



6. DESARROLLO PREVISIBLE



6.1. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

6.1.1. Motivación del Estudio

El Aeropuerto de Lanzarote se encuentra vinculado de forma marcada, como todos los insulares, con el entorno en el que se sitúa. Así el hecho de ser el único aeropuerto de una isla con especiales medidas de prevención medioambiental, muestra de ello es su declaración de Reserva de la Biosfera, marca su evolución de acorde con un desarrollo compatible con el medio ambiente, principio que vertebra el Plan Insular de Ordenación Territorial. Por tanto, el crecimiento del aeropuerto será gradual, aunque empujado por las presiones del desarrollo turístico, acorde con la evolución asumible por el ordenamiento territorial.

Tres son los principales focos de atención para el desarrollo a corto plazo del Aeropuerto:

- a) *La capacidad del espacio aéreo limitada por la cercanía del Aeropuerto de Fuerteventura dentro del mismo TMA Canarias y la falta de control radar en este espacio aéreo. Esta limitación está en vías de solución con la instalación de un nuevo radar.*
- b) *La capacidad de la plataforma de estacionamiento de aeronaves insuficiente para la demanda a servir y a la inexistencia de plataforma de aviación general, cuyas aeronaves estacionadas agudizan aún más el problema. El aumento de la superficie de plataforma por tanto debe venir, por un lado de la creación de una plataforma específica para aviación general y por otro del aumento de la existente para acomodar a más aeronaves comerciales. También se habrá de adaptar a los nuevos procedimientos de estacionamiento, incorporando posiciones en "push back", lo cual aumentará también la capacidad de la actual plataforma.*
- c) *Las deficientes instalaciones de carga, atendida actualmente en una pequeña nave compartida con talleres. Por tanto, se construirá una adecuada terminal de carga nueva que satisfaga la demanda.*

Otros puntos a considerar son el poco desarrollo de infraestructuras de apoyo entre las que se pueden encontrar: edificio de servicios generales, hangares-taller, instalaciones propias de aviación general, edificio para catering e instalaciones de mantenimiento de coches de alquiler entre otras.

A fin de adecuar el uso de la actual pista para aproximaciones por la cabecera 21 se prevé construir una salida rápida para el pronto desalojo de la pista por la aeronave entrante, sin necesidad de llegar al final de la pista y el balizamiento de los obstáculos en la aproximación, necesario para que las autoridades del aeropuerto autoricen la aproximación instrumental de no precisión ya publicada en AIP.

La ampliación de plataforma necesaria según el punto b) se ve condicionada, primeramente por la reserva del espacio ocupado para una previsible segunda pista y en segundo lugar por las instalaciones que físicamente limitan el crecimiento, como son la parcela de combustibles, el edificio del servicio de extinción de incendios (SEI) y parte de las instalaciones militares. Los combustibles se trasladan a tercera línea, lejos de la codiciada primera línea, el SEI será desplazado al otro lado de la pista, entre la actual pista cerca de la cabecera 21 y la futura pista. Las instalaciones militares por último van a ser alojadas cerca de la cabecera 03, y entre ésta y la nueva pista de forma que no interfieran en la operación de la pista ni de la calle de rodaje cuando se utilice como pista de emergencia.



6.1.2. Relación de alternativas

Una vez calculada la capacidad de los distintos elementos de cada una de las zonas del Sistema General Aeroportuario, y valoradas las necesidades que se presentarán con la evolución prevista del tráfico, se procede a la propuesta de una serie de alternativas para el desarrollo del aeropuerto. El objeto de este apartado será, por tanto, exponer las diferentes posibilidades de crecimiento de las instalaciones y, de esta forma, facilitar la comparación entre las mismas y poder adoptar la solución que se estime más conveniente.

Por esta razón, se han analizado la serie de propuestas como alternativas de desarrollo del Campo de Vuelos, que se enumeran a continuación:

- **Alternativa 1:** Construcción de una nueva pista de vuelo
- **Alternativa 2:** Adecuación de la rodadura actual como pista de vuelo.

