



5. NECESIDADES FUTURAS



5.1. AJUSTE CAPACIDAD/DEMANDA

En este apartado se van a confrontar unos niveles determinados de la demanda de tráfico, con las capacidades calculadas para el aeropuerto en partes precedentes de este estudio. Cuando ambos conceptos se expresan en unidades comparables, este contraste es posible, estableciendo de esta manera las posibles necesidades a desarrollar en esta propuesta de Plan Director.

Con el fin de elaborar un cuadro resumen del proceso DEMANDA / CAPACIDAD, se ha expresado, siempre que ha sido posible, tanto la capacidad de los diferentes elementos del aeropuerto como la demanda de su tráfico en función de las dos unidades comparativas siguientes:

- *pasajeros-hora punta*
- *operaciones de aeronaves-hora punta*

Así, en el Espacio Aéreo y en el Campo de vuelos, se ha utilizado, como unidad comparativa, las *operaciones de aeronaves por hora*, expresando la capacidad de este subsistema en operaciones a la hora en condiciones IFR.

En el ajuste de la capacidad de la plataforma, se vuelve a utilizar como unidad de comparación el concepto de *operaciones de aeronaves en hora-punta*, expresando la demanda en hora punta, puesto que no es admisible asignar retrasos a aeronaves que requieren puestos de estacionamiento. Por otra parte, al proceder de esta manera, se dimensiona la plataforma por exceso, absorbiendo así con puestos de estacionamiento extra, los posibles colapsos puntuales debidos a retrasos u otros motivos.

En el ajuste de las necesidades para los edificios terminales el parámetro *pasajero en hora punta diseño* ha sido seleccionado para contrastar las capacidades actuales con las necesidades previstas en el terminal de pasajeros, admitiendo, al igual que anteriormente, que se producirán retrasos y congestiones un cierto número de veces al año.

Para establecer las necesidades de los aparcamientos de vehículos, se establecerán comparaciones entre las plazas de parking demandadas en función del tráfico anual de pasajeros, y las existentes actualmente. La determinación de las plazas demandadas se hará bajo las mismas suposiciones que se formularon al establecer la capacidad de los aparcamientos en el apartado correspondiente.

En los apartados siguientes al presente, se justificarán las necesidades de cada componente del aeropuerto, tomando como referencia las capacidades mínimas requeridas. La saturación de cada componente en función del número de aeronaves o de pasajeros a tratar, y las necesidades de uno determinado de ellos, deben ser cubiertas con criterios amplios y muy flexibles.



**Cuadro 5.I
AJUSTE CAPACIDAD/DEMANDA**

	Capacidad	Demanda	C/D
Demanda de 11,0 MM pax/año			
Espacio Aéreo – Campo de vuelos (ATC)	35 ops/h	40 ops/h	0,87
Plataforma comercial	42 ops/h	40 ops/h	1,05
Terminal de pasajeros			
Salidas	2.900 PH	3.450 PH	0,84
Llegadas	2.700 PH	3.450 PH	0,78
Aparcamiento vehículos			
Turismos	1.791 plazas	895 plazas	2,00
Autocares	102 plazas	115 plazas	0,89
Accesos	15.000 PH	5.750 PH	2,61
Demanda de 13,8 MM pax/año			
Espacio Aéreo – Campo de vuelos (ATC)	35 ops/h	45 ops/h	0,78
Plataforma comercial	42 ops/h	45 ops/h	0,93
Terminal de pasajeros			
Salidas	2.900 PH	4.060 PH	0,71
Llegadas	2.700 PH	4.060 PH	0,67
Aparcamiento vehículos			
Turismos	1.791 plazas	1.055 plazas	1,70
Autocares	102 plazas	135 plazas	0,76
Accesos	15.000 PH	6.760 PH	2,22
Demanda de 16,2 MM pax/año			
Espacio Aéreo – Campo de vuelos (ATC)	35 ops/h	49 ops/h	0,71
Plataforma comercial	42 ops/h	49 ops/h	0,86
Terminal de pasajeros			
Salidas	2.900 PH	4.550 PH	0,64
Llegadas	2.700 PH	4.550 PH	0,59
Aparcamiento vehículos			
Turismos	1.791 plazas	1.185 plazas	1,51
Autocares	102 plazas	155 plazas	0,66
Accesos	15.000 PH	7.580 PH	1,98

