.549,81
21	503.808,93	3.904.526,11	56	504.470,66	3.903.538,95
22	503.818,45	3.904.524,98	57	504.469,65	3.903.514,88
23	503.843,70	3.904.522,87	58	504.467,83	3.903.501,14
24	503.864,99	3.904.520,96	59	504.524,30	3.903.417,13
25	503.871,79	3.904.519,60	60	504.522,91	3.903.410,09
26	503.879,66	3.904.517,95	61	504.533,87	3.903.417,25
27	503.892,12	3.904.515,45	62	504.535,95	3.903.405,46
28	503.879,97	3.904.499,63	63	504.538,94	3.903.388,47
29	503.877,57	3.904.496,56	64	504.542,40	3.903.368,80
30	503.868,09	3.904.484,45	65	504.543,72	3.903.361,37
31	503.856,24	3.904.469,31	66	504.547,76	3.903.338,44
32	503.846,77	3.904.457,19	67	504.550,90	3.903.320,76
33	503.856,46	3.904.444,07	68	504.548,28	3.903.318,40
34	503.875,77	3.904.417,66	69	504.542,12	3.903.331,67
35	503.886,70	3.904.402,49	70	504.536,56	3.903.343,74
71	504.527,53	3.903.363,38	108	503.926,84	3.903.677,95
72	504.524,46	3.903.370,01	109	503.925,51	3.903.676,17
73	504.517,81	3.903.384,43	110	503.920,47	3.903.671,63
74	504.509,96	3.903.401,52	111	503.912,45	3.903.678,04
75	504.383,46	3.903.316,99	112	503.907,84	3.903.681,78
76	504.376,53	3.903.318,36	113	503.902,21	3.903.686,77
77	504.374,54	3.903.321,34	114	503.886,70	3.903.692,42
78	504.369,67	3.903.321,96	115	503.874,63	3.903.697,06
79	504.363,52	3.903.337,83	116	503.857,34	3.903.702,65
80	504.358,55	3.903.345,27	117	503.835,55	3.903.708,98
81	504.337,95	3.903.339,16	118	503.821,63	3.903.713,01
82	504.331,33	3.903.355,03	119	503.810,39	3.903.716,24
83	504.323,39	3.903.373,71	120	503.802,50	3.903.718,52
84	504.316,56	3.903.389,69	121	503.796,30	3.903.721,46
85	504.309,56	3.903.405,50	122	503.787,01	3.903.739,39
86	504.315,49	3.903.409,95	123	503.778,28	3.903.756,69
87	504.306,77	3.903.423,01	124	503.770,93	3.903.771,34
88	504.291,03	3.903.446,58	125	503.760,85	3.903.791,38
89	504.267,23	3.903.482,17	126	503.756,33	3.903.800,08
90	504.249,17	3.903.509,19	127	503.747,80	3.903.816,54
91	504.227,16	3.903.542,13	128	503.741,92	3.903.827,96
92	504.206,12	3.903.573,65	129	503.742,41	3.903.828,21
93	504.201,41	3.903.580,72	130	503.733,57	3.903.845,78
94	504.190,09	3.903.584,77	131	503.728,44	3.903.855,97
95	504.164,54	3.903.594,57	132	503.725,69	3.903.861,44
96	504.134,64	3.903.606,46	133	503.723,00	3.903.866,80

Punto	X	Y	Punto	X	Y
97	504.105,42	3.903.618,02	134	503.721,98	3.903.868,92
98	504.082,69	3.903.627,29	135	503.719,55	3.903.874,02
99	504.062,11	3.903.635,26	136	503.712,60	3.903.887,57
100	504.049,32	3.903.639,79	137	503.702,56	3.903.907,70
101	504.028,91	3.903.647,97	138	503.701,48	3.903.909,84
102	504.005,58	3.903.656,69	139	503.694,83	3.903.923,11
103	503.996,32	3.903.660,19	140	503.688,51	3.903.935,69
104	503.984,62	3.903.664,62	141	503.677,84	3.903.956,94
105	503.966,94	3.903.671,23	142	503.672,70	3.903.967,28
106	503.945,21	3.903.679,33	143	503.668,07	3.903.976,49
107	503.930,76	3.903.684,75	144	503.660,97	3.903.990,47
145	503.655,98	3.904.000,00	175	503.567,19	3.904.513,51
146	503.632,13	3.904.047,00	176	503.559,93	3.904.510,06
147	503.613,67	3.904.083,60	177	503.549,78	3.904.507,45
148	503.611,38	3.904.087,89	178	503.541,11	3.904.507,04
149	503.611,69	3.904.088,09	179	503.536,24	3.904.507,67