6.1.2.1. ALTERNATIVA 1. Construcción de una nueva pista de vuelos.

Antes de recoger las distintas soluciones planteadas para una segunda pista, se determina como longitud óptima de la misma, para el Aeropuerto de Lanzarote, la de 3.000 m., a fin de que no se penalice la operación de aeronaves de grandes dimensiones y de aeronaves con largas longitudes de etapa en despegues por la cabecera 08 (la operación normal). Sólo en caso de cambio de la configuración de los vientos dominantes y para despegues por la cabecera 26 se producirían algunas pequeñas restricciones, debidas a la pendiente contraria de la pista.

Las distintas soluciones a estudiar se analizan en base a las siguientes variables consideradas:

- Presencia de obstáculos que perforan las superficies limitadoras (el Anexo 14 de la OACI).
- Expropiaciones necesarias, valoradas tanto en superficie total como en coste de dicha superficie, de los terrenos adyacentes al aeropuerto y que limitan su crecimiento.
- Longitudes de pista a construir ganando terreno al mar (construcción con elevado coste).
- Influencia sobre las instalaciones y estructuras actuales del aeropuerto y zonas pavimentadas ya existentes.
- Situación relativa de la pista respecto a las terminales.
- Distancias entre cabeceras de pista y plataforma.
- Pendientes longitudinales de la nueva pista (en los límites de OACI en su Anexo 14)
- Contaminación ambiental por ruido en los núcleos urbanos cercanos.
- Coeficiente de utilización lo más alto posible.

Se analiza la única posibilidad existente de pista cruzada.

Para caracterizar las diferentes soluciones se utilizarán los tres parámetros siguientes:

D1: Distancia del punto de intersección entre pistas al umbral 21 actual, medido sobre el eje de la pista actual.



D2: Distancia del punto de intersección de pistas al umbral situado más al NE de la pista a proponer, medido sobre el eje de la pista nueva.

α : Orientación de la pista que se propone con respecto al Norte Geográfico.

Así se tienen como cuatro primeras soluciones las recogidas en el cuadro 6.I, y pueden verse en el gráfico 6.I.

CUADRO 6.I.
SOLUCIONES PROPUESTAS. LANZAROTE

SOLUCIÓN	D1 (m.)	D2 (m.)	α
S1	2.400	2.337	49,5°
S2	500	0	54,0°
S3	1.334	1.050	51,5°
S4	1.334	Sin Definir	67,5°

Fuente: Elaboración Propia

Se descartan a priori la solución S1 así como sus posibles variaciones en cuanto a orientación y modificaciones en la distancia del punto de intersección al extremo NE, resultando desaconsejables debido a su mala posición relativa respecto al terminal actual y las obras a realizar sobre el mar.

En cuanto a la solución S2 y sus variaciones de orientación, son también desechables al estar excesivamente próximas al terminal actual, lo que obligaría al derribo y posterior reconstrucción de la práctica totalidad de los edificios e instalaciones actuales.

La orientación de la solución S3 así como su situación, invaden las zonas más caras de las urbanizaciones adyacentes, por lo que debe quedar descartada dado su elevado coste.

La solución S4 mejora las condiciones respecto a las anteriores en lo referente a tipo de suelo expropiado (más barato aquí al ser Suelo Rústico Residual), influencia sobre el actual terminal y su desarrollo, operatividad del conjunto de la nueva pista e instalaciones actuales, menor impacto ambiental en las poblaciones cercanas, poco terreno ganado al mar, permite la futura instalación de un sistema de aproximación de precisión, etc.

Para la búsqueda de mayor precisión, se analizan distintas familias de pistas desplazando el punto de intersección sobre el eje de la pista actual a intervalos de 150 m. a partir del punto de referencia de la S4; tomándose tres puntos hacia el N y tres hacia el S. En cada punto de referencia se estudian orientaciones desde los 67,5° (máx. orientación con respecto al N geográfico con un 95 % de coef. de utilización) hasta la limitación de obstáculos debido a la presencia del Tahiche y las curvas de nivel de 50 y 60 m adyacentes a la cabecera NE.

