



IV. ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL DESARROLLO PREVISIBLE DEL AEROPUERTO



1. INTRODUCCIÓN

El desarrollo previsible del Aeropuerto de Tenerife Sur se ha condicionado a la acometida de un proceso de decisión, según se justificó en el capítulo 6 de la Memoria. Este proceso es urgente, en la medida que determina el ajuste capacidad-demanda presentado en el capítulo 5.

En el presente documento IV el objetivo es valorar, en la medida de lo posible, las inversiones a efectuar para la consecución de dicho desarrollo, en función de la alternativa seleccionada a partir de dicho proceso.

El campo de vuelos propuesto para el Aeropuerto de Tenerife Sur consta de una pista adicional, ubicada al sur de la actual según la alternativa B descrita en el capítulo 6 ó ubicada al norte de la actual según la alternativa D descrita igualmente en dicho capítulo. El desarrollo del área terminal dependerá de la alternativa de pista seleccionada, habiéndose descrito los criterios de selección para su toma en consideración. El proceso de decisión sobre la alternativa de desarrollo integral del Aeropuerto requiere de una triple perspectiva de análisis – la capacidad máxima de acogida turística, la coordinación con las restantes infraestructuras de la Isla y las condiciones impuestas por el medio físico–, todo ello con el objetivo de definir un sistema aeroportuario basado en una imagen de calidad adecuada a los requerimientos económicos de la Isla de Tenerife.

Así, la estimación de las inversiones tendrá, necesariamente, el mismo grado de dependencia del proceso mencionado que el desarrollo en sí; no obstante, es posible presentar en la fase de planificación que corresponde al presente Plan Director una aproximación al montante total, si bien con un grado de agregación importante, basado tanto en la estimación de coste de la pista adicional ya efectuado en el capítulo 6 como en la valoración de las alternativas de área terminal extraídas de "Asistencia Técnica para el Diseño Técnico del NAT del Aeropuerto de Tenerife Sur", expediente 68/96bis.

A dichas estimaciones se le añadirá el coste de los restantes servicios e infraestructuras necesarios para el funcionamiento del Aeropuerto, en base a la experiencia del equipo redactor en aeropuertos de niveles de tráfico similares al de Tenerife Sur.

2. DESCRIPCIÓN DE INVERSIONES: ALTERNATIVA NORTE

a) Obras de infraestructura

- Movimiento de tierras: queda constituido por un total de 3,65 millones de metros cúbicos en terraplén y de 11,7 millones de metros cúbicos en desmonte, para la pista y calle de rodadura paralela, además del necesario para plataforma y área terminal
- Construcción de nueva pista de vuelos, que pasará a denominarse 08L-26R, de 3.200 m de longitud y 45 de anchura, a 1.350 m al norte de la actual, con calle de rodadura paralela, tres calles de salida rápida y dos de acceso a cabeceras, dotadas de by-pass
- Construcción de nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves para servir la pista norte y ampliación de la existente
- Construcción de una nueva torre de control
- Construcción de accesos, aparcamiento de vehículos y urbanización interior
- Ampliación del área terminal

- Reposición de infraestructuras
- Creación y construcción de la urbanización de una zona industrial modular dentro del recinto aeroportuario

b) Otros

Será necesario realizar las siguientes adquisiciones en equipos y material móvil:

- Equipamiento para la Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros
- Balizamiento de las nuevas áreas de plataforma
- Señalización vertical y horizontal de las nuevas áreas de plataforma
- Torres de iluminación para plataforma
- Cerramiento perimetral y sistemas de seguridad
- Equipos de alarma, seguridad y conraincendios, en edificios, campo de vuelos y perímetro aeroportuario
- Equipos para Torre de Control, centro de emisores
- Cerramiento perimetral y sistemas de seguridad
- Equipos de alarma, seguridad y conraincendios, en edificios, campo de vuelos y perímetro aeroportuario



Otras inversiones destacables serán:

- Adquisición de 8,8 hectáreas de terreno para el desarrollo previsible
- Reposición del medio ambiente con medidas encaminadas tanto a prevenir el deterioro durante las fases de construcción y explotación, como para reducir el impacto ambiental de la ampliación (medidas anti-ruido, siembra y protección de taludes y restitución del medio afectado).
- Ampliación de servicios de abastecimiento (central eléctrica, depuradora, parcela de combustibles, SEI...)