FUENTE: Elaboración propia



5.2. DETERMINACIÓN DE NECESIDADES

El valor C/D mostrado en el cuadro anterior, debe interpretarse como una señal de alarma que indica la saturación, o la proximidad de la misma, de la instalación que analiza. Así, valores superiores a uno pero próximos a él, indican que esa instalación tiene problemas y que en breve estará saturada. Valores inferiores a la unidad denotan la saturación de la instalación.

A la vista de los resultados obtenidos tras la elaboración del cuadro, se deducen las siguientes conclusiones en cuanto a las necesidades de cada una de las partes en que se ha dividido el sistema aeroportuario.

5.2.1. SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES

5.2.1.1. Campo de vuelos

El sistema *espacio aéreo/campo de vuelos*, con el tratamiento actual de reglas y procedimientos seguidos, se manifiesta insuficiente para atender el tráfico previsto en los periodos inmediatos, por lo que se precisará de las correspondientes reformas en su estructura para proveer la capacidad que se requiera.

Así pues, deberá disponerse de una nueva pista operativa antes de alcanzar la demanda mencionada, para atenderla convenientemente.

Por añadidura, debe reseñarse una circunstancia, ajena al ajuste capacidad/demanda, que repercute en las fechas de las medidas a adoptar sobre la conformación del campo de vuelos, y es la insularidad de Tenerife. Se cuenta con una única pista de vuelo en el aeropuerto del Sur, sin posibilidades dentro de normas de seguridad, de emplear la calle de rodaje paralela como pista de emergencia y con los condicionantes de su configuración, que invalidan al aeropuerto de Los Rodeos como alternativo. Esto ha hecho que Aena, ante la posibilidad de cierre del aeropuerto durante periodos de tiempo prolongados por colapso de la pista, por las trascendentales repercusiones sobre la economía de la isla, haya contemplado la construcción de una 2ª pista de vuelo, con anterioridad a la que por ajuste de capacidad/demanda correspondía.

Una actuación inmediata prevista en la pista actual de vuelo, de cara a mejorar los procedimientos de operación que en ella se llevan a cabo, es la instalación de un nuevo sistema de luces secuenciales y sistema de aproximación en la cabecera 08. Ésta y otra serie de mejoras (by-pass de acceso cabecera 08 ya realizado), asociadas a la mejora de los procedimientos operativos, van dirigidas a elevar la capacidad declarada del campo de vuelos de los 35 a los 42 movimientos a la hora.

5.2.1.2. Plataforma de estacionamiento de aeronaves

La plataforma de estacionamiento de aeronaves se considera insuficiente para cubrir la demanda prevista a partir del segundo de los períodos de estudio, siendo recomendable su ampliación .

Como respuesta inmediata a esta necesidad, actualmente se lleva a cabo la ampliación de la plataforma, aumentando hasta 43 las posiciones de estacionamiento.



5.2.2. SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS

5.2.2.1. Zona de pasajeros

El *Terminal de Pasajeros*, en su análisis global, posee una capacidad insuficiente para todos los horizontes en estudio, con valores de la relación C/D inferiores a uno, lo que indica saturación en los momentos de más tráfico (más demanda) y peor funcionamiento cuanto más bajo es el valor de C/D en los momentos de tráfico de diseño. Es, por ello, recomendable la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros a corto plazo, debido a la saturación que aparecerá atendiendo al concepto de calidad/diseño.

Como respuesta inmediata a esta falta de capacidad, existen una serie de actuaciones en curso y otras a ejecutar en los próximos años que elevarán la capacidad del aeropuerto a 3.700 pax/h en salidas y 4.000 pax/h en llegadas con niveles de servicio B y C respectivamente.