CUADRO 6.II.
FAMILIAS DE SOLUCIONES. LANZAROTE

Familia	Dist. Al Pto. Inters. S4	Orientación desde el N-GEO			
		1	2	3	4
A	450 m. al N	52,5° (A1)	57,5° (A2)	62,5° (A3)	67,5° (A4)
B	300 m. al N	52,0° (B1)	57,5° (B2)	62,5° (B3)	67,5° (B4)
C	150 m. al N	51,8° (C1)	57,5° (C2)	62,5° (C3)	67,5° (C4)
D	150 m. al S	51,3° (D1)	57,0° (D2)	62,5° (D3)	67,5° (D4)
E	300 m. al S	51,0° (E1)	57,0° (E2)	62,0° (E3)	67,5° (E4)
F	450 m. al S	50,5° (F1)	55,5° (F2)	61,5° (F3)	67,5° (F4)

Fuente: Elaboración Propia



Las posibles soluciones correspondientes a las familias A y B se han descartado debido a razones de operatividad, incidencia en urbanizaciones cercanas y sobre las actuales instalaciones.

Todas estas soluciones son valoradas en función de las siguientes variables:

1. Existencia de obstáculos perforando superficies limitadoras.
2. Expropiaciones.
3. Longitud de pista a construir sobre el mar.
4. Edificios actuales del Aeropuerto afectados y pavimentaciones existentes afectadas.
5. Lejanía al terminal actual.
6. Pendiente Longitudinal de la pista.
7. Distancias de carreteo.
8. Afección sonora.

Finalmente se ha considerado como propuesta definitiva para una posible futura pista, la solución "S4", pero girándola en sentido horario hasta formar $48^{\circ} 45'$ con la pista actual. En esta posición, se consigue un menor impacto sobre Arrecife al alejarse la trayectoria de despegue de la población, así como que las superficies limitadoras de obstáculos se desplacen hacia el Sur de la ciudad, por otro lado se aleja la cabecera 08 de las urbanizaciones del SW del Aeropuerto.



GRÁFICO 6.1 SOLUCIONES PROPUESTAS



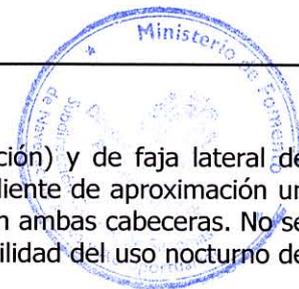


6.1.2.2. ALTERNATIVA 2. Adecuación de la calle de rodaje como pista de emergencia.

Debido a la proximidad de la calle de rodaje paralela a la plataforma, si se habilita ésta como pista de vuelo instrumental de no precisión, es decir, respetando una franja de 150 metros a cada lado del eje y una superficie de transición con una pendiente de 1/7, se haría imposible no sólo el estacionamiento de aeronaves en toda la plataforma (salvo las posiciones de contacto del edificio terminal y aún éstas con restricciones) sino también el movimiento por la calle de rodaje interior. Por consiguiente, es conveniente adecuar la calle de rodaje como pista de emergencia de vuelo visual de clave 4E. Debe considerarse que dichas condiciones de vuelo visual se dan en el aeropuerto en media anual el 100% del horario diurno.

Para llevar a cabo esta adecuación hay que efectuar una serie de medidas en diversos ámbitos, como son:

