



DOCUMENTO IV

**ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL DESARROLLO PREVISIBLE DEL
AEROPUERTO**



1.1. Introducción	2
1.2. Inversiones para el desarrollo previsible	3



1.1. INTRODUCCIÓN

El presente documento expone los costes de desarrollo de la ampliación del Aeropuerto en su desarrollo propuesto, tal y como se recoge en el presente Plan Director.

Estos costes son estimados y no incluyen los costes de las inversiones realizadas, en fase de ejecución o previstas incluidas en la actual proyecto de mejora del campo de vuelos, que se ha tomado como punto de partida.

Estas inversiones incluyen los costes necesarios para la adquisición de terreno, y la obra civil (campo de vuelos, áreas terminales, urbanizaciones, etc.), pero no el coste de la creación del Parque Aeronáutico, aunque sí la adquisición del terreno donde será implantado, ya que se encuentran dentro de la Zona de Servicio del aeropuerto.

Estas inversiones se pueden dividir en dos grupos. Las inversiones inmediatas se prevén para solventar la saturación del aeropuerto a corto plazo y deben realizarse lo antes posible, mientras que el resto de inversiones deben realizarse en función de la evolución de la demanda y de la decisión sobre el crecimiento del aeropuerto hasta completar el máximo desarrollo propuesto.

Hay que recordar que en la actualidad el aeropuerto no es capaz de hacer frente a las demandas en posiciones de estacionamiento en plataforma y de hangares solicitados por sus usuarios, y que éstos tienen importantes previsiones de crecimientos a corto plazo (periodo de 2 a 3 años).

Dentro de la primera fase se engloba todo el desarrollo del campo de vuelos correspondiente a pistas, mientras que el resto de inversiones se acometen en los dos periodos.



1.2. INVERSIONES PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

En este documento se trata de evaluar las inversiones que hacen frente a las necesidades enunciadas en el capítulo 5 y que son las que provocan el desarrollo previsible del aeropuerto, expuesto en el capítulo 6 y en los planos 4.1 y 4.4.

Tabla 1.1.- Inversiones en infraestructuras para el desarrollo previsible

Concepto	Ud.	medición	Coste unitario	Total (Mptas)	Total (Euros)
Adquisición de terrenos	m ²	576.779	1.000	576,779	3.466.512
Movimiento de tierra	m ³	4.860.000	450	2.187,000	13.144.135
Ampliación de la plataforma aviones	m ²	107.287	10.000	1.072,870	6.448.079
Nueva plataforma de helicópteros, FATO y calle de acceso a calle de rodaje	m ²	52.818	10.000	528,180	3.174.426
Hangares, talleres y almacenes	m ²	20.706	50.000	1.035,300	2.500.210
Hangares, talleres y almacenes helipuerto	m ²	6.722	50.000	336,100	7.713.149
Edificio Terminal de pasajeros	m ²	3.200	130.000	416,000	6.222.278
Edificios de aulas y oficinas	m ²	9.872	130.000	1.283,360	2.020.002
Urbanización	m ²	131.852	6.000	791,112	4.754.679
Total				8.226,701	49.443.469

La adquisición de terreno incluye todo el terreno incluido en el límite de la Zona de Servicio Propuesta (planos 4.1 y 4.4) y que se encuentra dentro de la Zona de Servicio Actual (plano 3), estos área incluye los terrenos que dentro del desarrollo previsible del aeropuerto son terrenos de reserva, entre los que se encuentran los destinados al Parque Aeronáutico.

Prácticamente la totalidad de los movimientos de tierra que se deben hacer consisten en la retirada del suelo fértil, la formación de terraplén con aporte de material procedente de algún terreno cercano y la compactación de este material de aporte. La medición realizada incluye todo el área comprendida desde la plataforma del helipuerto por el oeste hasta los límites previsto y actual de la Zona de servicio por el Sur y el Este respectivamente.

La ampliación de la plataforma de aviones incluye tanto los espacios destinados a estacionamiento de aeronaves como las calles de rodaje de acceso a puestos de estacionamiento y a hangares o talleres.

La inversión para la construcción del nuevo helipuerto ha quedado dividida en tres partes:

- la construcción de la calle de acceso, la zona de tomas y despegues y la plataforma
- la construcción de hangares y talleres que ocuparían 6.722 metros cuadrados
- la urbanización en la parte que le corresponde con la creación de su acceso por tierra y sus plazas de aparcamiento frente a los hangares.

Los edificios de aulas y oficinas serían semejantes al actual edificio de servicios, y su medición responde a edificios con cuatro alturas. Por su parte, el edificio terminal de pasajeros está considerado únicamente con dos alturas.

En el apartado de urbanización están incluidas las carreteras interiores y los aparcamientos en superficie, tanto los que se encuentran frente al edificio terminal y a los edificios de aulas y oficinas, como los que se sitúan frente a los hangares.



Además de las inversiones anteriores en infraestructuras habrá que añadir las siguientes en equipos e instalaciones.

Tabla 1.2.- Inversiones en equipos e instalaciones para el desarrollo previsible

Concepto	Ud.	medición	Coste unitario	Total (Mptas)	Total (Euros)
Torres de iluminación plataforma	Ud.	48	1.000.000	48,000	288.486
Vallado perimetral y seguridad	m	2.100	3.000	6,300	37.864
Nueva depuradora	Ud.	1	100.000.000	100,000	601.012
Total				154,300	927.362

En esta tabla no se encuentra la inversión necesaria para la puesta en funcionamiento del Parque Aeronáutico, aunque si la adquisición de los terrenos necesarios, que en el desarrollo previsible del aeropuerto deben ser adquiridos como terreno de reserva.

Tampoco se encuentran incluidas las inversiones que ya están programadas, esto es, la nueva calle de salida rápida, la nueva torre de control y la modificación de la posición del NDB y del Centro de Emisores.

Ilustración 1.1.- Distribución de las inversiones inmediatas