Estas actuaciones se concretan en:

Salidas: *En el área de facturación, ampliación de 4 módulos/oeste del edificio terminal, lo que supondrá 20 mostradores de facturación adicionales y otras 5 puertas de embarque remoto (actuación ya realizada).*

En las puertas, adaptación de procedimientos handling y policía, incremento del número de puertas (considerado en la ampliación de 4 módulos/oeste del edificio terminal), reposición de 4 pasarelas e instalación de otras 2 en las puertas actuales e instalación de 2 nuevas pasarelas en las nuevas puertas consideradas en la ampliación de los 4 módulos/oeste del edificio terminal.

Llegadas: *En tránsitos, construcción de una nueva sala de tránsitos y accesos.*

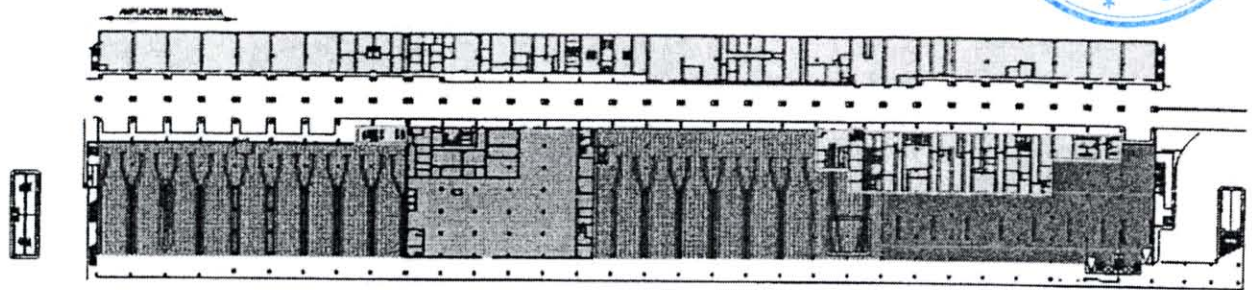
En recogida de equipajes, concentración de los carruseles en la planta sótano del edificio, creando un acceso directo de los pasajeros al parking de vehículos.

Más en general, se prevé asimismo de manera inmediata la *construcción de una sala de 1ª clase, la ampliación de la zona comercial en salidas, y la remodelación del bloque técnico.*

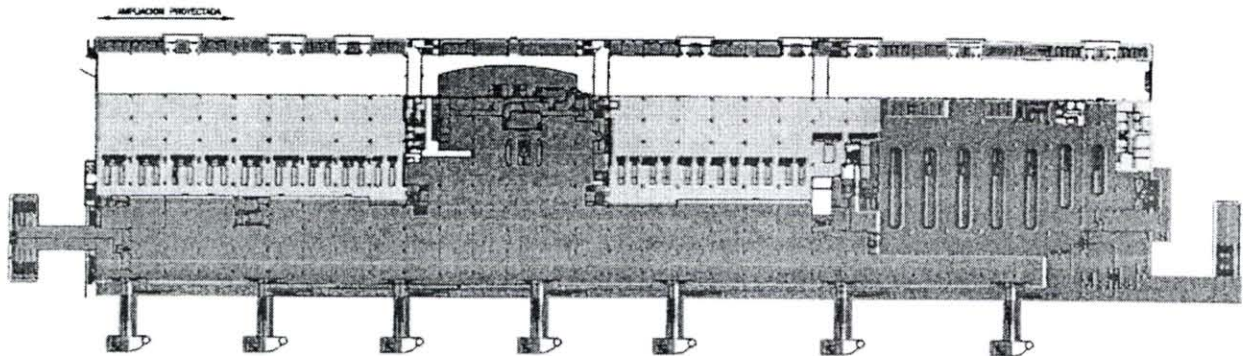
Estas actuaciones inmediatas, que resuelven el tratamiento del pasaje para una demanda de unos 9 millones de pasajeros anuales, resultará muy justa para el tratamiento del pasaje cuando se dé una demanda de 10 millones de pasajeros anuales, considerando que se aspira a proporcionar un nivel de servicio de calidad A, puesto que debe recordarse que el nivel de servicios que se oferta en los cálculos de capacidad con actuaciones inmediatas es de B en salidas y de C en llegadas. Los niveles de calidad de servicios A incrementan las superficies de la terminal y hacen necesario adelantar las actuaciones. Por este motivo, Aena tiene previsto un plan de actuaciones que incluye la construcción de un nuevo área terminal para tratamiento de pasajeros, con niveles de calidad A, que en su primera fase sea capaz para un tratamiento de 16 millones de pasajeros.