- Características físicas: habrá de ampliarse la anchura de la calle de 22,5 m. a 45 m., con un margen de 7,5 m. La pendiente debe ser menor del 2% y en ninguna parte de la pista de emergencia la pendiente debe ser mayor del 1,25%, excepto en el primer y cuarto de pista que debe ser menor del 0,8%. Los cambios de pendiente y la superficie de la pista (coeficiente de rozamiento, textura) deben satisfacer los requisitos exigidos por el Anexo 14 de la OACI. La pendiente transversal deberá ser menor del 1,5%. Se dotará a la pista de una franja a 75 m. cada lado del eje y a 60 m. de distancia del umbral y se la dotará de las características normalizadas por OACI en cuanto a pendiente y resistencia. Se eliminarán los obstáculos fijos del área comprendida en la franja y los móviles se retirarán cuando se opere en la pista de emergencia. Se proveerá así mismo a la pista de emergencia de área de seguridad de extremo de pista (90 x 90 m.), de zona libre de obstáculo y zona de parada.
- Restricción y eliminación de Obstáculos: Aparte de la retirada de los objetos fijos de la franja y los móviles cuando esté en uso la pista, habrá de eliminarse cualquier obstáculo que ponga en compromiso la seguridad de la operación perforando las superficies limitadoras de obstáculos. En el caso de pista de vuelo visual las superficies a considerar son:
 - a) Superficie horizontal interna, de características parejas a la de la pista principal pero desplazada transversalmente la distancia existente entre ejes (180 m.) con lo que no se impondrán nuevas apreciables restricciones a las existentes.
 - b) Superficie cónica. Igual ocurre que con el caso anterior sólo se ve desplazada transversalmente 180 m.
 - c) Superficie de Aproximación. Constituida por una superficie que empieza a 60 m del umbral y con anchura de 150 m. para diverger con un 10% a cada lado y subir hasta los 3.000 m de distancia con una pendiente del 2,5 %. Esta superficie es la responsable de que el umbral 21 R se deba retranquear aproximadamente 375 m. (a falta de un estudio más detallado) respecto de la pista principal para poder salvar los edificios al otro lado de la carretera Arrecife-Yaiza y el gálibo de ésta, resultando una longitud de aterrizaje por el umbral 21 de 2.035 m.
 - d) Superficie de transición: Parte de la franja y se eleva a razón de 1/7. Esto provoca que de utilizarse la pista 03L-21R para emergencias no debe haber estacionada ninguna aeronave en las posiciones de la plataforma cercanas a la pista de emergencia, así mismo se debe restringir el paso de aeronaves de altura mayor de 7 m. por la calle de rodaje interior actual de la plataforma.
- Ayudas Visuales: como son las señales designadoras de pista 03L-21R (renombrándose la actual pista como 03R-21L), de eje de pista, de umbral, de punto de visada



(recomendación), de zona de toma de contacto (recomendación) y de faja lateral de pista. Se proporcionará como sistema visual indicador de pendiente de aproximación un PAPI, situado en el lado izquierdo en el sentido del aterrizaje en ambas cabeceras. No se consideran ayudas luminosas, ya que no se contempla la posibilidad del uso nocturno de la pista.

Una vez realizada la comparación de alternativas la solución adoptada se centra en las siguientes actuaciones:

Para el Campo de Vuelos se propone en primer lugar, la adecuación de la rodadura paralela como pista de emergencia, actuación que tendrá como finalidad el salvaguardar la operatividad del aeropuerto en caso de una eventual pérdida de servicio de la pista actual, bien por labores de mantenimiento o por causas especiales.

6.2. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL DESARROLLO PROPUESTO. ACTIVIDADES PREVISTAS

El Sistema General Aeroportuario se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano nº 4.1 Zona de Servicio Propuesta. Estructura del S.G.A., son las siguientes: "Subsistema de Movimiento de Aeronaves"; "Subsistema de Actividades Aeroportuarias", con sus correspondientes zonas funcionales; y "Zona de Reserva Aeroportuaria".

El **Subsistema de Movimiento de Aeronaves** contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares, como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 158 hectáreas.

1. Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 03-21, calles de rodaje y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al noroeste del campo de vuelos, frente al edificio terminal.
2. Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.
3. Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga. Otras instalaciones previstas son una estación meteorológica, varios puntos de control de movimiento de aeronaves y vehículos en superficie, así como todas las necesarias para el correcto y eficiente funcionamiento de la operación de las aeronaves.

El **Subsistema de Actividades Aeroportuarias** contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 65,35 hectáreas, que se distribuyen en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano nº 4.4. Zona de Servicio Propuesta Actividades Aeroportuarias.

1. **Zona de Pasajeros:** Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 32 hectáreas.
2. **Zona de carga:** contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 5,5 hectáreas.



3. **Zona de servicios:** contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Superficie: 12 hectáreas.
4. **Zona de aviación general:** contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 0,65 hectáreas.
5. **Zona Industrial:** contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 7 hectáreas.
6. **Zona de abastecimiento energético:** contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto, incluyendo la nueva depuradora prevista. Superficie: 8,2 hectáreas.

La **Zona de Reserva** contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y/o servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 22 hectáreas, y su localización, al oeste de la pista de vuelos, se refleja con exactitud en el Plano 4.1.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano nº 4.3 "Zona de Servicio Propuesta: Coordenadas UTM", en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. La superficie total del Sistema General Aeroportuario es de 245,35 hectáreas, y las coordenadas UTM que lo delimitan se muestran en la tabla siguiente.

