

# 5

## Desarrollo Previsible

1	Introducción	5.2
2	Análisis de alternativas	5.2
	2.1 Objetivo del estudio	5.2
	2.2 Resumen de la problemática actual	5.3
	2.3 Estudio y valoración de alternativas	5.4
3	Actuaciones propuestas	5.9
	3.1 Subsistema de movimiento de aeronaves	5.9
	3.2 Subsistema de actividades aeroportuarias	5.13
	3.3 Zona de reserva	5.17
	3.4 Necesidades de terrenos	5.17
	3.5 Resumen	5.17
4	Delimitación de la zona de servicio del desarrollo previsible propuesto y actividades previstas	5.19
5	Términos municipales afectados por la zona de servicio propuesta	5.25
6	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible	5.25

- 6.1 *Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer*  
5.25
- 6.2 *Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del*  
*desarrollo previsible* 5.26



# DESARROLLO PREVISIBLE

## 1 Introducción

Como ya se introdujo en el primer capítulo, el Plan Director no es un plan de inversiones, sino un documento estratégico que marca las grandes directrices de desarrollo del Aeropuerto. Por tanto, el objeto de este capítulo es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Asturias en el horizonte del Desarrollo Previsible, así como la definición de las actuaciones previstas en dicho desarrollo para cada subsistema aeroportuario. De este modo se obtendrán, en su caso, las necesidades de terreno precisas con el fin de lograr un desarrollo del Aeropuerto de Asturias que le permita dar servicio a la demanda de transporte aéreo prevista para los horizontes de tráfico considerados.

Las actuaciones propuestas en este capítulo estarán en todo momento ligadas a la materialización de la demanda de tráfico, y no a un horizonte temporal concreto. Un seguimiento detallado posterior de la evolución del tráfico podría determinar que el desarrollo de determinadas actuaciones pudiera ser retrasado o adelantado respecto al horizonte de necesidad originalmente identificado.

En función de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, se programarán en el correspondiente documento de regulación aeroportuaria las inversiones necesarias, que no tienen por qué ser necesariamente las planteadas en este capítulo de forma íntegra, pudiendo surgir además otras nuevas. Para toda nueva inversión se comprobará su compatibilidad con el Plan Director en términos de zonificación, ordenación y evaluación ambiental.

## 2 Análisis de alternativas

### 2.1 Objetivo del estudio

Una vez se han detectado las necesidades de cada subsistema aeroportuario, el siguiente paso en la definición de la Zona de Servicio del desarrollo previsible y de las actuaciones necesarias en el Aeropuerto de Asturias es la propuesta y evaluación de diferentes alternativas de desarrollo de sus infraestructuras e instalaciones.

Este análisis permitirá, por un lado, encontrar la solución más adecuada para resolver las necesidades detectadas en cada subsistema de acuerdo con una serie de criterios previamente establecidos y, por otro, dar respuesta a los requerimientos de la *Directiva 2001/42/CE de Evaluación Ambiental de Planes y Programas* transpuesta al Ordenamiento Jurídico Español por la Ley 9/2006 del 28 de abril.

La selección de las alternativas más adecuadas permitirá definir el **plano director** de la Zona de Servicio Propuesta del Aeropuerto de Asturias. Los objetivos que se persiguen son:

- Elaboración de una representación gráfica del desarrollo necesario del aeropuerto para dar respuesta a las necesidades detectadas, bien por causa del incremento de la demanda o bien por motivos de seguridad o adecuación a nueva normativa. Dicha representación gráfica debe considerar una serie de etapas asociadas a los diferentes horizontes de demanda analizados.
- Recomendaciones sobre los usos del entorno aeroportuario.

- Presentación de la pertinente información y datos que sean esenciales para el desarrollo aeroportuario.
- Redacción de una descripción de las alternativas propuestas para el desarrollo de las distintas áreas definidas, así como evolución de las mismas y selección de aquella considerada como la óptima de acuerdo con una serie de criterios establecidos previamente, con el fin de que el impacto y el alcance de sus recomendaciones puedan ser claramente comprendidos por la comunidad a la que da servicio el aeropuerto, así como aquellas autoridades y organismos públicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.
- Desarrollo de la alternativa seleccionada y propuesta de actuaciones necesarias para el progresivo desarrollo de la misma.

## 2.2 Resumen de la problemática actual

Tras la determinación de necesidades realizada en el Capítulo 4, en virtud de la demanda estimada en el Capítulo 3, se ha obtenido una visión global de la problemática en cuanto a las carencias existentes, con el fin de solucionarlas y conseguir los grados de seguridad, operatividad y funcionalidad necesarios.

También existen necesidades a subsanar que no se derivan del estudio capacidad/necesidades acometido, sino que se enfocan desde otra perspectiva que se explicará oportunamente.

A continuación, se presenta un resumen del estado de los diferentes subsistemas y zonas susceptibles de que se resuelvan las carencias que presentan.

### **Problemática derivada del estudio Capacidad / Necesidades**

1. No se dispone de puestos de **estacionamiento** específicos para **Aviación General**, con lo que será necesario, o bien construir una plataforma, o bien definir una zona dentro de la plataforma de Aviación Comercial para tal fin.
2. El **Edificio Terminal de Pasajeros** precisa algunos equipamientos a partir del segundo horizonte de estudio: mostradores de facturación y controles de seguridad.
3. Con respecto a los **aparcamientos**, desde el primer horizonte de estudio se precisan plazas de todas las categorías: públicas, de alquiler, de Aena SME, S.A., de compañías, de autobuses y taxis. Sin embargo, hay que tener en cuenta que existen 515 plazas no asignadas en el aparcamiento provisional y que al estar libres podrían cubrir la totalidad de las necesidades del primer horizonte y gran parte del segundo.

### **Problemática no derivada del ajuste Capacidad / Demanda**

1. Actualmente el Aeropuerto de Asturias no satisface estrictamente alguno de los requisitos incluidos en el Reglamento UE 139/2014.

Las actuaciones que han de realizarse para el cumplimiento de las especificaciones requeridas en el citado Reglamento son las siguientes:

- Regularización de las dimensiones de la franja de pista junto a la cabecera 11.

- Adecuación de franja de pista en cuanto a presencia de obstáculos (localizador, senda de planeo, etc...).
  - Frangibilización de los fustes de los radomos de la superficie del radioaltímetro en cabecera 29.
  - Adecuación de terrenos y corrección de obstáculos próximos al área de movimiento (calles de rodaje, pendientes, balizamiento, etc...)
2. Se considera que las dos zonas actualmente definidas para el aislamiento de aeronaves podrían interrumpir la operación por la calle de rodaje generando un problema operativo por lo que sería necesario buscar un emplazamiento alternativo.
  3. Asociada a las actuaciones que den solución a las necesidades de aparcamiento mencionadas anteriormente, será necesaria una reorganización del Lado Tierra que estructure adecuadamente las distintas zonas y canalice los flujos a través de los viales que las conectan.
  4. Las instalaciones actuales del Edificio Terminal de Carga, salvo ampliaciones puntuales, datan de finales de los años sesenta y por lo tanto tienen ya una vida útil muy dilatada. Debe preverse la posibilidad de tener que actualizar las instalaciones o en cualquier caso disponer del espacio necesario ante un posible cambio de tendencia en el mercado de la Carga Aérea.
  5. La plataforma de pruebas del SSEI está ubicada en una posición en la que bloquea el acceso a primera de línea de campo de vuelos de otro tipo de actividades que podrían demandarla. Sería preciso buscar una nueva ubicación para el traslado de la misma.
  6. La construcción de naves o servicios para la Zona de Apoyo a la Aeronave debería depender de la demanda firme de estas actividades o por la afección de los servicios existentes. A nivel de planificación se ha de dotar de espacios para dichas actividades.
  7. Como apoyo de la plataforma de aviación general, se plantea la posibilidad de implantar una zona de aviación general que conste de hangares y edificio terminal de apoyo, bien porque la demanda así lo requiera o por incrementar la calidad de servicio prestada.

## 2.3 Estudio y valoración de alternativas

### 2.3.1 Alternativas de la Plataforma de Aviación General

Actualmente el aeropuerto no cuenta con una plataforma específica para la Aviación General. Para satisfacer las necesidades calculadas habría que disponer al menos de 4 puestos para este tipo de aeronaves en el primer horizonte y un puesto adicional para el segundo horizonte.

#### Alternativa 1: Plataforma de Aviación General dentro de la plataforma de Aviación Comercial

Esta alternativa propone la definición de una zona de estacionamiento para aeronaves de Aviación General dentro de la plataforma de Aviación Comercial. Concretamente podría utilizarse la zona más al este de la plataforma, donde se encuentra el puesto 9, que actualmente ya se usa para este tipo de tráfico de acuerdo con la demanda existente en cada momento. Teniendo en cuenta que las necesidades calculadas para la Aviación Comercial en el horizonte 3 quedan cubiertas con 8 puestos no habría problema en poder disponer de uno de ellos.