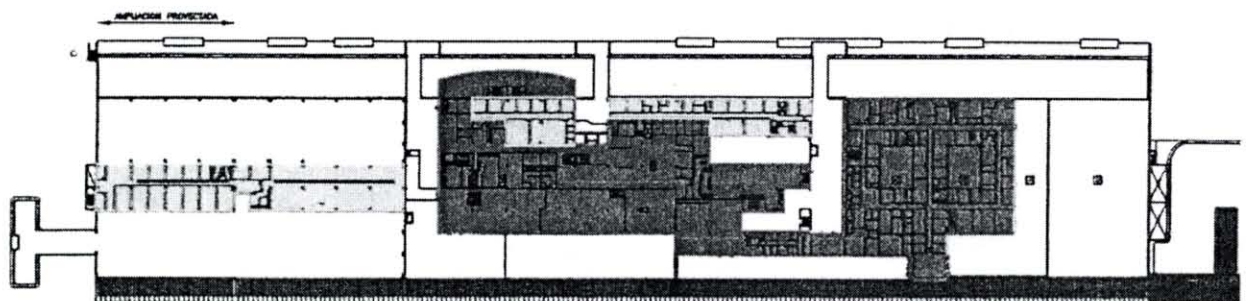
Gráfico 5.I
CONFIGURACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL



- Almacenes e instalaciones
- Terminal de carga
- Llegadas equipajes
- Salidas equipajes



- Facturación
- Salidas
- Llegadas
- Oficinas
- Zonas Comerciales - Rest./Cafetería



- Bloque Técnico
- Oficinas Compartidas
- Zonas Comerciales - Rest./Cafetería



El *área de estacionamiento* dedicada a los vehículos privados presenta una capacidad superior a las necesidades planteadas por los horizontes de estudio. Por su parte, la superficie destinada *estacionamiento de autocares*, será insuficiente para atender toda la demanda prevista.

Hay que considerar, sin embargo, que, los cálculos efectuados para el análisis de capacidad, consideran la totalidad de los puestos de aparcamiento de autocares existentes, cuando la realidad indica que los puestos reservados para autocares en el área del aparcamiento de pago apenas son ocupados, por su lejanía respecto al Edificio Terminal. De esta forma, este área de aparcamientos es ya claramente deficitaria, debiendo por tanto, emprender acciones tendentes a corregir este déficit, ya sea motivando el uso de los plazas existentes en el parking de pago o ampliando las superficies en el bordillo de llegadas.

El área de estacionamiento de la zona de carga requiere, para un ratio de 3 Tm año por m² una superficie de 8.400 m² para las 25.000 Tm esperadas anuales.

- Los *Accesos* son suficientes para atender la demanda prevista en todo el período considerado, y no precisan de actuaciones salvo las derivadas de la configuración en cada instante del área terminal, que pueden ocasionar la creación de nuevos accesos individualizados al área de actividades aeroportuarias, tanto desde el lado este como del oeste, especializado este último en la zona de tratamiento de pasajeros.

5.2.2.2. Otras zonas

En cuanto a otras zonas y edificios, cuyo estudio no se puede efectuar de forma clara mediante el parámetro C/D; *Zona de Servicios*, (Torre de Control, Edificio Contraincendios), *Zona industrial y modular*, *Zona de Aviación General*, *Zona de Abastecimiento Energético* (Parcela de Combustibles, Central Eléctrica y Red de suministro eléctrico, Centro de Emisores y Receptores, Redes de Saneamiento, Red de abastecimiento de agua potable); éstas no poseen necesidades derivadas del incremento de la demanda de tráfico, salvo la renovación de los equipos de ciertos edificios y las posibles actuaciones derivadas del desarrollo que se proponga para las instalaciones aeroportuarias, necesidades que se detallarán en partes posteriores del Estudio, cuando se defina el posible desarrollo aeroportuario.