3. DESCRIPCIÓN DE INVERSIONES: ALTERNATIVA SUR

a) Obras de infraestructura

- Movimiento de tierras: queda constituido por un total de 15.500 metros cúbicos en excavación y de 8,225 millones de metros cúbicos en terraplén, para la pista y calle de rodadura paralela, además del necesario para plataforma y área terminal

- Construcción de nueva pista, que pasará a denominarse 08R-26L, de 3.200 m de longitud y 45 de anchura, a 380 m al sur de la actual, con calle de rodadura paralela, cuatro calles de salida rápida y dos de acceso a cabeceras, dotada de by-pass para la cabecera 26L
- Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves existente
- Construcción de accesos, aparcamiento de vehículos y urbanización interior
- Ampliación del área terminal
- Reposición de infraestructuras
- Creación y construcción de la urbanización de una zona industrial modular dentro del recinto aeroportuario

b) Otros

Será necesario realizar las siguientes adquisiciones en equipos y material móvil:

- Equipamiento para la Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros
- Balizamiento de las nuevas áreas de plataforma
- Señalización vertical y horizontal de las nuevas áreas de plataforma
- Torres de iluminación para plataforma
- Cerramiento perimetral y sistemas de seguridad
- Equipos de alarma, seguridad y contra incendios, en edificios, campo de vuelos y perímetro aeroportuario
- Equipos para Torre de Control, centro de emisores
- Cerramiento perimetral y sistemas de seguridad
- Equipos de alarma, seguridad y contra incendios, en edificios, campo de vuelos y perímetro aeroportuario



Otras inversiones destacables serán:

- Adquisición de 8,8 hectáreas de terreno para el desarrollo previsible
- Reposición del medio ambiente con medidas encaminadas tanto a prevenir el deterioro durante las fases de construcción y explotación, como para reducir el impacto ambiental de la ampliación (medidas anti-ruido, siembra y protección de taludes y restitución del medio afectado).
- Ampliación de servicios de abastecimiento (central eléctrica, depuradora, parcela de combustibles, SEI...)

4. ESTIMACIÓN DE LAS INVERSIONES A EFECTUAR

En este apartado se resumen, en forma de cuadro, las inversiones a efectuar según los conceptos descritos en apartados anteriores, agrupados en capítulos más generales según su naturaleza.

Cuadro I
ESTIMACIÓN DE LAS INVERSIONES A EFECTUAR

Concepto	ALTERNATIVA NORTE		ALTERNATIVA SUR	
	Coste (Mill Ptas)	Coste (mill €)	Coste (Mill Ptas)	Coste (mill €)
Obras de infraestructura				
Campo de vuelos	41.000	246,4	15.000	90,1
Accesos y aparcamiento	4.000	24,0	3.500	21,0
Área Terminal	40.000-	240,4-	28.000-	168,3-
	55.000	330,5	47.000	282,5
Reposición infraestructuras	5.000	30,0	2.000	12,0
Otros				
Reposición medioambiente	1.000	6,0	2.000	12,0
Instalaciones y servicios	4.000	24,0	2.500	15,0
TOTAL	95.000- 110.000	570,9- 661,1	53.000- 72.000	318,5- 432,7

FUENTE: Elaboración propia sobre datos de Aena

La diferencia de inversiones entre ambas alternativas oscila entre 40.000 y 50.000 millones de pesetas (240,4-300,5 millones de euros).