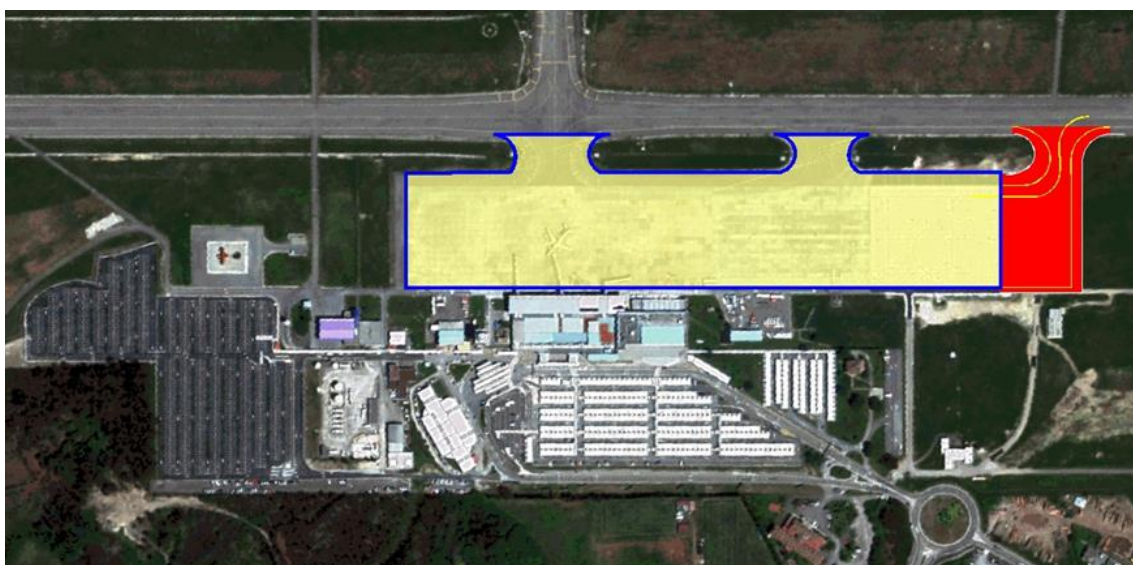
En esta situación se podrían situar hasta 6 puestos de estacionamiento para aeronaves de Aviación General con un tamaño de 18x18 metros con lo que se cubriría gran parte de la flota esperada de la demanda típica de este tipo de tráfico en el Aeropuerto de Asturias.

Esta alternativa no hace sino recoger la operativa que se lleva a cabo actualmente, definiendo la zona de estacionamiento a utilizar por las aeronaves de Aviación General, por lo que la inversión requerida por la misma es muy limitada.

#### Alternativa 2: Ampliación de plataforma hacia el este

En este caso se propone una ampliación de plataforma hacia el este. Se respetarían los 9 puestos actuales de Aviación Comercial y la nueva zona de plataforma se destinaría a la Aviación General. Se propone además la construcción de una nueva puerta de acceso a la plataforma.

Ilustración 5.1.- Análisis de alternativas Plataforma Aviación General. Alternativa 2

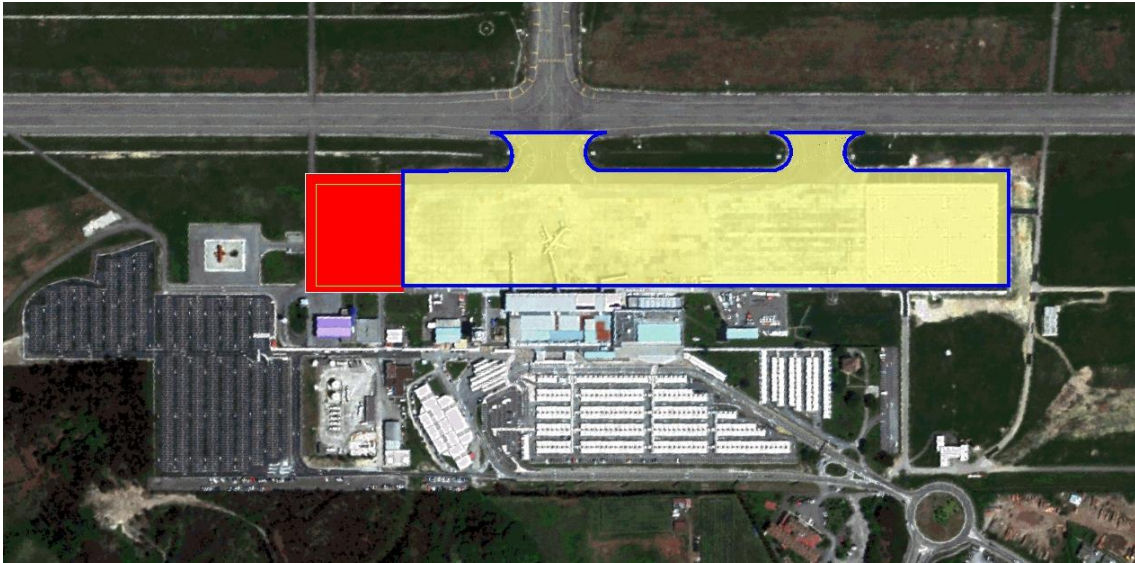


Esta alternativa requiere una mayor inversión que la anterior y es desfavorable en cuanto al crecimiento centrado de la plataforma respecto al Edificio Terminal.

#### Alternativa 3: Ampliación de plataforma hacia el oeste

Esta alternativa es similar a la anterior, pero con la ampliación de la plataforma hacia el extremo contrario. Se añadiría un nuevo puesto de Aviación Comercial en la zona ampliada para que este tipo de aeronaves se mantuvieran centradas respecto al Edificio Terminal y el actual puesto 9 sería utilizado por la Aviación General.

Ilustración 5.2.- Análisis de alternativas Plataforma Aviación General. Alternativa 3

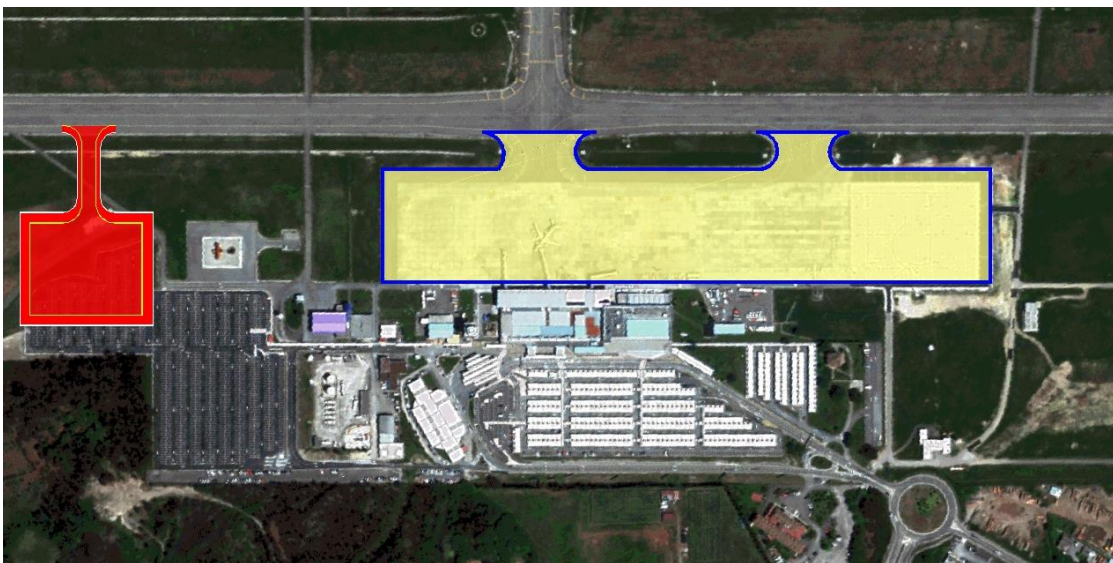


Al no construir el nuevo acceso a plataforma requiere una inversión ligeramente inferior a la alternativa 2.

Alternativa 4: Plataforma independiente para Aviación General

La última alternativa plantea una plataforma exenta para la Aviación General y mantiene la plataforma actual exclusivamente para la Aviación Comercial. El trazado de la plataforma de Aviación General podría localizarse reutilizando parcialmente (y a falta de los necesarios estudios geotécnicos) los pavimentos que actualmente se emplean para el aparcamiento provisional, en la zona próxima a la plataforma de pruebas del SSEI.

Ilustración 5.3.-Análisis de alternativas Plataforma Aviación General. Alternativa 4



Esta solución es menos flexible, puesto que la plataforma de Aviación General, en condiciones constructivas normales, no podría usarse para tráficos comerciales.



Por otro lado, requiere una menor inversión, puesto que se trata de un pavimento de menor sollicitación e incluso parte podría reutilizarse del pavimento del aparcamiento provisional. Además, presenta una menor complejidad operativa, puesto que separa dos tipos de tráfico con características sensiblemente diferentes.

### **Criterios de Valoración**

- **Circulaciones de las aeronaves:** se valorarán los posibles conflictos en la circulación entre aeronaves comerciales y de Aviación General, así como la adecuada operación de las mismas.
- **Proximidad a otros servicios del aeropuerto:** se valorará en qué emplazamientos de la plataforma ésta se encuentra situada de forma más adecuada teniendo en cuenta los servicios que pueden necesitar estas aeronaves.
- **Afectación a otros subsistemas:** se valorará afectar mínimamente a los subsistemas del aeropuerto cuya reubicación suponga un elevado coste económico.
- **Cuantía de las inversiones:** a efectos meramente comparativos, puesto que a este nivel de definición de las alternativas es imposible realizar estimaciones precisas de las actuaciones necesarias en cada alternativa.

### **Valoración**

Con respecto a la circulación de las aeronaves, la alternativa 4 es la más ventajosa puesto que presenta una mejor configuración ya que independiza completamente los tráfico. El resto de alternativas presentan similares características si bien la alternativa 2, al añadir un nuevo acceso a plataforma podría mejorar la circulación en la misma.

Cabe señalar que las alternativas que proponen una plataforma compartida con zonas independientes podrían llegar a complementar ambas zonas en momentos puntuales donde una adecuada gestión de puntas haría que las afecciones recíprocas entre los distintos tráfico no existieran. Disponer de una plataforma para ambos tráfico es una solución más flexible, puesto que es posible usar una plataforma como descongestión puntual de la otra, ante puntas localizadas o imprevistas.

Las alternativas 1, 2 y 3 son muy similares en cuanto a la proximidad a otros servicios del aeropuerto, aunque la alternativa 2 descentra la plataforma respecto del Edificio Terminal. En el extremo contrario la 4 sería menos ventajosa al estar alejada la nueva plataforma del resto de servicios del aeropuerto (Edificio Terminal, accesos, aparcamientos públicos, etc...)

De nuevo la alternativa 4 es la peor parada en cuanto a la afectación provocada a otros subsistemas ya que utilizaría parte del espacio del aparcamiento provisional. En cuanto a las alternativas 1 y 2 no se detectan a priori afectaciones relevantes y para la 3 habría que tratar de no afectar a los recorridos desde el edificio del SSEI a los distintos puntos del Campo de Vuelos.

