

1. INTRODUCCIÓN



## 1.1. MARCO LEGAL

La presente propuesta de "Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas 1999" se redacta al amparo del Real Decreto 2591/1998 de 4 de Diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés general y su zona de servicio, con el objetivo de planificar mediante este instrumento, las necesidades de infraestructuras aeroportuarias que den servicio a los futuros requerimientos del tráfico y transporte aéreo en Madrid, y se eleva al Ministerio de Fomento para tramitación legal y aprobación.



## 1.2. OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR

La propuesta de "Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas" define las pautas de ordenación y desarrollo del Aeropuerto hasta su máxima expansión previsible y delimita su zona de servicio.

Esta zona de servicio incluye:

- Las superficies necesarias para el desempeño de las actividades de tráfico y transporte aéreo, es decir, servicio al pasajero, al acceso y estacionamiento de vehículos, a las aeronaves y a las empresas de transporte aéreo tanto de pasajeros como de descarga;
- Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto.

Además, el Plan Director incluye el estudio de las incidencias, impactos y servidumbres, consecuencia de la ampliación y desarrollo propuesto del aeropuerto de Madrid-Barajas en el entorno físico, ambiental y socioeconómico.

El Plan Director se propone que el desarrollo del aeropuerto se realice conforme al interés público y para ello pretende que responda a los siguientes propósitos:

- Preservar y asegurar el papel del aeropuerto de Madrid-Barajas como catalizador del desarrollo económico en España y en la Comunidad de Madrid.
- En consecuencia, mantener su capacidad dinamizadora del transporte aéreo en España, como primer centro de transporte aéreo, así como desarrollar su vocación como principal puerta de la Unión Europea desde Sudamérica, Caribe y el Oeste de África, dotándolo de las infraestructuras, equipamientos y servicios necesarios para ello.
- Compatibilizar el desarrollo y la maximización de la vida funcional del aeropuerto con el medio ambiente.
- Optimizar la eficiencia del aeropuerto de forma que mejore su posición competitiva en el entorno internacional.



### 1.3. EL PLAN DIRECTOR EN EL CONTEXTO DE LA PLANIFICACIÓN DEL FUTURO SISTEMA AEROPORTUARIO DE MADRID

La Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento, en colaboración con AENA, desarrollo entre los años 97 a 99 el proceso de planificación del futuro Sistema Aeroportuario de Madrid (fsam), cuya meta más importante fue la identificación de la configuración más conveniente del sistema en el horizonte 2025, teniendo en cuenta los aspectos funcionales y de capacidad; los factores medio ambientales, económicos, sociales y la viabilidad de las distintas alternativas, de forma que se garantizase la calidad y capacidad del sistema aeroportuario de Madrid en el conjunto del período.

Este proceso de planificación respondía a la constatación de que la demanda de transporte aéreo en el Aeropuerto de Barajas había experimentado en los últimos años, un crecimiento elevado y sostenido, que se mantendría en el futuro próximo y que el incremento de capacidad proporcionado por la ampliación "Plan Barajas" sería absorbido en el corto/medio plazo, por lo que deberían abordarse actuaciones que posibilitasen atender las necesidades de este crecimiento.

Adicionalmente, la Resolución de 10 de Abril de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formulaba la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barajas, recogía ante la eventualidad de nuevas necesidades de infraestructuras la siguiente consideración:

*"..... la autoridad sustantiva competente, la Dirección General de Aviación Civil, en coordinación con el promotor, deberá revisar y actualizar la planificación existente a partir del escenario año 2010 y completarla cuanto antes mediante el inicio de estudios complementarios de esta, y de estudios de planeamiento de nuevas localizaciones aeroportuarias, en los que se tendrán en cuenta, al nivel necesario, desde su inicio y a lo largo del proceso de planificación, junto a los condicionantes técnicos y económicos, los condicionantes ambientales y sociales, de forma que pueda establecerse con objetividad y rigor la comparación entre una eventual ampliación ulterior del aeropuerto y las posibles alternativas de relocalización del mismo con tiempo suficiente para que, si la demanda lo requiera y las circunstancias lo aconsejan, resulte posible, en su caso acometer la construcción del nuevo aeropuerto con la suficiente antelación al momento en que se alcance la saturación de dicha ampliación objeto de esta declaración ....."*

Con fecha 12 de Abril de 1999 la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento remitió al Ministerio de Medio Ambiente el conjunto de estudios del Proyecto fsam, (Futuro Sistema Aeroportuario de Madrid), cuyas principales conclusiones son:

- La planificación del Futuro Sistema Aeroportuario de Madrid, sin lugar a dudas es un proyecto del máximo interés público, implica la identificación de

la alternativa que mejor satisfaga los requerimientos del transporte aéreo teniendo en cuenta las consideraciones ambientales, sociales y económicas.

- Las opciones para incrementar la capacidad del sistema aeroportuario de Madrid se basan bien en una nueva ampliación de Barajas, o bien en la construcción de un nuevo aeropuerto; este aeropuerto podría ser alternativo o complementario al actual.