El calendario de las actuaciones para estas zonas vendrá supeditado al de las acciones que se realicen para conformar la configuración elegida tanto para el desarrollo del campo de vuelos como el del área terminal.

Se recoge la delimitación de una zona para una nave industrial de gestión de residuos sólidos.

Como resumen podemos indicar que, con parámetros usuales en planificación, las necesidades mínimas más importante del resto del lado tierra del aeropuerto son los siguientes:

- Edificio Terminal de Carga: 5.000 m²
- Consumo de agua (m³) = 0,08·UTA – 388.277 = 929.323 m³
- Evacuación aguas residuales (m³) = 0,583·consumo agua = 541.795 m³
- Consumo energía eléctrica (Kwh/año) = 1,68776·UTA + 691.518 = 28.488.925 Kwh
- Líneas telefónicas (nº pares) = 0,0287·PHP = 218 pares
- Almacenamiento de combustibles (m³) = 0,002·UTA = 32.940 m³ <> 44.469 m²



5.3. ESPACIOS PARA DESPLIEGUE DE AERONAVES MILITARES

De acuerdo con lo estipulado en el Artículo 3. Punto 3, del Real Decreto 2591/1998, se establece como espacios para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo, 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 tierra.

La determinación de 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.

5.4. ESPACIOS PARA AUTORIDADES PÚBLICAS NO AERONÁUTICAS

Las necesidades de espacios para los distintos Departamentos Ministeriales de la Administración del Estado, en lo referente a oficinas de la Administración, al amparo de lo contenido en el R.D. 905/1991 y posteriores modificaciones del mismo (R.D. 1006/1993, 1711/1997 y 2825/1998) art.14, g), así como de la ley 2/1986, art. 12.1, y del R.D. 2591/1998, son contempladas de forma global en el dimensionado total de la superficie del edificio singular de que se trate (Terminal de Pasajeros, Terminal de Carga, edificio de Aviación General, etc.), según la ubicación más idónea del servicio a prestar. Dichas superficies vendrán recogidas de forma detallada en el correspondiente proyecto de modificación/reforma, ampliación o construcción del edificio en cuestión, así como, si se requiriese, la parte de plataforma asignada, para lo cual se recabará la información oportuna de las partes interesadas, mediante reuniones convocadas por la Dirección del Aeropuerto, al objeto de definir la mejor localización y espacio necesario para los mismos, dentro de las funciones específicas a desarrollar propias de su cometido, compatibles con la funcionalidad aeroportuaria.



5.5. LIMITACIONES Y TIPOLOGÍA DEL AEROPUERTO

El análisis de tráfico efectuado permite categorizar fácilmente al Aeropuerto de Tenerife - Sur como un *típico aeropuerto insular turístico no estacional*, que viene caracterizado por:

- a) Un tráfico predominantemente internacional, siendo en su mayoría chárter, de ahí su carácter eminentemente turístico, y en menor medida el regular.
- b) Un tráfico regular nacional de pasajeros residentes en la isla y con viajes concentrados en polos de gestión o de negocio, como son Madrid, Tenerife, Las Palmas y Barcelona, y de características constantes en su distribución a lo largo del año.
- c) Una ausencia de estacionalidad en el conjunto del tráfico motivada por la buena climatología reinante durante todo el año.

En los siguientes párrafos, se expone de forma sucinta la problemática encontrada en el funcionamiento del aeropuerto en su dimensión actual:

- a) La existencia de dos aeropuertos en la isla de Tenerife presenta un modelo muy singular de equipamiento en los servicios de transporte, muy distinto a cualquier otra situación que se pueda presentar en la geografía insular española.

Esta abundancia en instalaciones aeroportuarias puede hacer pensar, principalmente a los defensores de la idea del excesivo número de aeropuertos existentes en España, que el coste de ambas instalaciones puede ser excesivo para la nación.

La realidad es muy diferente, ya que las especiales características físicas y operativas de cada instalación hace que la misión a ejecutar dentro del programa de transportes de la isla sea distinta a la par que especializada, y así ambos aeropuertos son altamente rentables para la nación tanto económica como socialmente.