El criterio relativo a la cuantía de las inversiones resulta ser el más relevante puesto que la alternativa 1 hace un mejor aprovechamiento de la situación actual con una inversión despreciable respecto al resto de alternativas y, puesto que soluciona las necesidades detectadas sin provocar ninguna afectación relevante, se concluye que la alternativa seleccionada como la más indicada es la **alternativa 1**.

#### **2.3.2 Alternativas de la zona de aislamiento de aeronaves.**

Se consideran alternativas a las dos zonas actualmente definidas para el aislamiento de aeronaves, ya que éstas podrían interrumpir la operación por la calle de rodaje generando un problema operativo.

Las alternativas propuestas deben cumplir con la misma funcionalidad, pero no afectar a la operación de los otros subsistemas del Campo de Vuelos.

Asimismo, debe exigirse que cumpla con los requisitos establecidos respecto a su localización a una distancia mínima de 100 metros de cualquier otro puesto de estacionamiento, edificio o área pública.

Un análisis preliminar establece que para mantener las correspondientes franjas de pista de vuelo y calles de rodaje libre de obstáculos, los únicos espacios disponibles se sitúan en la explanada al noroeste de la plataforma actual (Zona 1 en la Ilustración 5.4) y el segundo, en los terrenos que quedan al sureste de la plataforma actual, antes de la cabecera 29 (Zona 2).

Ilustración 5.4.- Análisis de alternativas zona aislamiento aeronaves



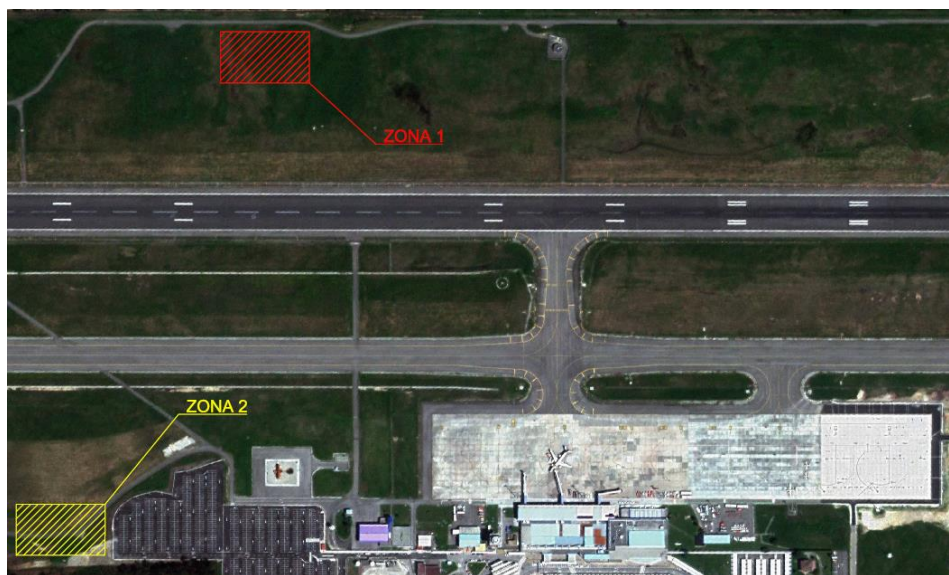
Ambos emplazamientos son válidos a priori para la ubicación de un puesto de estacionamiento aislado, sin producir afecciones a la operativa del aeropuerto y sin producir servicios afectados, al menos dentro del horizonte del Desarrollo Previsible.

Sin embargo, la alternativa 1 (Zona 1) se emplaza sobre una zona ya previamente nivelada, con un menor impacto ambiental y un menor coste de implantación. Por otro lado, la alternativa 2 (Zona 2) se situaría en el entorno de acometidas subterráneas de alta tensión que enlazan la central eléctrica con la cabecera 29 por lo que, de acuerdo con las recomendaciones de la normativa vigente, habría que descartarla. Con estas consideraciones se concluye que la alternativa seleccionada es la **alternativa 1** (Zona 1).

### 2.3.3 Alternativas de la plataforma de pruebas del SSEI.

Tal y como se indicó anteriormente la plataforma de pruebas del SSEI está ubicada en una posición en la que bloquea el acceso a primera de línea de campo de vuelos de otro tipo de actividades que podrían demandarla por lo tanto sería preciso buscar una nueva ubicación para el traslado de la misma.

Ilustración 5.5.- Análisis de alternativas plataforma pruebas SSEI



En un análisis preliminar se plantean dos posibles ubicaciones. Como alternativa 1 se plantearía el traslado al extremo norte del campo de vuelos, al otro lado de la pista (Zona 1 en la Ilustración 5.5) donde no supondría ninguna interferencia con otros subsistemas del aeropuerto. Por otra parte, en la alternativa 2 se propone su traslado al oeste del aparcamiento provisional (Zona 2), ubicado al sur de la zona propuesta para el puesto de estacionamiento aislado en el apartado anterior.

La Zona 1 se encuentra muy alejada del propio edificio del SSEI por lo que requeriría unos desplazamientos muy largos para los efectivos de estos servicios. Por otro lado, aunque la Zona 2 podría, a priori, ser más ventajosa para otras actividades que requieran contacto directo con el Campo de Vuelos, al estar situada junto al puesto de estacionamiento aislado propuesto en el apartado anterior, desaconseja su utilización para ese fin, siendo adecuada, sin embargo, para la plataforma de pruebas.

Por tanto, en base a todo lo anterior se selecciona la **alternativa 2** para la nueva ubicación de la plataforma de pruebas del SSEI.

### 3 Actuaciones propuestas

#### 3.1 Subsistema de movimiento de aeronaves

##### 3.1.1 Campo de Vuelos

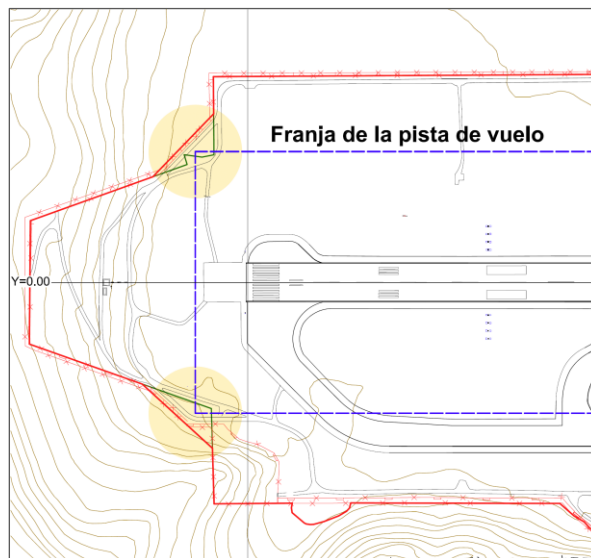
En campo de vuelos se requiere llevar a cabo una serie de actuaciones para subsanar las desviaciones respecto a los requisitos incluidos en el Reglamento UE 139/2014. Dichas actuaciones se enumeran a continuación:

###### 3.1.1.1 Regularización de las dimensiones de la franja de pista junto a la cabecera 11

La primera actuación sobre el Campo de Vuelos corresponde con la regularización de la franja de la pista de vuelo, por su lado noroeste, para incorporar ambas esquinas que actualmente estaban fuera de la Zona de Servicio.

En la Ilustración 5.6 se muestra en color verde el límite de propiedad actual y en color rojo, la Zona de Servicio propuesta.

Ilustración 5.6.-Regularización dimensiones franja



Como actuaciones complementarias se prevé el desvío por fuera de la franja del camino de servicio y del doble cerramiento perimetral, aunque se mantienen los ramales del camino que acceden hasta cabecera y a las zonas pavimentadas de su entorno.

#### 3.1.1.2 Adecuación de franja de pista en cuanto a presencia de obstáculos

Para dar cumplimiento a algunos de los requisitos incluidos en la normativa vigente se frangibilizarán los subsistemas GP/ILS 29 y LOC/ILS 29.

Estas actuaciones implican la sustitución de las antenas por un nuevo sistema radiante y la ampliación de la bancada de hormigón actual, debido a que el nuevo sistema radiante requiere una mayor longitud de bancada. Así mismo se adecuarán los caminos de acceso necesarios.

Por otra parte, las casetas de equipos y centros de transformación correspondientes se trasladarán fuera de la franja a zonas en las que no vulneren superficies limitadoras.

#### 3.1.1.3 Adecuación de terrenos y corrección de obstáculos próximos al área de movimiento

Son necesarias una serie de adaptaciones en el Campo de Vuelos del Aeropuerto de Asturias para dar cumplimiento a los requisitos de la normativa vigente. Entre estas se encuentran las siguientes:

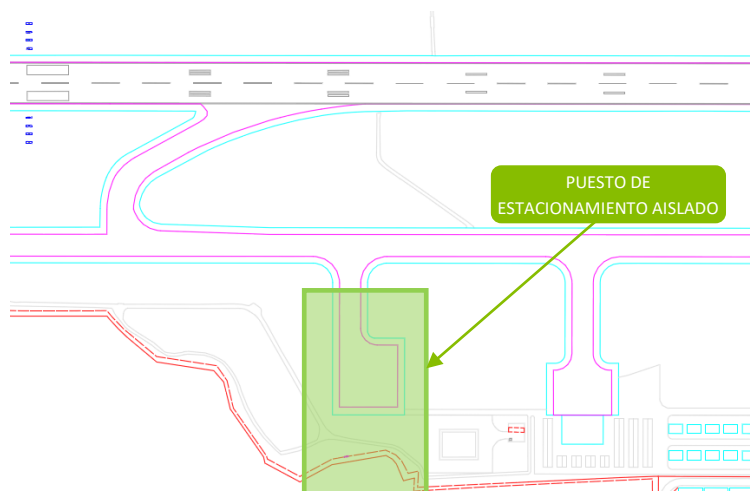
- Adecuación de pendientes transversales en franja de pista y de calles de rodaje.
- Eliminación de objetos en zonas libres de obstáculos y franjas de pista y calles de rodaje.
- Regularización de distancias mínimas y márgenes en calles de rodaje.
- Eliminación de obstáculos en superficie de transición y superficie de protección contra obstáculos.
- Adecuación de balizamiento de pista y calles de rodaje.