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE LANZAROTE								
1	X	634820,1	18	X	635535,6	35	X	636640,8
	Y	3202691,5		Y	3201720,2		Y	3204049,2
2	X	635123,6	19	X	635780,1	36	X	636639,5
	Y	3202537,8		Y	3202266,0		Y	3204077,5
3	X	635269,5	20	X	635885,6	37	X	636664,6
	Y	3202841,2		Y	3202335,5		Y	3204116,3
4	X	635652,1	21	X	635976,8	38	X	636660,0
	Y	3202654,7		Y	3202442,6		Y	3204152,7
5	X	635500,7	22	X	636074,4	39	X	636612,9
	Y	3202350,3		Y	3202538,0		Y	3204184,8
6	X	635474,1	23	X	636234,2	40	X	636560,0
	Y	3202360,4		Y	3202769,4		Y	3204185,1
7	X	635328,9	24	X	636382,4	41	X	636565,4
	Y	3202057,4		Y	3202845,6		Y	3204107,5
8	X	635242,8	25	X	636572,0	42	X	636509,3
	Y	3202050,4		Y	3203065,6		Y	3204063,5
9	X	635113,2	26	X	636589,4	43	X	636520,3
	Y	3201784,5		Y	3203103,3		Y	3204040,8
10	X	635071,4	27	X	636582,2	44	X	635963,7
	Y	3201808,7		Y	3203164,7		Y	3203944,9
11	X	634931,1	28	X	636490,4	45	X	635672,4
	Y	3201556,5		Y	3203523,8		Y	3203924,1
12	X	634931,1	29	X	636586,4	46	X	635565,2
	Y	3201556,5		Y	3203700,5		Y	3203914,8
13	X	635189,9	30	X	636628,6	47	X	635307,3
	Y	3201634,8		Y	3203809,7		Y	3203905,4

14	X	635226,7	31	X	636592,1	48	X	635047,3
	Y	3201575,4		Y	3203946,7		Y	3203788,4
15	X	635233,2	32	X	636681,1	49	X	634994,5
	Y	3201526,8		Y	3203945,2		Y	3203683,7
16	X	635309,1	33	X	636681,1			
	Y	3201581,5		Y	3203966,3			
17	X	635488,4	34	X	636654,3			
	Y	3201574,4		Y	3203999,5			

6.3. ACTUACIONES PROPUESTAS

El Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Lanzarote necesita de una serie de actuaciones para poder satisfacer las necesidades originadas por un tráfico comercial de 7,5 millones de pasajeros. Las actuaciones abarcan todo el sistema aeroportuario, desde el campo de vuelo hasta la zona de servicios aeroportuarios, según se recoge en apartados siguientes.

La totalidad de actuaciones propuestas se realizan en terrenos calificados como Sistema General Aeroportuario en el actual ordenamiento insular y en general en terrenos de propiedad actual del aeropuerto. La única actuación parcialmente en terrenos no actualmente de propiedad del aeropuerto, es la urbanización del futuro aparcamiento de vehículos privados del nuevo Edificio Terminal, por lo que es necesario expropiar unas 9,4 Ha. de terreno y 18,7 Ha. más para regularizar la propiedad actual aeroportuaria. Por otra parte, en la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA), que examinó las actuaciones propuestas al tratarse Lanzarote de un aeródromo de utilización conjunta civil-militar, se aprobó la inclusión en la zona de servicio de 12,28 hectáreas actualmente pertenecientes al Ministerio de Defensa, que se reflejan también como necesidad de terreno en el plano 4.2.

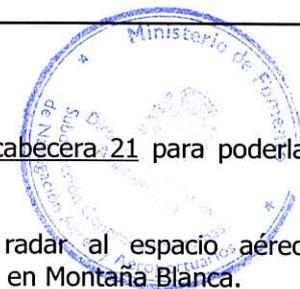
Así, la totalidad de terrenos necesarios para el desarrollo previsible suman 40,38 hectáreas.