El Aeropuerto de Tenerife Sur, *Reina Sofía*, desarrolla una función fuertemente orientada al desarrollo económico de la isla, siendo la fuente principal de entrada del turismo tinerfeño, mientras que el Aeropuerto del Norte, *Los Rodeos*, al estar especializado en el tráfico interinsular desarrolla una labor eminentemente social.

Hoy por hoy, ambos aeropuertos son tan imprescindibles en la isla, como rentables para el Ente Público Aena, responsable de la gestión de los aeropuertos españoles.

Consideraciones sobre el papel que la industria del transporte aéreo juega en la economía y política social insular proporcionan a ambos aeropuertos posición de privilegio, por lo que no debería cuestionarse en modo alguno el cierre de cualquiera de ellos.

- b) Tras el análisis realizado de evaluación de déficits y necesidades, puede afirmarse que la capacidad del espacio aéreo, medida desde la perspectiva de los medios actuales de operatividad, es suficiente para acoger cualquier incremento previsto de la demanda que se origine en el futuro, debido a la puesta en funcionamiento del plan SACTA en Canarias, y otras mejoras. En estos momentos, sin embargo, y debido a los procedimientos interoperacionales seguidos, el espacio aéreo próximo al aeropuerto limita la capacidad de éste a aproximadamente 35 operaciones, que con una serie de mejoras operacionales podría aumentarse hasta 42 operaciones horarias.



- c)** El campo de vuelos, en su configuración actual, tiene una capacidad insuficiente para gestionar la demanda prevista, a partir del primero de los periodos de actuación contemplados en el Estudio. Por tanto, es necesaria la construcción de una nueva pista de vuelos, que palíe dicha insuficiencia, y ello exigirá el uso de terrenos, que sin embargo podrán obtenerse mayormente de las propias reservas existentes actualmente en el aeropuerto.
- d)** La plataforma es capaz teóricamente de tratar el tráfico actual y futuro próximo, hasta el medio plazo, dadas sus dimensiones y configuración actual. Necesariamente habrá de ampliarse cuando la demanda supere la capacidad. Tradicionalmente ha venido soportando un elevado número de estancias y altos tiempos de operación de las aeronaves, hecho que ha obligado a restringir estas actividades a la Dirección del Aeropuerto en el planteamiento de estancias en la misma reduciendo el número de ellas, y es de desear que permanezca vigente esta política a fin de no colapsar la plataforma prematuramente. Es deseable, sin embargo, una ampliación de plataforma para incrementar el número de posiciones de contacto de aeronaves, consistente con la mejora de la calidad de servicio que se pretende en el tratamiento del tráfico aeroportuario y de cara al último horizonte de actuación contemplado en el Estudio.
- e)** El edificio terminal de pasajeros, en su actual configuración, y a pesar de la última ampliación efectuada, se muestra insuficiente, en algunas áreas, para tratar con los niveles de calidad adecuados, la demanda de tráfico. Este déficit no se resolverá tampoco con la serie de actuaciones actualmente en marcha tendentes a ampliar esta capacidad, por lo que deberá procederse, o a una nueva ampliación y remodelación, o bien a la construcción de un nuevo edificio en el lugar apropiado, acción que se definirá en documentos de desarrollo posteriores a este Plan Director. Como condición de diseño se exigirá que se produzca un aumento notable del número de posiciones de aeronaves asistidas por pasarela, lo que determinará la configuración específica del área terminal de pasajeros. Dicha configuración es posible que ocasione el necesario traslado de algunas dependencias aeroportuarias.
- Las restantes actuaciones en el Área Terminal (Edificio Terminal de Carga, Aparcamientos, etc..) necesarios para paliar las deficiencias detectadas y enumeradas, no deben de tener mayores dificultades en ejecutarse, salvo las derivadas de la difícil orografía y la obligada continuidad en la operación, dada la existencia de amplios terrenos en donde desarrollarlas.
- f)** La oferta del aeropuerto para lugares de descanso y servicios sociales a los trabajadores y empleados es suficiente en la actualidad. Se deberá no obstante, no olvidar el contemplar en las actuaciones a realizar, que se mantengan las superficies necesarias tanto para los trabajadores fijos en el aeropuerto como a aquellos que pasan por su actividad muchas horas en el recinto aeroportuario.
- g)** La oferta del aeropuerto para lugares y superficies comerciales es deficitaria. Como además el aeropuerto acoge un tráfico importante de pasajeros que permanece largas horas en el edificio terminal, además de los que realizan tránsitos, deberá ofrecer una importante oferta de áreas de diversión, reunión, comercio e incluso hoteles y oficinas ligadas con la actividad aeroportuaria.
- h)** Aunque existe oferta de suelo para usos industriales en el aeropuerto, ésta es tan escasa y a la vez tan anárquica en su estructuración, que debería ignorarse y reservarse un amplio área adecuado para estos fines y ordenado en su estructura y faseado de implantación.