#### 3.1.1.4 Puesto de estacionamiento aislado

Se propone la construcción de un puesto de estacionamiento aislado en la Zona 1 seleccionada en el apartado correspondiente al área de aislamiento.

La solución contempla la construcción de una plataforma que permita el estacionamiento y la maniobra autónoma de una aeronave tipo D, en la explanada situada al noroeste de la plataforma actual. Se prevé igualmente, una calle de conexión con la calle de rodaje paralela.

Ilustración 5.7.- Puesto de estacionamiento aislado



### 3.1.1.5 Frangibilización de los fustes de los radomos de la superficie del radioaltímetro en cabecera 29.

Para el cumplimiento de las especificaciones requeridas en el Reglamento UE 139/2014 es necesario satisfacer el requisito de frangibilización de los fustes de los radomos de la superficie del radioaltímetro en la cabecera 29.

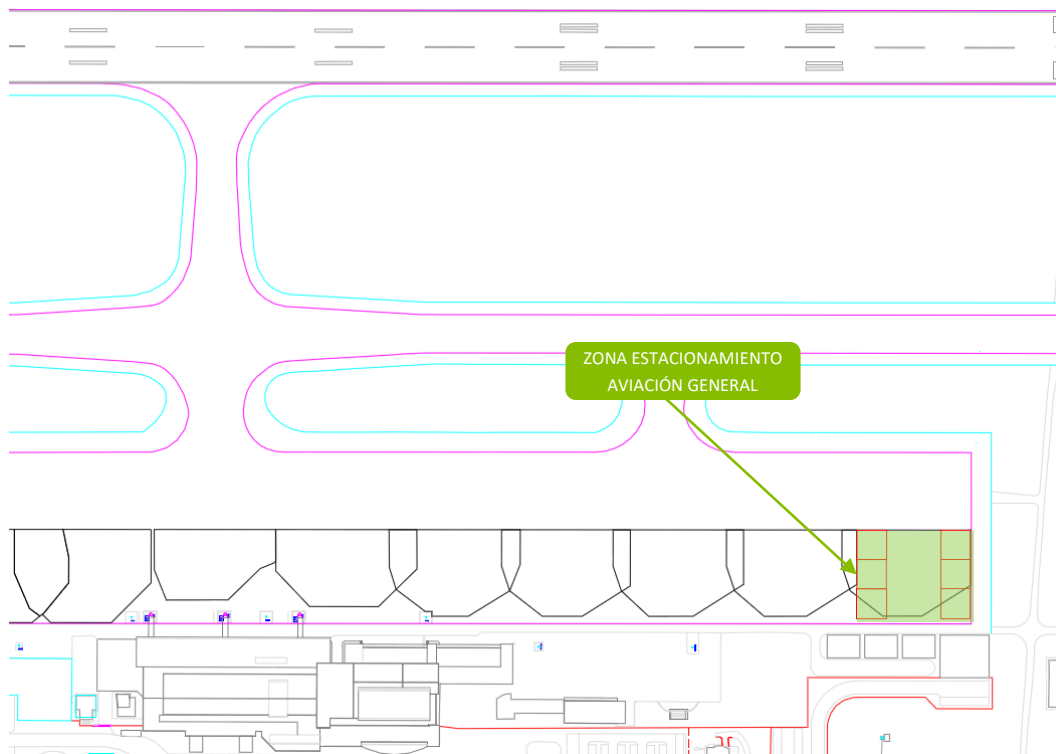
## 3.1.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

### 3.1.2.1 Plataforma de Aviación General

Tal y como se indicó en el apartado correspondiente, la solución adoptada es la planteada en la alternativa 1, definiendo una zona para estacionamiento de aeronaves de Aviación General dentro de la plataforma de Aviación Comercial.

Con esta actuación se consiguen hasta 6 puestos de estacionamiento de 18x18 metros cubriendo así las necesidades del último horizonte de estudio. En la Ilustración 5.8 se indica la configuración de plataforma propuesta.

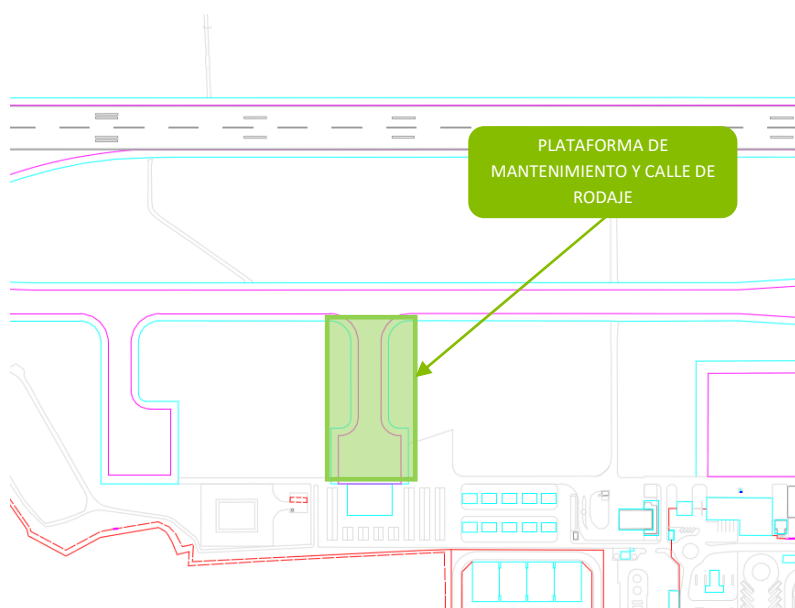
Ilustración 5.8.- Zona de estacionamiento para Aviación General



### 3.1.2.2 Plataforma de Mantenimiento de Aeronaves

Asociada a la Zona de Apoyo a la Aeronave que se plantea en apartados posteriores se ha previsto la construcción de una plataforma para acceso al hangar o hangares de mantenimiento de dicha zona y la correspondiente unión de ésta con la calle de rodaje paralela mediante una calle de rodaje tipo D.

Ilustración 5.9.- Plataforma de mantenimiento de aeronaves



## 3.2 Subsistema de actividades aeroportuarias

### 3.2.1 Zona de Pasajeros

#### 3.2.1.1 Edificio Terminal

Según se desprende del ajuste capacidad/necesidades desarrollado en el capítulo precedente, las necesidades del Edificio Terminal se centran en el segundo horizonte de desarrollo, en lo que se refiere a la ampliación de un nuevo control de seguridad en salidas y un mostrador de facturación al que habría que añadir un segundo mostrador en el tercer horizonte.

Ilustración 5.10.-Actuaciones en Edificio Terminal



Previsiblemente no será necesaria una ampliación estructural para dichas actuaciones. En la zona de los controles de seguridad hay espacio suficiente para ubicar un tercer control, aunque es probable que sea necesario un ligero reordenamiento de la zona existente para la formación de colas. En cuanto a los mostradores, existe espacio al este de la línea de mostradores para añadir dos más, aunque probablemente se afecte a las dependencias handling contiguas.

### 3.2.2 Aparcamientos

Tal y como se ha analizado anteriormente se detectan necesidades de todos los tipos de aparcamientos desde el primer horizonte. El déficit de plazas sería el indicado en la Tabla 5.1.

Tabla 5.1.- Déficit de plazas de aparcamiento

Déficit de plazas				
Medio de transporte		Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3
Aparcamiento público		133	289	480
Alquiler de vehículos	Contrato	25	54	89
	Depósito	88	190	315
Plazas Aena		14	30	50
Plazas compañías		31	68	112
Autobuses		3	5	7
Taxis <sup>(1)</sup>		11	22	35

(1) Incluye bolsa de taxis.

Sin embargo, ya se ha apuntado en capítulos anteriores que actualmente existen hasta 515 plazas no asignadas en el aparcamiento provisional. Estas plazas podrían ser utilizadas de forma transitoria para cubrir las necesidades totales del primer horizonte.

En cualquier caso, a partir del horizonte 2 serían necesarias varias actuaciones para cubrir las plazas de cada tipo de aparcamiento sin tener en cuenta la totalidad de las plazas libres del mencionado aparcamiento provisional ya que se considera que el espacio ocupado por el mismo más cercano al campo de vuelos tendría un mejor aprovechamiento para otro tipo de actividades tal y como se describirá más adelante. A continuación, se describen las actuaciones destinadas a cubrir las necesidades de plazas de aparcamiento a partir del segundo horizonte.

### 3.2.2.1 *Aparcamiento en altura*

Se propone la construcción de un aparcamiento en altura edificando una planta sobre el aparcamiento público actual. Con esta actuación se conseguiría un edificio con una capacidad aproximada de 1.900 plazas, lo que daría para cubrir la totalidad de las plazas de aparcamiento público (1.251 plazas) y de vehículos de alquiler de contrato (231) en el último horizonte e incluso sobrarían plazas que podrían ser utilizadas como depósito de vehículos de alquiler.

Ilustración 5.11.- Aparcamiento en altura



### 3.2.2.2 *Reorganización Lado Tierra*

Para cubrir el resto de plazas necesarias se plantea una reestructuración general del Lado Tierra que reordene las distintas áreas de manera que se obtengan las plazas precisas.

En primer lugar, la zona en la que actualmente se encuentra la antigua central eléctrica, la nave multifuncional – servicio *Rent a Car* y las Naves Obra Civil se destinará a una ampliación de la zona de autobuses en llegadas, así como nuevas plazas para bolsa de taxis con la que se cubrirían las necesidades del último horizonte.

La capacidad de autobuses en llegadas daría para hasta 20 plazas de aparcamiento en batería con vial de acceso central y rotonda de maniobra. Además de la bolsa de taxis habría espacio suficiente para otras instalaciones auxiliares como por ejemplo una estación de servicio, etc...