Tras considerar y estudiar numerosas opciones de posibles desarrollos del aeropuerto de Barajas, combinadas con una exhaustiva búsqueda de posibles nuevos emplazamientos para aeropuertos alternativos o complementarios, se analizaron y definieron las alternativas posibles de desarrollo del sistema aeroportuario de Madrid que, una vez evaluadas y comparadas mediante un sistema de criterios e indicadores que respondían a cuatro objetivos básicos:

- La mejor solución de transporte,
- El menor impacto ambiental,
- El mayor beneficio económico, social y territorial, y
- La solución más viable,

concluyeron que la alternativa óptima de desarrollo del sistema aeroportuario consistía en la ampliación del aeropuerto de Barajas hasta su máxima capacidad, su operación como aeropuerto único hasta su saturación y la construcción de un nuevo aeropuerto alternativo para operar a partir de ese momento.

Corresponde pues, a partir de los resultados del proyecto *fsam*, el desarrollo de los pasos para la implementación de la propuesta adoptada para el desarrollo del sistema aeroportuario de Madrid.

El primer paso se corresponde con la redacción, tramitación y aprobación del Plan Director para la nueva ampliación del aeropuerto de Barajas.

La propuesta de Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas recogida en este documento se ha redactado en coherencia con las conclusiones del proyecto *fsam* sobre la base de la ampliación del aeropuerto de Barajas a su máxima capacidad previsible del Campo de Vuelo.



## 1.4. ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN DIRECTOR

La redacción del Plan Director se ha estructurado en cuatro documentos: Memoria, Incidencias sobre el entorno, Anexos y Planos, con los siguientes contenidos:

### DOCUMENTO I. MEMORIA

Contiene un estudio de la situación actual del aeropuerto, y necesidades futuras en función de las previsiones de tráfico; análisis de las alternativas y descripción de la propuesta de desarrollo; las necesidades de accesibilidad; la delimitación de la zona de servicio, así como las estimaciones del coste económico del desarrollo previsible del Aeropuerto.

En líneas generales, se explica en primer lugar la evolución histórica del aeropuerto, describiendo a continuación su estado actual así como el de su entorno, incluyendo la evolución histórica del tráfico de pasajeros, aeronaves y carga; a continuación se valora la capacidad actual del sistema aeroportuario, en su doble vertiente de lado aire y lado tierra. Todos estos aspectos se incluyen en el Capítulo 2 y 4.

Seguidamente en el Capítulo 5, se calcula la evolución previsible de la demanda de tráfico, en varios horizontes de estudio; analizando las necesidades futuras mediante la relación capacidad/demanda en el Capítulo 6. El último paso es obtener tanto el desarrollo previsible como el máximo del aeropuerto; de ello se ocupan los capítulos 7 y 8, y finalmente el capítulo 9 incluye las estimaciones económicas.

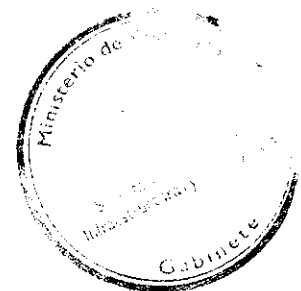
### DOCUMENTO II. INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AÉROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE

Contempla la incidencia en el territorio de la ampliación del Aeropuerto en los aspectos relativos a la planificación urbanística, planes de infraestructuras, los derivados de las servidumbres aeronáuticas, las medioambientales, en particular las derivadas del impacto acústico y las relativas al medio natural y patrimonio cultural.

### DOCUMENTO III. ANEXOS

Amplían o complementan la información expuesta en la memoria desarrollando los cálculos y métodos empleados para la obtención de los resultados presentados en ella. Estos son:

- Análisis del medio físico.
- Demografía.
- Entorno económico.
- Infraestructuras de acceso.



- Tráfico actual.
- Previsión de la demanda.
- Estudios de capacidad y necesidades de plataforma.
- Estudio de capacidad y necesidades del área terminal.
- Determinación de longitudes de pistas.
- Simulaciones Dinámicas de configuraciones Aeroportuarias.
- Estudio radioeléctrico del procedimiento ILS de la futura pista 33R del aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Análisis de alternativas de áreas terminales.
- Análisis de alternativas de procedimientos del aeropuerto de Madrid-Barajas.

#### DOCUMENTO IV. PLANOS

Incluye los planos fundamentales que definen la Propuesta del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas:

- Área influencia aérea.
- Localización del Aeropuerto.
- Ayudas a la navegación externas al S.G.A.
- Configuración actual del Aeropuerto.
- Actuaciones programadas y en ejecución.
- Zona de Servicio actual.
- Zona de Servicio Propuesta: Estructura del Sistema General Aeroportuario.
- Zona de Servicio Propuesta: Actividades Aeroportuarias.
- Máximo Desarrollo Posible: S.G.A. y Reservas de suelo.
- Servidumbres aeronáuticas: Desarrollo Previsible.
- Servidumbres aeronáuticas: Máximo Desarrollo Posible.
- Información Urbanística.
- Plano/s de administraciones sobre infraestructuras.



- Huellas de ruido. Actual.
- Huellas de ruido: Año 2010.
- Huellas de ruido: Año 2020.

