



## 7. MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE



## 7.1. DESCRIPCIÓN DE LA CONFIGURACIÓN DEL AEROPUERTO

Tomando como base los Parámetros de Diseño, que se han considerado para la elaboración de este Plan Director, se plantea el criterio de desarrollar el aeropuerto de forma coherente con su máximo desarrollo que se determina en base a la potencialidad a muy largo plazo.

Los análisis de coste-beneficio realizados en apartados anteriores para la determinación de una alternativa de desarrollo, desaconsejan el incremento la longitud de la pista existente. Los principales aspectos que justificaban esta determinación derivan del alto coste de las inversiones necesarias para unas previsiones de demanda pequeñas, así como del impacto medioambiental sobre poblaciones próximas. Esta conclusión permanece válida en el máximo desarrollo posible.

No obstante, adicionalmente a lo expuesto anteriormente, el aeropuerto podrá impulsar el desarrollo de zonas de carga, zonas de actividades logísticas y zonas de actividades complementarias y de apoyo a las operaciones aeronáuticas, de forma moderada y acorde al tamaño de la isla. La concepción de estas zonas facilitará la implantación de actividades logísticas de valor añadido y la implantación del aeropuerto con el resto del sistema de transportes por carretera de la isla.

### 7.1.1. Subsistemas y áreas

Dentro del ámbito del área de servicio del aeropuerto se han de considerar diferentes zonas de acuerdo con los usos que les han de ser propios. A efectos de su delimitación y clasificados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 2591/1998, se pueden distinguir las siguientes zonas en función de sus actividades.

- Sistema General Aeroportuario. Integrado por los siguientes subsistemas:
  - Subsistema de movimiento de aeronaves.
  - Subsistema de actividades aeroportuarias.
    - Zona de Servicios.
    - Zona de pasajeros.
    - Zona de carga.
    - Zona industrial.
- Área de cautela aeroportuaria.

En el Plano 4 se muestra la configuración del aeropuerto en su máximo desarrollo posible. A continuación se describe el contenido y situación física de los diferentes ámbitos.

#### ***Subsistema de movimiento de aeronaves***

Ocupa los espacios destinados al movimiento de aeronaves en tierra, los espacios destinados a pistas de aterrizaje y despegue y estacionamiento de aeronaves. En ella se sitúan además las instalaciones técnicas necesarias para garantizar la operatividad de las aeronaves.

#### ***Zona de servicios***

Lo constituyen los ámbitos necesarios para dar servicio directa o indirectamente a las aeronaves o que para el normal desarrollo de su actividad deben tener acceso directo a plataforma. Incluyen los espacios para servicios de aviación general, helipuerto, mantenimiento de aeronaves

y material de equipos de tierra para handling de rampa, los de mantenimiento de los vehículos y bases operativas para flotas de transporte interior, almacenamiento y suministro de combustible y las áreas multifuncionales de talleres y oficinas de compañías aéreas. Su situación física es en todo caso inmediata o próxima a la plataforma de movimientos de aeronaves.

Inicialmente se distinguen dos espacios diferentes. El primero situado al Norte del Edificio de Servicios destinado a la posible implantación de una nueva torre. Un segundo existente, destinado al almacenamiento de combustible.

### ***Zona de pasajeros***

Su objeto es la llegada, salida y conexión de pasajeros y equipajes. Por su propia naturaleza ha de contener áreas para edificios terminales, parrilla de taxis, aparcamientos para vehículos incluidos los de larga estancia en tanto no se desarrollen el subsistema para ellos previsto, espacios para carga y descarga de viajeros, de entrega y recogida de coches de alquiler y, en su caso, de espera y acumulación, espacios comerciales y de atención al pasajero en cualquiera de los aspectos vinculados al transporte aéreo, sea de salida y llegada, de espera y estancia, de control, de información, de servicios en cualquiera de las vertientes relacionadas con negocios o turismo, así como los requeridos por los aspectos de seguridad. Asimismo integran este subsistema los accesos necesarios para su buen funcionamiento.

Este subsistema comprende físicamente los espacios destinados a la terminal actual, a su imagen ampliada/o nueva terminal de Llegadas y nuevas áreas de emergencia.

### ***Zona de carga***

Su objeto es la recepción y expedición de carga aérea en cualquiera de sus modalidades de forma que se garantice su accesibilidad a la plataforma de estacionamiento de aeronaves y capacidad de consolidación y desconsolidación de la carga aérea. La eficiencia de estas actividades requieren adicionalmente disponer de los accesos de vehículos pesados, su estacionamiento en espera, las oficinas de los agentes de transporte, y de espacios para la prestación de los servicios complementarios para un ágil desarrollo de sus actividades. Estos espacios tendrán su acceso controlado.

### ***Zona industrial***

El objeto de este espacio es facilitar apoyo a las actividades de carga aérea. Intimamente unida a la actividad de carga aérea comprende los suelos destinados a emplazar actividades de transporte, almacenamiento y de servicios de valor añadido y, en general, apoyo al tránsito de mercancías del aeropuerto.

Su posición dentro de la zona de servicio del aeropuerto es físicamente inmediata al subsistema de terminal de carga aérea.

## **7.2. CAPACIDAD DEL AEROPUERTO EN SU MÁXIMO DESARROLLO**

Del análisis de los resultados de los modelos de simulación realizados y la aplicación de los "ratios" en vigor utilizados en la planificación aeroportuaria, la instalación propuesta en el máximo desarrollo posible es suficiente para satisfacer la siguiente demanda de tráfico de pasajeros y aeronaves:

**CUADRO IV. CAPACIDAD MÁXIMA DEL AEROPUERTO**

PASAJEROS		AERONAVES	
Movimiento de Pasajeros/Año	550.000	Movimiento de Aeronaves anuales	30.000
Movimiento de Pasajeros Hora Punta	600	Movimiento de Aeronaves Hora Punta	22

**7.3. ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA**

En el Plano nº 4 "MAXIMO DESARROLLO POSIBLE: SGA Y ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA", se indican las áreas de cautela aeroportuaria, que la Administración debiera preservar en cuanto a su cualificación de suelo para posibilitar el posible desarrollo último del aeropuerto. Estas áreas quedan delimitadas aproximadamente de la siguiente forma:

- Por el lado Oeste la carretera hasta una línea paralela a la pista trazada a 215 m aproximadamente del eje de pista. Esta línea se prolonga formando una franja paralela a la pista hasta un punto anterior a la actual planta depuradora (se proponen unos 600 m).