Sería necesario reponer las naves mencionadas que actualmente están situadas en la zona sobre la que se actúa. Dicha reposición se tratará en apartados posteriores.



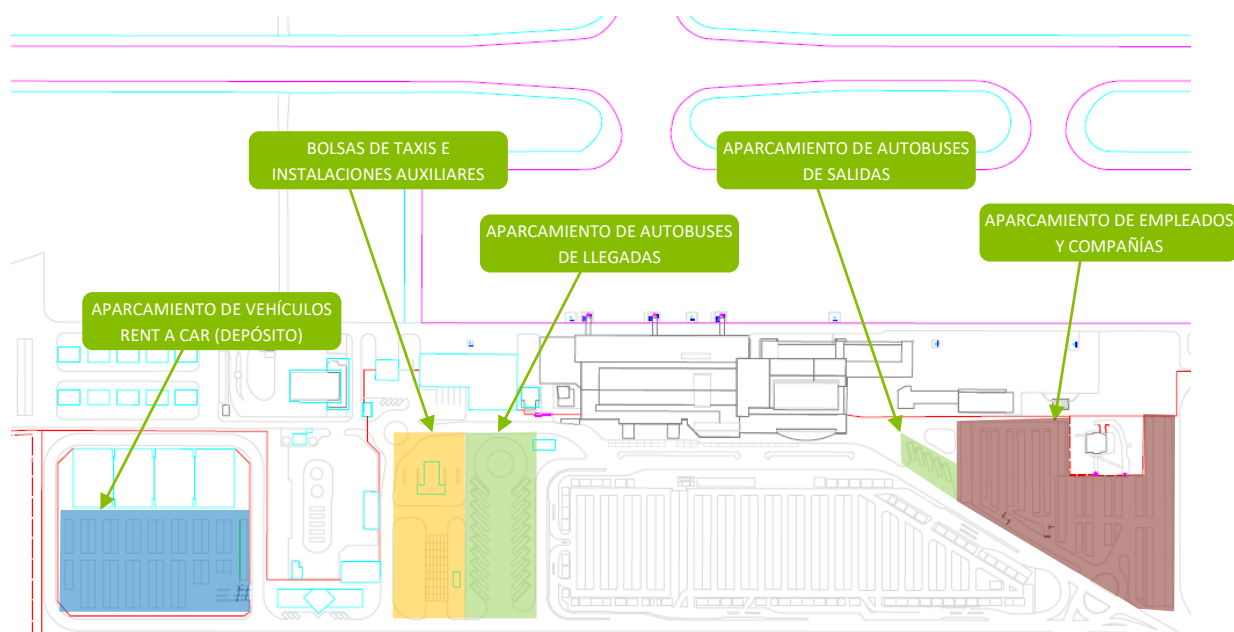
Por otro lado, se podría ampliar el estacionamiento de autobuses para salidas pudiendo llegar hasta 5 plazas que, para un mejor aprovechamiento del espacio, se colocarían en batería.

Además, se prevé la reestructuración del aparcamiento que en la actualidad comparten empleados y compañías, así como la ampliación del espacio de descongestión, ganando el terreno libre que se encuentra entre ambos. De esta manera se consigue llegar a las plazas necesarias para empleados y compañías pudiendo segregarse en dos zonas independientes si se considera necesario.

Por último, para cubrir las plazas de depósito de vehículos de alquiler que no pueda absorber el aparcamiento en altura podrá utilizarse la zona más alejada del campo de vuelos del aparcamiento provisional, que tal y como se indicará en apartados posteriores se zonificaría como Zona de Actividades Complementarias e incluir la reposición de las naves mencionadas anteriormente.

Todas las zonas sobre las que se actúa deberán conectarse mediante viales que ordenen los flujos de manera adecuada entre las mismas tal y como se indica en la Ilustración 5.12.

Ilustración 5.12.- Reorganización Lado Tierra



### 3.2.3 Zona de Carga

El Edificio Terminal de Carga tiene unas instalaciones actuales que, salvo ampliaciones puntuales, datan de finales de los años sesenta y por lo tanto tienen ya una vida útil muy prolongada.

Se prevé por ello, la dotación de espacio suficiente para acometer la remodelación de las instalaciones actuales, dotándolas de una nueva zona de procesamiento con muelles de carga/descarga y una plataforma para maniobra/estacionamiento de vehículos.

### 3.2.4 Zona de Actividades Complementarias

En la zona noroeste del Área Terminal (Lado Tierra), sobre parte de los terrenos que ahora ocupa el aparcamiento provisional se define una Zona de Actividades Complementarias.

Esta zona se destina básicamente a la ubicación de las naves de mantenimiento de vehículos de alquiler que debían ser repuestas por la reorganización del Lado Tierra. Asimismo, se usará este espacio como campas para estacionamiento de dichos vehículos, talleres mecánicos, etc.

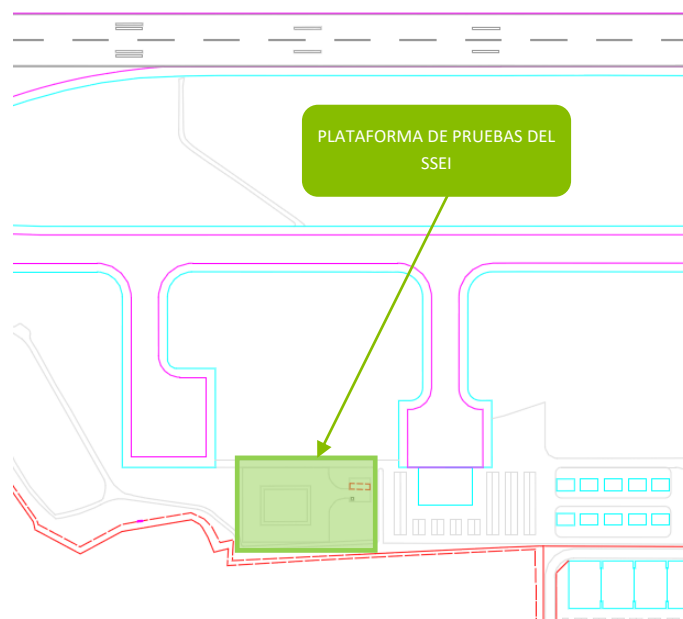
Se dispone de plazas suficientes para dar cabida a las necesidades en materia de vehículos de alquiler (área de almacenamiento) que no hayan podido cubrirse con el aparcamiento en altura.

### 3.2.5 Zona de Servicios

#### 3.2.5.1 Plataforma de pruebas del SSEI

Tal y como se indicó anteriormente, se propone la reubicación de la plataforma de pruebas del SSEI para liberar espacio de contacto con la primera línea del Campo de Vuelos. Para ello se ha seleccionado la alternativa 2 en la que se repondrán estas instalaciones.

Ilustración 5.13.- Reubicación plataforma pruebas SSEI



### 3.2.6 Zona de Aviación General

Como apoyo a la zona para estacionamiento de aeronaves de Aviación General planteada en la plataforma se ha previsto definir una Zona de Aviación General que disponga del espacio suficiente para construir hangares o un Edificio Terminal de apoyo, en función de la demanda o por incrementar la calidad de servicio prestada.

La zona propuesta se encuentra al norte del Centro de Emisores y del equipo NDB AST y dispondría de acceso desde la rotonda principal mediante un vial existente.

### 3.2.7 Zona de Apoyo a la Aeronave

Se ha previsto definir al oeste del edificio del SSEI, en terrenos del actual parking provisional, una Zona de Apoyo a la Aeronave.

Dicha zona debe disponer de espacio suficiente para albergar naves para mantenimiento, talleres, almacenes, etc... asociados a la actividad de handling, de forma que complemente la zona existente actualmente al este del Edificio Terminal, en función de la demanda o por incrementar la calidad de servicio prestada.

A dicha zona se accedería de forma directa desde el nuevo control Lado Aire mencionado en el apartado anterior a través de un vial restringido definido entre el edificio SSEI y el cerramiento Lado Aire – Lado Tierra.

No obstante, la construcción de naves o servicios debería depender de la demanda firme de estas actividades o por la afección de los servicios existentes

### 3.3 Zona de reserva

Una vez estimados los terrenos necesarios para las actuaciones propuestas para cubrir las necesidades previstas en el Desarrollo Previsible, quedan ciertas áreas intermedias que se catalogan como Zona de Reserva para ampliaciones posteriores, más allá de los horizontes considerados en este documento.

### 3.4 Necesidades de terrenos

Las propuestas realizadas para el desarrollo del Aeropuerto de Asturias y su adaptación a la normativa, requieren disponer de terrenos pertenecientes al término municipal de Castrillón. En el Plano 4.3 se muestran las necesidades de terreno cuyo origen se indica a continuación:

- Regularización de las dimensiones de la franja de pista junto a la cabecera 11

Esta actuación tiene como consecuencia directa la variación del límite del aeropuerto, y la necesidad de adquisición de terrenos.

### 3.5 Resumen

El conjunto de actuaciones propuestas dentro de la Zona de Servicio se muestra en la Tabla 5.2.

**Tabla 5.2.- Resumen de las actuaciones más importantes descritas en los apartados anteriores**

<b>Zona afectada por las actuaciones</b>
<b>Subsistema de Movimiento de Aeronaves</b>
Regularización de dimensiones de franja de pista junto a cabecera 11
Adecuación franja de pista en cuanto a presencia de obstáculos
Frangibilización de los fustes de los radomos de la superficie del radioaltímetro en cabecera 29
Adecuación de terrenos y corrección de obstáculos próximos al área de movimiento
Construcción de un puesto de estacionamiento aislado
Definición de zona para estacionamiento de aeronaves de Aviación General en la plataforma
Construcción de una plataforma de mantenimiento de aeronaves
<b>Subsistema Actividades Aeroportuarias</b>
Actuaciones en Edificio Terminal (control de seguridad y mostradores de facturación)
Construcción de aparcamiento en altura
Reorganización Lado Tierra
Remodelación Edificio Terminal de Carga
Reubicación plataforma de pruebas del SSEI
<b>Adquisición de Terrenos</b>
Adquisición de terrenos para la regularización de dimensiones de franja de pista junto a cabecera 11

#### **4 Delimitación de la zona de servicio del desarrollo previsible propuesto y actividades previstas**

El Aeropuerto de Asturias, 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 Internacional) "4-C"; y aeródromo de letra de clave "B" por el Real Decreto 761/2017, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Asturias.