6.3.1. Subsistema de movimiento de aeronaves

6.3.1.1. Campo de Vuelo y Espacio Aéreo

Las actuaciones a realizar en el campo de vuelo para satisfacer las necesidades de tráfico hasta el Desarrollo Previsible son:

- Adecuación de la pista de rodaje paralela como pista de vuelo visual para emergencias con denominación 03L-21R. Para ello debe ampliarse hasta alcanzar los 45 m. de anchura, además habrá de señalizarse al efecto con pintura de eje, punto de visada, distancias fijas y faja lateral de borde. El umbral 21R se debe retranquear 400 m. respecto al actual, con la nueva denominación 21L, para salvar los obstáculos existentes. Aunque su operación sea visual sería conveniente dotar a las dos cabeceras de sendos PAPIS que ayudarán en la aproximación. Por otro lado habrán de balizarse y obtener las cotas con precisión de todos los posibles obstáculos en las operaciones en la nueva pista.
- Construcción de una calle de salida rápida a 30º de la actual pista con aproximación por la cabecera 21L, es decir, a unos 1.700 m. del citado umbral, así como su señalización horizontal, vertical y balizamiento adecuado.
- Calles de rodaje desde la nueva plataforma hasta la calle de rodaje paralela incluido su balizamiento y señalización



- Señalización de los obstáculos de la aproximación por la cabecera 21 para poderla autorizar.
- Construcción de un nuevo radar, para dar cobertura radar al espacio aéreo circundante al aeropuerto, su ubicación ya se tiene acordada en Montaña Blanca.

6.3.1.2. Plataformas

En el Desarrollo Previsible se actúan sobre la totalidad de las plataformas existentes para aumentar su capacidad, ya bien sea reorganizándolas o incrementando su superficie.

- Plataforma de aviación comercial. Se amplía fundamentalmente en el sentido Este-Oeste, hacia el Oeste, en un fondo de algo más de 300 m. desde el frontal del nuevo terminal. La ampliación incorpora en cada lado, salvo el lado tierra, una rodadura de acceso a puesto de estacionamiento que irá con pavimento asfáltico. La superficie total de la nueva plataforma en el Desarrollo Previsible es de unos 126.000 m².
- Plataforma de aviación general. Debido a la inexistencia de plataforma específica para aviación general se construirá una que en el Desarrollo Previsible tendrá en torno a 14.500 m², de los cuales unos 6.000 m² eran de la antigua plataforma de equipos handling. Se sitúa adyacente a la plataforma comercial y más cercana que ésta de la cabecera 21R. Dispondrá de un acceso por la plataforma comercial y otro independiente desde la calle de rodaje paralela (pista de emergencia). La construcción de esta plataforma con menores requerimientos estructurales optimiza la plataforma comercial más costosa y resistente.
- Plataforma para equipos handling. La actual plataforma handling se utiliza para la aviación general, por lo que habrá de demolerse el actual edificio de obra civil situado en ella y acondicionarse la nueva zona, unos 5.500 m², cercana a la antigua terminal de llegadas.

6.3.2. Subsistema de actividades aeroportuarias

6.3.2.1. Zona de pasajeros

En la zona de pasajeros las actuaciones se pueden dividir en tres grupos: las encaminadas a aumentar la superficie de edificio terminal, las ampliaciones de aparcamientos y el desarrollo de actividades complementarias.

La ampliación de superficie de edificio terminal se logra fundamentalmente por la construcción en un primer momento de un nuevo procesador, con una superficie total construida de unos 11.000 m².

Una segunda ampliación provendría de la construcción de un satélite próximo al nuevo terminal con una superficie en planta de unos 7.000 m² en planta de salidas, el cual se le dotaría de diez pasarelas de embarque/desembarque, es decir, de hasta diez posiciones de aeronaves en contacto.

Por otro lado, la construcción de un segundo procesador con su facturación y actividades anexas, trae consigo la necesidad de asignarle un nuevo aparcamiento tanto de automóviles particulares como de alquiler de coches y a nivel de llegadas otro



aparcamiento para autobuses, en caso contrario se les obligaría a la realización de largos recorridos hasta alcanzar los aparcamientos existentes.