Como resumen-diagnóstico final, el Aeropuerto de Tenerife Sur comienza a presentar, en ciertas áreas, insuficiencias para tratar el tráfico futuro por lo que debe actuarse para resolver esta situación, manteniendo en todo momento la oferta en los niveles de calidad adecuados, de acuerdo con la imagen que se pretende ofrecer de la isla a sus visitantes, como destino turístico competitivo, imagen que será valorada en momentos tan señalados como son la llegada y salida de la Isla.

El haber contado desde su inicio con un Plan Director ambicioso propicia, por otra parte, distintos posibles desarrollos válidos para acoger grandes crecimientos de tráfico, hecho que en otros aeropuertos no es posible realizar al no haberse contado en origen con esta figura de planificación.

El campo de vuelos presenta el inconveniente de contar con una única pista de vuelos en este aeropuerto, y de no tener la posibilidad de utilizar calles de rodaje como pistas de emergencia, no siendo tampoco aconsejable el uso alternativo del Aeropuerto de Tenerife Norte, dadas las limitaciones de su configuración.

Por este motivo, unido al de la necesidad de servir la demanda prevista – que supera la capacidad del campo de vuelos actual–, la propuesta del Plan Director contempla la necesidad de disponer de una segunda pista en el desarrollo previsible.

La zona terminal de pasajeros, y principalmente el edificio terminal, empieza a acusar, tanto el extraordinario y continuo incremento que el tráfico ha alcanzado en los últimos años, como el estar alcanzando el agotamiento normal de la etapa de proyecto en el uso propio de la instalación, ya que se encuentra en el tramo final de su capacidad de diseño.

Este área, deberá además cambiar fundamentalmente en la trayectoria llevada en su oferta de servicios y tipo de instalación, pasando de ofrecer unos servicios correctos pero austeros y no apropiados a un turista alegre, y a un tipo de oferta más apropiada y lujosa de acuerdo con la venta de los productos que debe hacer la isla, en forma similar a la que hacen los aeropuertos clave de otros países, paraísos del turismo, como Florida (Tampa), Hawai (Honolulu), Indonesia (Yakarta), etc.

Los aparcamientos acusan, como ya se ha mencionado, ciertos problemas de falta de capacidad. Aunque existen parcelas y zonas urbanizadas, estas áreas están desarrolladas con una timidez que debe superarse en un desarrollo más ambicioso a la par que acorde con el desarrollo final del aeropuerto.

Dentro de este conjunto citado de limitaciones, las relativas al área de pasajeros y a la oferta de superficies urbanizadas, pueden ser resueltas con tranquilidad, al no afectar en forma tan profunda a la capacidad de la instalación.

Este escalamiento de prioridades debe tenerse en cuenta a la hora de proceder a la adecuación del aeropuerto a las necesidades estimadas.

El aeropuerto puede ofrecer, dada su situación y posibilidades de desarrollo, una excelente imagen acorde con los servicios turísticos que promociona esta isla.

La contrapartida a esta excelente oferta, será un alto incremento de tráfico, que además está favorecido por las normativas de liberación del tráfico aéreo, la consolidación del tráfico interinsular de tercer nivel y la ausencia de fronteras entre los países de la Unión Europea, por lo que parece lógico presagiar que con la aglutinación de todos estos factores no va a ser difícil para el aeropuerto llegar a alcanzar en forma rápida la situación comentada de la necesidad de ampliación del campo de vuelos, que será el elemento del aeropuerto que acapare la inmediata saturación.