Mediante la Orden del Ministerio de Fomento de 5 de julio de 2001 fue aprobado el vigente Plan Director del Aeropuerto de Asturias.

El Aeropuerto de Asturias sirve un tráfico, fundamentalmente nacional.

Dispone en la actualidad de una única pista (11-29) de 2.200x45 metros, con un total de 10 calles que se dividen en calles de salida rápida, calles de salida perpendicular, calles de acceso a cabeceras, y una calle de rodaje paralela a pista, que sirve a las dos cabeceras. Tiene una capacidad declarada de 12 movimientos/hora y un RMP de 24 operaciones/hora. Para el estacionamiento de aeronaves existe una plataforma con 9 puestos de estacionamiento.

El Terminal del Aeropuerto de Asturias dispone de dos plantas. Ambas están destinadas al tratamiento de pasajeros.

De acuerdo al presente Desarrollo Previsible, para poder acoger el tráfico previsto o resolver otro tipo de necesidades, se llevarán a cabo un conjunto de actuaciones en los diferentes subsistemas que componen la Zona de Servicio. Algunas de estas son: regularización de dimensiones de franja, construcción de un puesto de estacionamiento aislado, definición de una zona para estacionamiento de aeronaves de Aviación General, construcción de aparcamiento en altura, reorganización del Lado Tierra y reubicación de la plataforma de pruebas del SSEI, etc.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de Asturias como del resto de España, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para modificar el aeropuerto de manera que se dé una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello, resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Asturias de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su Zona de Servicio, al objeto de introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo y proceder a la delimitación de su nueva Zona de Servicio.

Como resultado de las modificaciones introducidas, la Zona de Servicio ha experimentado alguna variación con respecto a la delimitada en 2001, completándose el ámbito anterior mediante la inclusión de superficie en el entorno de la cabecera 11.

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 177,8 hectáreas, de las cuales 148,6 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 23,3 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 5,9 hectáreas a la Zona de Reserva Aeroportuaria.

La delimitación de la Zona de Servicio queda configurada por un conjunto de líneas reflejadas en el plano número 4.4 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices, bien siguiendo los límites de sistemas generales, infraestructuras u otros elementos reconocibles del territorio. Los terrenos necesarios para la nueva delimitación de la Zona de Servicio, así como los excluidos de la misma con respecto a los que figuraban en el Plan Director que se revisa figuran representados gráficamente en el plano 4.3.

La Zona de Servicio se estructura en 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 y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 148,6 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por la pista denominada 11-29, varias calles de rodaje y salida rápida y la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales que está situada al sur de la pista.

1.2 Instalaciones Auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los terminales de pasajeros y de carga.

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 23,3 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: 7,8 hectáreas.

2.2 Zona de Carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,5 hectáreas.

2.3 Zona de Actividades Complementarias: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades complementarias relacionadas 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. Superficie de 2,6 hectáreas.

2.4 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 la Torre de Control, el SSEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 6,1 hectáreas.

2.5 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: 0,5 hectáreas.

2.6 Zona de Abastecimiento: Contiene acometidas, instalaciones, elementos Terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 3,0 hectáreas.

2.7 Zona de Apoyo a la Aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 2,8 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 5,9 hectáreas.

No tendrán la consideración de modificaciones del Plan Director aquellas alteraciones no sustanciales de la delimitación entre Zonas definidas en los planos del Plan Director que, dentro de los límites establecidos en la Zona de Servicio, sean requeridas para no perjudicar el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, o para no limitar la facilidad de accesos al aeropuerto, como consecuencia de nuevas necesidades surgidas de, entre otros factores, condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro necesario para garantizar el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

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.

En la Tabla 5.3 se muestran las coordenadas UTM (ETRS89) del límite de la Zona de Servicio Propuesta por el presente Plan Director.

Tabla 5.3.- Coordenadas UTM (ETRS89) del límite de la Zona de Servicio propuesta. Huso 29

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 1</b>					
1	740.773,54	4.827.558,03	88	739.260,11	4.827.142,86
2	740.743,19	4.827.566,39	89	739.263,36	4.827.141,77
3	740.632,53	4.827.599,21	90	739.266,66	4.827.139,97
4	740.469,06	4.827.645,66	91	739.268,10	4.827.139,17
5	740.484,34	4.827.667,46	92	739.269,11	4.827.139,02
6	740.444,86	4.827.666,74	93	739.269,73	4.827.139,45
7	740.438,03	4.827.667,93	94	739.272,95	4.827.143,53
8	740.428,34	4.827.670,10	95	739.275,26	4.827.145,90
9	740.405,59	4.827.677,67	96	739.296,60	4.827.139,71
10	740.382,35	4.827.685,41	97	739.417,42	4.827.106,62
11	740.378,34	4.827.685,06	98	739.941,12	4.826.955,42
12	740.371,87	4.827.683,36	99	739.960,23	4.826.949,90
13	740.364,03	4.827.679,75	100	739.983,34	4.826.943,23
14	740.357,33	4.827.675,29	101	739.988,15	4.826.936,75
15	740.320,92	4.827.687,96	102	739.998,28	4.826.927,10
16	740.319,23	4.827.694,00	103	740.005,20	4.826.921,10
17	740.319,11	4.827.699,59	104	740.010,38	4.826.919,54
18	740.307,22	4.827.692,22	105	740.014,78	4.826.920,67
19	740.298,36	4.827.694,91	106	740.020,25	4.826.923,81
20	739.837,55	4.827.825,04	107	740.028,48	4.826.930,51
21	739.824,39	4.827.838,47	108	740.274,94	4.826.862,51
22	739.816,52	4.827.831,02	109	740.285,62	4.826.870,99
23	739.539,34	4.827.909,81	110	740.293,97	4.826.855,86
24	739.532,35	4.827.922,30	111	740.311,06	4.826.868,53
25	739.521,74	4.827.914,78	112	740.307,25	4.826.886,48
26	739.395,90	4.827.950,33	113	740.308,48	4.826.893,40
27	739.393,61	4.827.952,53	114	740.315,53	4.826.903,23
28	739.387,08	4.827.957,41	115	740.428,32	4.827.008,27
29	739.377,58	4.827.963,25	116	740.456,18	4.826.989,97
30	739.369,38	4.827.967,00	117	740.477,71	4.827.019,83
31	739.363,96	4.827.968,43	118	740.489,83	4.827.034,63
32	739.359,58	4.827.968,87	119	740.500,04	4.827.044,64
33	739.352,64	4.827.968,10	120	740.529,32	4.827.069,42
34	739.344,16	4.827.966,71	121	740.568,28	4.827.113,92
35	739.342,03	4.827.965,78	122	740.639,24	4.827.092,37
36	739.277,47	4.827.984,21	123	740.649,63	4.827.124,17



Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 1</b>					
37	739.263,05	4.827.993,91	124	740.672,66	4.827.159,18
38	739.257,28	4.827.996,34	125	740.667,43	4.827.164,31
39	739.252,18	4.827.991,40	126	740.662,05	4.827.173,93
40	739.076,92	4.828.041,46	127	740.678,44	4.827.225,38
41	738.455,34	4.828.215,65	128	740.689,46	4.827.240,64
42	738.443,89	4.828.174,39	129	740.713,81	4.827.265,97
43	738.357,46	4.828.124,47	130	740.868,00	4.827.220,31
44	738.208,38	4.828.114,77	131	740.849,77	4.827.190,86
45	738.168,22	4.827.979,05	132	740.848,92	4.827.186,63
46	738.279,88	4.827.899,36	133	740.849,88	4.827.182,12
47	738.337,01	4.827.806,42	134	740.854,28	4.827.172,13
48	738.321,19	4.827.744,66	135	740.856,82	4.827.167,70
49	738.407,55	4.827.720,72	136	740.858,87	4.827.164,91
50	738.405,11	4.827.715,80	137	740.860,87	4.827.163,49
51	738.404,40	4.827.710,27	138	740.868,61	4.827.160,36
52	738.414,39	4.827.695,25	139	740.878,23	4.827.157,44
53	738.416,32	4.827.693,43	140	740.879,82	4.827.164,63
54	738.420,68	4.827.691,50	141	740.882,78	4.827.173,21
55	738.424,64	4.827.690,62	142	740.889,71	4.827.187,86
56	738.436,84	4.827.690,48	143	740.899,72	4.827.205,54
57	738.454,85	4.827.692,10	144	740.902,87	4.827.209,90
58	738.464,65	4.827.694,64	145	740.955,25	4.827.194,14
59	738.468,96	4.827.697,16	146	740.965,33	4.827.186,07
60	738.472,11	4.827.702,51	147	740.973,85	4.827.188,71
61	738.702,28	4.827.635,91	148	741.020,23	4.827.174,87
62	738.714,00	4.827.617,61	149	741.049,74	4.827.208,70
63	738.723,06	4.827.608,07	150	741.073,31	4.827.198,97
64	738.727,21	4.827.599,78	151	741.076,73	4.827.205,37
65	738.736,70	4.827.587,03	152	741.049,59	4.827.217,85
66	738.754,09	4.827.572,54	153	741.048,63	4.827.221,12
67	738.788,80	4.827.549,48	154	741.046,53	4.827.225,74
68	738.802,53	4.827.496,28	155	741.044,18	4.827.228,42
69	738.814,49	4.827.449,95	156	741.036,08	4.827.234,86
70	738.856,93	4.827.404,27	157	741.053,00	4.827.289,87
71	738.898,71	4.827.412,85	158	741.065,53	4.827.303,35
72	738.902,24	4.827.412,92	159	741.014,06	4.827.338,59
73	738.909,31	4.827.412,54	160	740.974,90	4.827.353,80