El adecuar los accesos para la duplicidad de terminales provoca la eliminación de la zona de espera de taxis. Por tanto, debido al motivo anterior y al aumento de demanda de este tipo de transporte se construirá una bolsa de taxis situada detrás del actual aparcamiento de forma que desde ella se acceda con facilidad a los dos edificios terminales.

6.3.2.2. Zona de Carga

La zona de carga posee una parcela en cada una de las tres líneas antes comentadas. En primera línea se situará un nuevo edificio terminal de carga, de unos 2.200 m² en planta, que solventará la necesidad de tratamiento de carga en el período, asimismo dispondrá de al menos 350 m² de oficinas. Por delante del terminal se adecuarán las superficies para el tratamiento de las distintas mercancías. Tras la terminal se situarán los muelles de carga, pudiéndose estacionar camiones en el lateral de la terminal.

Tras esta parcela se adecuará una parcela (5.500 m²) para estacionamiento de camiones de carga en el que esperen los camiones para descargar o bien hasta que llegue el momento de cargar en la terminal.

Por último, y al igual que en la zona de pasajeros, en la tercera línea se deberá urbanizar una parcela a la espera de peticiones de empresas de carga, agentes de carga, transitarios, etc. interesados en construir almacenes u oficinas.

6.3.2.3. Zona Industrial

La actividad aeronáutica industrial girará en torno a un hangar situado a pie de plataforma en donde antes se encontraba la antigua terminal de salidas. En principio tendrá capacidad para albergar hasta un B757 e incluso un B767 con restricciones, poseerá oficinas, talleres y almacenes lateralmente. Este hangar en caso de que atraiga un aumento de la actividad industrial en el aeropuerto se aumentará según demanda.

En la urbanización de esta parcela de primera línea en sus laterales se proveerá de aparcamientos reservados para los empleados en talleres y del hangar.

Alejadas ya de la plataforma se reservan dos parcelas para situación de almacenes, oficinas, talleres, etc.

6.3.2.4. Zona de Servicios

Debido a la ampliación de la plataforma es necesario el traslado de determinadas instalaciones como es el actual SEI. El nuevo SEI se situará al otro lado de la pista actual, a unos 300 m. del eje, y a la altura del futuro hangar, en esta posición quedará en la bisectriz del ángulo que formará la pista actual con la futura pista (máximo desarrollo posible), lugar idóneo para llegar en los tiempos establecidos a todo el campo de vuelos actual y futuro.

El campo de antenas y el centro de emisores igualmente se trasladarán al norte de la nueva ubicación del SEI anteriormente descrita. El motivo de este traslado es la parcelación que se realizará a su alrededor y la posible interferencia de la actividad generada en estas parcelas con las emisiones realizadas desde las antenas.

En segunda línea pero en el centro de gravedad del lado tierra del aeropuerto se planifica construir un edificio de servicios generales que de cabida a todas las demandas de oficinas para compañías, administración y empresas que lo solicite y que satisfaga otras necesidades de carácter general, restauración, sala de exposiciones, sala de reuniones, etc.

6.3.2.5. Zona de Aviación General

Se contempla en el Desarrollo Previsible la construcción de una pequeña terminal de aviación general (en torno a los 450 m²). Se ubicará contigua a la plataforma de aviación general. Esta terminal dispondrá de zonas de atención al cliente (sala VIP, restauración, tienda, alquiler de coche, aseos, etc.), zonas de atención a las tripulaciones (área CEFAL, cobro de tasas, .), seguridad (filtros, inmigración) y otros (oficinas Aena, sala de reuniones, vestuario, instalaciones, etc.).

Dando servicio a la terminal, se adecuará la superficie contigua como aparcamiento anexo a la actividad de aviación general.

6.3.2.6. Zona de Abastecimiento Energético

La ampliación de la plataforma exige la reubicación de la parcela de combustibles actual, que quedaría en el Desarrollo previsible localizada a la entrada del recinto aeroportuario.

Debido a la falta de estética de estas instalaciones y a que se hayan colocadas en lugar expuesto, se recoge aquí la necesidad de apantallar su efecto tras algún tipo de pantalla verde realizada con vegetación autóctona, a la par que se deberá realizar las instalaciones de manera que resalten lo menos posible (depósitos enterrados o semienterrados, instalaciones a lo largo y no a lo alto, etc.)