150	503.609,03	3.904.093,11	180	503.533,42	3.904.508,09
151	503.616,22	3.904.097,89	181	503.529,36	3.904.509,79
152	503.616,72	3.904.097,12	182	503.525,83	3.904.511,45
153	503.637,42	3.904.110,96	183	503.518,99	3.904.515,17
154	503.651,53	3.904.120,34	184	503.515,70	3.904.517,25
155	503.664,76	3.904.125,40	185	503.512,46	3.904.519,44
156	503.681,51	3.904.131,62	186	503.506,30	3.904.524,20
157	503.670,73	3.904.157,64	187	503.500,53	3.904.529,46
158	503.666,12	3.904.190,35	188	503.497,28	3.904.532,64
159	503.622,73	3.904.292,15	189	503.491,11	3.904.545,20
160	503.621,69	3.904.309,92	190	503.485,17	3.904.565,44
161	503.619,80	3.904.317,41	191	503.480,14	3.904.582,63
162	503.613,44	3.904.342,63	192	503.475,75	3.904.607,40
163	503.614,06	3.904.348,64	193	503.458,81	3.904.618,69
164	503.613,68	3.904.359,29	194	503.471,08	3.904.618,08
165	503.609,70	3.904.379,39	195	503.480,62	3.904.617,61
166	503.606,06	3.904.401,29	196	503.513,18	3.904.616,03
167	503.602,16	3.904.409,29	197	503.504,59	3.904.628,88
168	503.599,58	3.904.433,31	198	503.501,78	3.904.629,80
169	503.576,55	3.904.433,01	199	503.488,07	3.904.650,61
170	503.603,47	3.904.477,63	200	503.476,11	3.904.668,97
171	503.598,80	3.904.482,35	201	503.477,26	3.904.669,78
172	503.584,68	3.904.504,22	202	503.393,45	3.904.795,20
173	503.578,74	3.904.513,64	1	503.542,25	3.904.894,63
174	503.575,61	3.904.518,42			
Recinto 2					
203	504.475,54	3.903.329,59	206	504.471,38	3.903.326,80

Punto	X	Y	Punto	X	Y
204	504.486,15	3.903.313,25	203	504.475,54	3.903.329,59
205	504.478,91	3.903.315,21			
Recinto 3					
207	504.521,29	3.903.295,09	210	504.506,62	3.903.302,78
208	504.518,12	3.903.277,99	207	504.521,29	3.903.295,09
209	504.499,82	3.903.266,11			
Recinto 4					
211	504.539,34	3.903.233,51	214	504.534,57	3.903.227,08
212	504.542,40	3.903.230,93	211	504.539,34	3.903.233,51
213	504.537,63	3.903.224,49			
Recinto 5					
215	504.553,37	3.903.223,67	219	504.575,12	3.903.184,18
216	504.578,31	3.903.183,79	220	504.551,89	3.903.221,32
217	504.573,71	3.903.176,28	215	504.553,37	3.903.223,67
218	504.569,64	3.903.173,64			
Recinto 6					
221	504.045,26	3.907.209,62	240	504.024,79	3.907.131,63
222	504.047,37	3.907.202,44	241	504.025,15	3.907.131,60
223	504.054,98	3.907.178,45	242	504.024,86	3.907.136,27
224	504.060,91	3.907.159,99	243	504.024,45	3.907.136,18
225	504.062,49	3.907.154,77	244	504.023,92	3.907.142,44
226	504.062,98	3.907.148,56	245	504.023,37	3.907.149,63
227	504.063,40	3.907.142,41	246	504.022,90	3.907.156,26
228	504.063,94	3.907.136,04	247	504.022,43	3.907.163,30
229	504.064,46	3.907.128,70	248	504.022,66	3.907.163,35
230	504.065,01	3.907.122,01	249	504.022,49	3.907.166,55
231	504.065,47	3.907.115,92	250	504.021,97	3.907.166,54
232	504.065,96	3.907.109,42	251	504.021,39	3.907.174,34
233	504.050,59	3.907.108,33	252	504.020,93	3.907.181,44
234	504.032,40	3.907.107,03	253	504.021,28	3.907.182,18
235	504.032,42	3.907.106,72	254	504.024,79	3.907.187,54
236	504.026,27	3.907.106,32	255	504.029,41	3.907.194,30
237	504.025,94	3.907.111,46	256	504.033,41	3.907.200,23
238	504.025,55	3.907.119,34	257	504.041,12	3.907.211,70
239	504.025,05	3.907.126,39	221	504.045,26	3.907.209,62