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 1</b>					
74	738.918,05	4.827.411,12	161	740.973,14	4.827.350,67
75	738.952,61	4.827.407,28	162	740.969,30	4.827.345,44
76	738.954,97	4.827.406,52	163	740.965,55	4.827.340,73
77	738.957,14	4.827.405,15	164	740.962,29	4.827.337,13
78	738.962,11	4.827.398,92	165	740.954,46	4.827.329,11
79	738.965,21	4.827.390,29	166	740.948,91	4.827.320,91
80	738.965,96	4.827.385,78	167	740.773,31	4.827.372,47
81	738.969,74	4.827.360,97	168	740.762,48	4.827.384,23
82	739.221,97	4.827.287,48	169	740.777,14	4.827.408,86
83	739.188,64	4.827.172,07	170	740.777,71	4.827.411,00
84	739.249,61	4.827.153,51	171	740.778,01	4.827.416,53
85	739.251,82	4.827.150,34	172	740.776,25	4.827.423,04
86	739.254,64	4.827.146,83	173	740.746,99	4.827.468,02
87	739.257,28	4.827.144,43	1	740.773,54	4.827.558,03

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 2</b>					
174	741.837,30	4.827.023,10	188	741.692,93	4.827.016,46
175	741.797,99	4.827.034,77	189	741.704,27	4.827.013,17
176	741.799,09	4.827.037,34	190	741.721,43	4.827.008,37
177	741.756,18	4.827.049,87	191	741.725,57	4.827.007,17
178	741.732,93	4.827.056,57	192	741.737,28	4.827.003,87
179	741.726,27	4.827.058,35	193	741.813,04	4.826.984,86
180	741.691,81	4.827.068,04	194	741.822,23	4.826.982,09
181	741.669,09	4.827.074,76	195	741.825,18	4.826.981,64
182	741.668,64	4.827.074,89	196	741.829,12	4.826.983,40
183	741.639,13	4.827.083,29	197	741.831,77	4.826.992,29
184	741.635,41	4.827.071,43	198	741.832,72	4.826.995,55
185	741.624,38	4.827.036,22	199	741.838,74	4.827.016,14
186	741.648,21	4.827.029,71	174	741.837,30	4.827.023,10
187	741.670,24	4.827.023,14			

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 3</b>					
200	748.019,63	4.825.280,38	208	747.965,62	4.825.245,62

Punto	X	Y	Punto	X	Y
<b>RECINTO 3</b>					
201	748.015,18	4.825.281,26	209	747.971,74	4.825.244,31
202	748.000,77	4.825.284,15	210	747.986,73	4.825.241,12
203	747.986,88	4.825.287,00	211	748.007,30	4.825.236,80
204	747.973,44	4.825.289,98	212	748.011,13	4.825.239,50
205	747.972,78	4.825.286,90	213	748.013,44	4.825.249,45
206	747.970,31	4.825.274,24	214	748.016,54	4.825.265,58
207	747.967,82	4.825.260,28	200	748.019,63	4.825.280,38

## 5 Términos municipales afectados por la zona de servicio propuesta

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

- Recinto aeroportuario:  
Término Municipal de Castrillón.
- Instalaciones exteriores (aeroportuarias y de navegación aérea):  
Término Municipal de Castrillón.  
Término Municipal de Avilés.

## 6 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer y los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible

### 6.1 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas a establecer

En los planos nº 5.1 y 5.2 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas propuestas del Aeropuerto de Asturias.

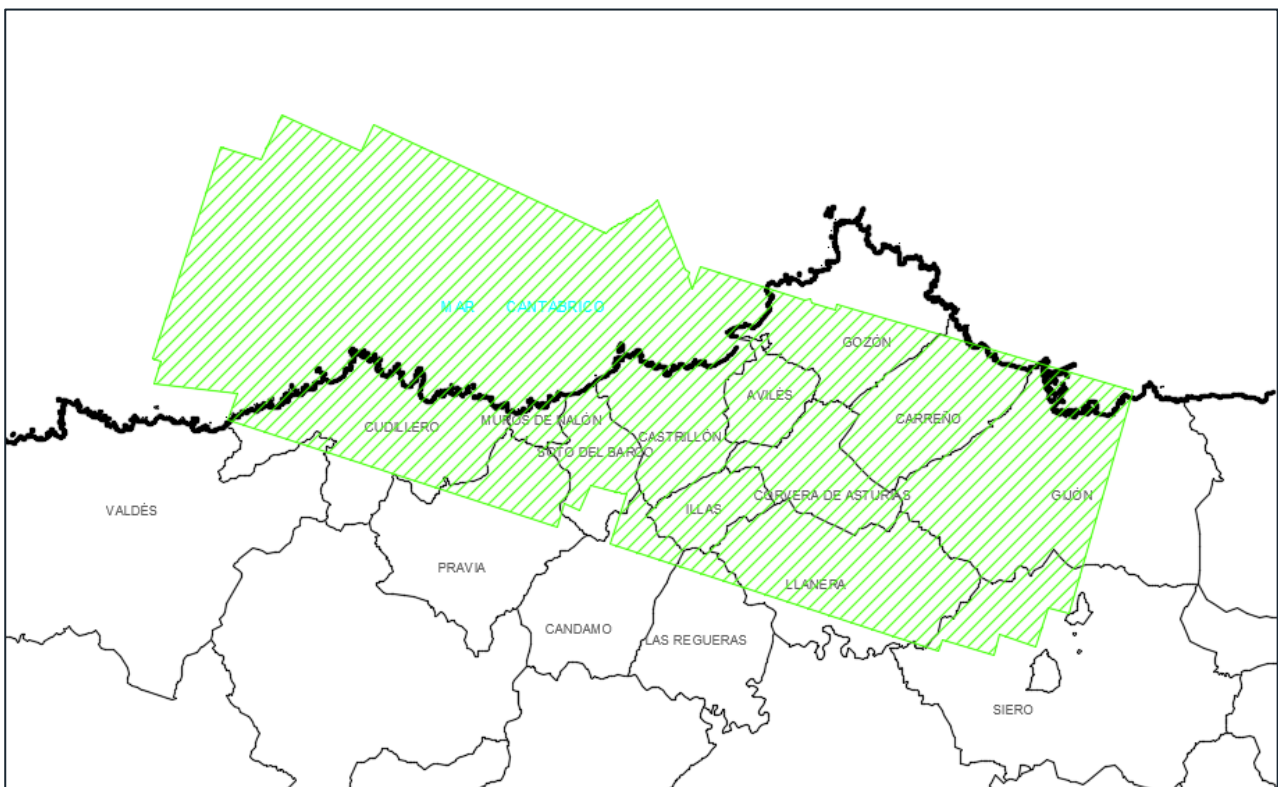
Los términos municipales afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual son las siguientes:

- Avilés
- Candamo
- Carreño
- Castrillón
- Corvera de Asturias
- Cudillero
- Gijón
- Gozón
- Illas

- Las Regueras
- Llanera
- Muros de Nalón
- Pravia
- Siero
- Soto del Barco
- Valdés

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, se muestran en la Ilustración 5.15.

Ilustración 5.14.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual



El Desarrollo Previsible de las instalaciones aeroportuarias no se espera que cambie con respecto al escenario actual, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas del Desarrollo Previsible será análoga a la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, descritas en el Apartado 4 del Documento III, y representadas en el plano 5.2, con sus tres respectivas hojas, según se describe en el Apartado 4.6 del Documento III.

## 6.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos del desarrollo previsible

Igualmente, en los planos nº 6.1 a 6.7 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido no estratégico correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde (Ld y Le) y a los niveles Leq 45, 50, 55, 58 y 60 dB(A) para el periodo noche de los escenarios situación actual y Desarrollo Previsible.

Ilustración 5.15.- Huellas acústicas del aeropuerto de Asturias. Periodo día (7-19h).

