

6. MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE.



6.1. CONFIGURACIÓN GENERAL

Dentro de los parámetros de diseño que se plantearon en la redacción del proyecto del aeropuerto, se estableció el criterio de desarrollar el aeropuerto en forma coherente con su máximo desarrollo que fue fijado en base a unas necesidades a largo plazo de acuerdo con la experiencia acumulada por los redactores del proyecto.

Así, se ha obtenido un esquema de desarrollo que sigue siendo válido y que, además, como ya se ha citado, está amparado por la existencia de terrenos adyacentes susceptibles de adquisición o reserva, lo suficientemente amplios y en condiciones de poder seguir considerando el máximo desarrollo previsto.

En base a estas premisas, se ha redactado el Plano POSIBLE MÁXIMO DESARROLLO DEL AEROPUERTO, que presenta la configuración última del aeropuerto prevista en los momentos de redactar el documento, según el uso de la planificación aeroportuaria.

En dicho plano se propone el crecimiento de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y el área terminal hacia el sur de las propuestas en el plano de desarrollo previsible, de manera que permitan atender alrededor de treinta aeronaves en hora punta mediante pasarelas telescópicas, con un desarrollo lineal del edificio terminal. La citada ampliación obligaría a trasladar la actual depuradora de aguas hacia el sur de la plataforma resultante.

En segunda línea de la zona de pasajeros se sitúa una zona destinada a servicio a los mismos, que debería incluir, asimismo, las superficies de aparcamiento necesarias para dicho crecimiento del aeropuerto.

En dicho plano se propone también la construcción de una pista paralela a la actual, con una distancia entre ejes de 210 metros, que permitiría ampliar la capacidad del campo de vuelos una vez que se superen las 32 operaciones por hora de capacidad que actualmente presenta. Ambas pistas pasarían a tener una longitud de 4.400 metros.



6.2. ÁREAS DE CAUTELA AEROPORTUARIA

Este epígrafe se destina a la propuesta de necesidades futuras de terrenos en previsión de actuaciones en el aeropuerto debidas al crecimiento del mismo más allá del horizonte contemplado por el Plan Director, es decir, para su máximo desarrollo.

Así, en previsión de futuras ampliaciones del campo de vuelos, se propone como Cautela Aeroportuaria un kilómetro adicional desde el final de la pista una vez que ésta haya sido ampliada a los 3.400 metros propuestos. La franja de terreno que se propone para este fin se extendería mil metros al sur del final de la pista prolongada, con una anchura igual a la franja de la pista por el oeste y una longitud de 410 metros hacia el este.

Por último, se propone también la definición de otra Área de Cautela para la posible construcción de la segunda pista del aeropuerto, situados entre la actual pista y la costa. Con ello se configuran todas denominadas Áreas de Cautela Aeroportuaria, que se representan en el Plano VI, y ocupan una superficie de 191,23 hectáreas. Su definición se realiza a título indicativo, pues se hallan fuera del Sistema General Aeroportuario propuesto, con el fin de reseñar la conveniencia de su reserva para el máximo desarrollo del Aeropuerto.