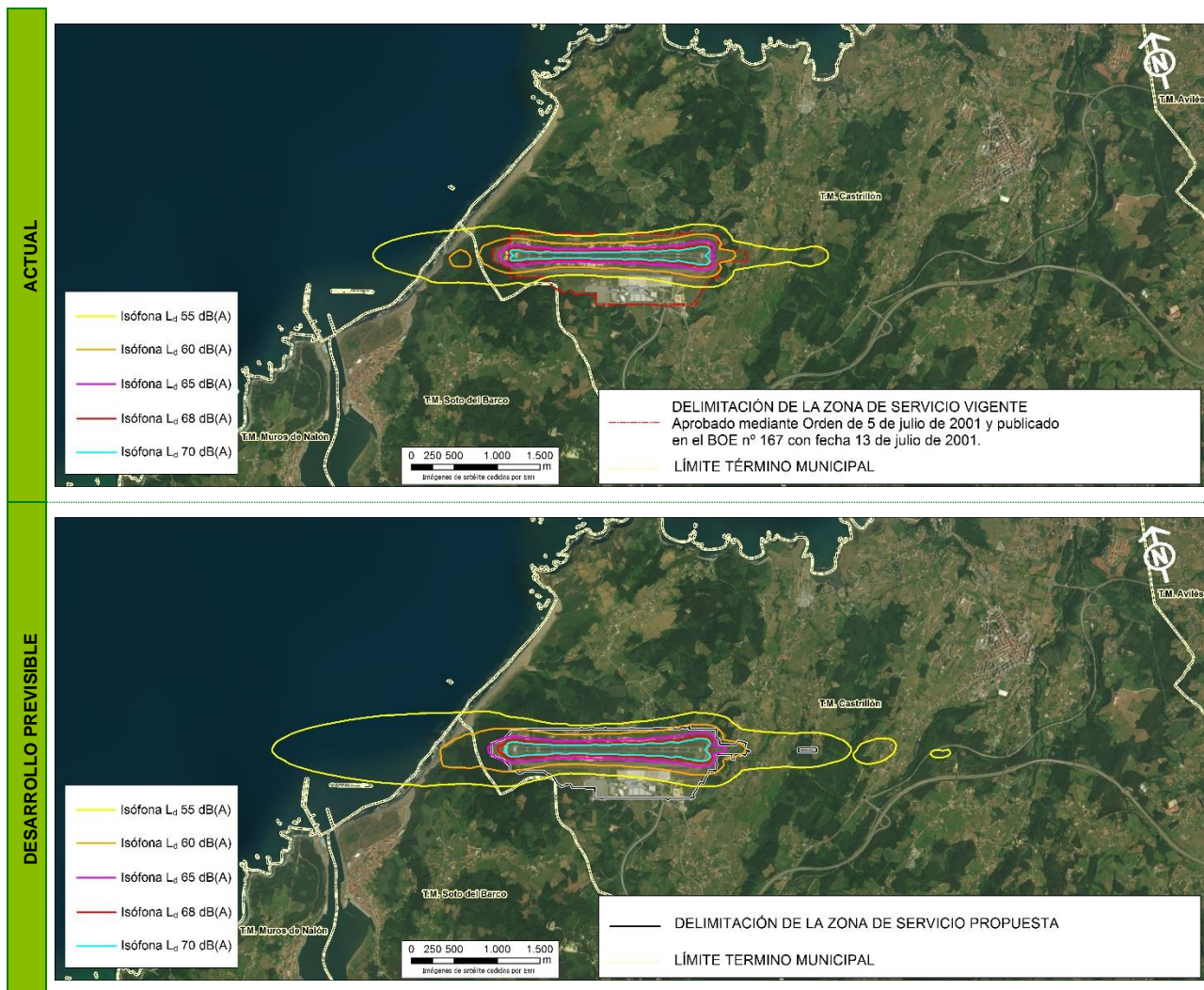


Ilustración 5.16.- Huellas acústicas del aeropuerto de Asturias. Periodo tarde (19-23h).

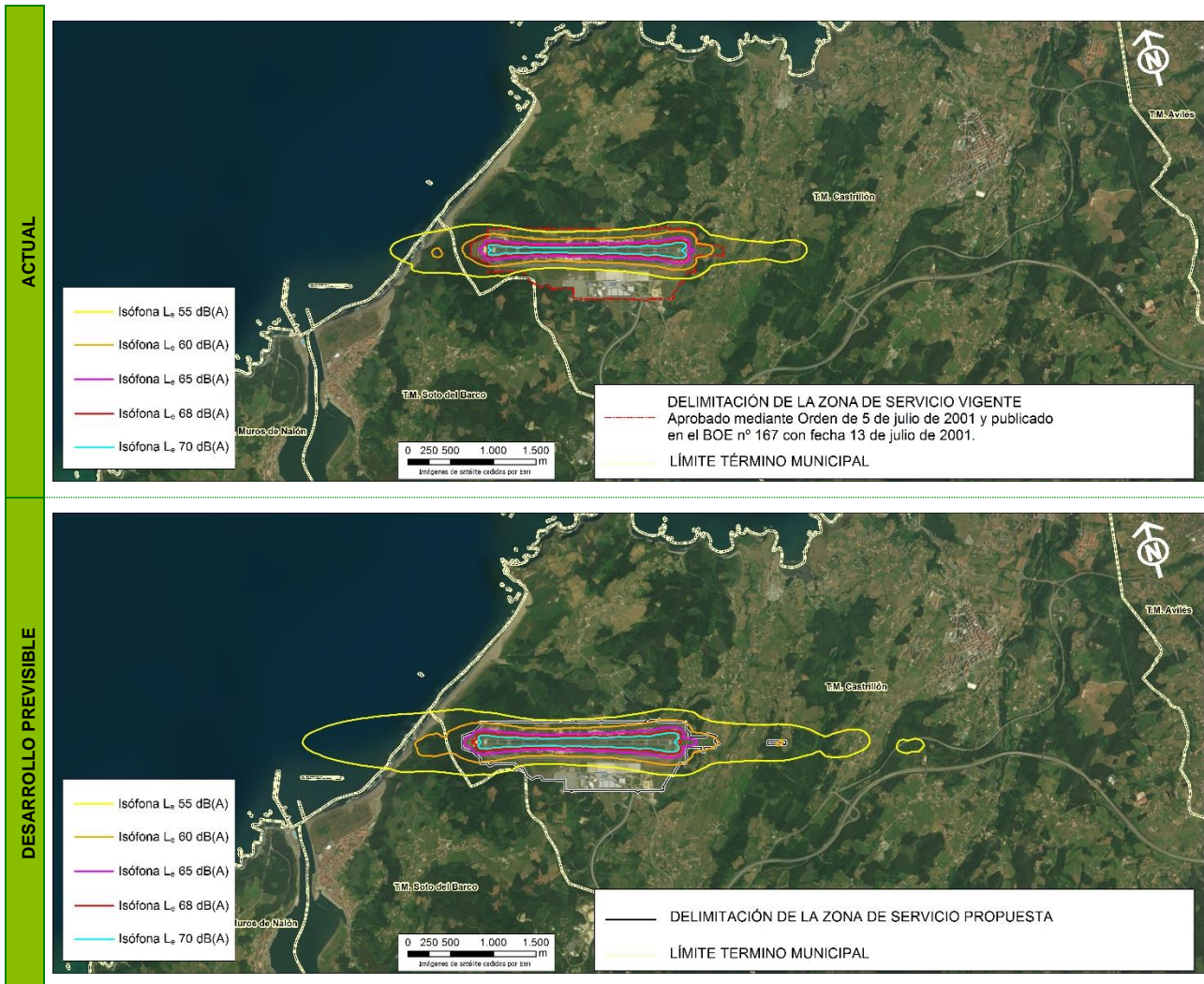
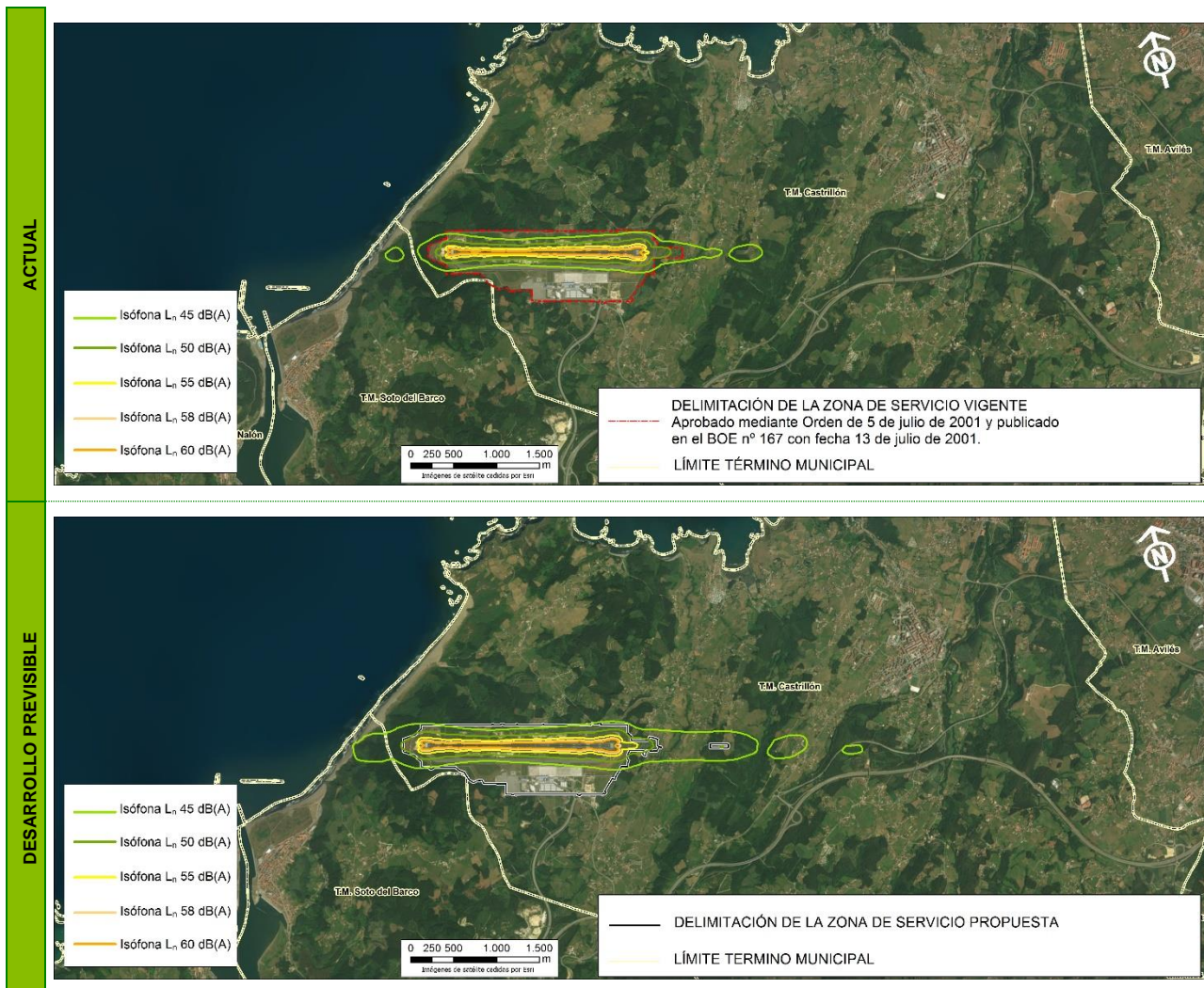


Ilustración 5.17.- Huellas acústicas del aeropuerto de Asturias. Periodo noche (23-7 h).



Según el Artículo 4 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, los planes directores deben contener documentación que refleje el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de servidumbres aeronáuticas, siendo las de tipo acústico una categoría de estas según el citado artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

De acuerdo con este artículo el Plan Director del aeropuerto de Asturias incorpora el área de afección acústica para el aeropuerto de Asturias, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por  $L_d$  60 dB (A),  $L_w$  60 dB (A) y  $L_n$  50 dB(A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para los escenarios actual y Desarrollo Previsible del Plan Director.

Ilustración 5.18.- Área de afección acústica

