

5. DESARROLLO PREVISIBLE



5.1. SÍNTESIS DE LA PROBLEMÁTICA DEL AEROPUERTO

La finalidad del presente Capítulo es la definición del PLANO DIRECTOR del Aeropuerto de Fuerteventura, dentro de los esquemas de desarrollo propuestos para admitir en el aeropuerto la totalidad del tráfico aéreo esperado para los próximos quince años y una actuación a muy largo plazo, conforme con los esquemas realizados.

Los objetivos que se persiguen con la definición de dicho Plano Director son los siguientes:

- Jerarquización de una lista de prioridades y fases de los diversos propósitos del Plan Director.
- Elaboración de una representación gráfica del desarrollo último del aeropuerto, y en especial de las etapas relativas a los horizontes analizados y que en definitiva, y dado el alcance esperado, han propiciado esa situación.
- Recomendaciones sobre los usos del entorno aeroportuario.
- Presentación de la pertinente información y datos que sean esenciales para el desarrollo aeroportuario.
- Descripción de las diversas alternativas que se consideran en el establecimiento del Plan Director.
- Redacción de unos concisos y descriptivos comentarios, a fin de que el impacto, y el alcance de sus recomendaciones puedan ser claramente comprendidos por la comunidad de servicio del aeropuerto y aquellas autoridades y organismos públicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.



Para conseguir estos objetivos se han seguido los siguientes criterios:

- Consideración del **estado actual** del aeropuerto y de su entorno, cuya exposición se ha realizado en el capítulo 2
- Valoración de la **capacidad actual** del aeropuerto, no solo la referente al espacio aéreo y al campo de vuelos, sino también la correspondiente a zonas terminales, edificaciones, equipos, instalaciones, servicios, urbanizaciones, accesos, y demás elementos relacionados con la actividad aeroportuaria. La exposición de dicha capacidad se ha realizado en el capítulo 2, en el punto de ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD ACTUAL DE LOS ELEMENTOS AEROPORTUARIOS.
- Estudio de las futuras **necesidades** del aeropuerto. Dichas necesidades han sido establecidas conforme a cifras de tráfico previsto. Estas cifras fueron elaboradas y, aportadas en el capítulo 3, EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA DEMANDA DE TRÁFICO.
- **Comparación** de las necesidades futuras del aeropuerto con su capacidad actual, lo que se ha llevado a cabo en el capítulo de DESARROLLO PREVISIBLE.

- Evaluación y definición de las posibles alternativas de **desarrollo** aeroportuario, en base a los resultados obtenidos en el citado capítulo 4, que determinaron las necesidades de los distintos elementos del aeropuerto, de acuerdo con las fases de desarrollo establecidas.
- Análisis y **valoración** de las obras e inversiones, tras la definición de las etapas de actuación, y una vez que se han obtenido las alternativas de desarrollo para el aeropuerto.

Además de estos criterios internos, impuestos por la metodología de desarrollo del trabajo, en el Capítulo se van a tener en cuenta las siguientes actuaciones, normas y recomendaciones de Organismos Internacionales en materia de planificación aeroportuaria, que están todas ellas relacionadas con las conclusiones que se obtendrán en el presente estudio:

- **F.A.A., AC 150/5060 "Airport capacity criteria used in long range planning"**

"Debe procederse a planificar nuevas instalaciones cuando la demanda prevista alcance el 60% de la capacidad de las mismas de modo que ya estén construidas y en funcionamiento cuando la demanda alcance la capacidad. Las adquisiciones de terreno necesarias deberían anticiparse 5 años aproximadamente a las construcciones previstas".

- **F.A.A., AC 150/5060-1A "Airport capacity criteria used preparing the national airport plan"**

"Debería proyectarse una pista paralela cuando se prevé que la demanda alcanzará la capacidad de la pista existente en el transcurso de los cinco años subsiguientes".

- **O.A.C.I., DOC 9184-AN/902, Parte 1 "Manual de planificación de aeropuertos"**

"Podría justificarse una pista paralela corta en un aeropuerto, en el cual se pronostica que en el transcurso de cinco años tendrá una demanda mayor que el 60% de la capacidad de la pista existente. Una pista paralela "corta" debería ser lo suficientemente larga y ancha para poder suministrar la capacidad suficiente, de modo que no se haga necesaria la construcción adicional para conseguir capacidad, dentro de cinco años, debido a cambios en la población del aeropuerto".

"Cuando la demanda alcanza o se espera que alcance el 75% o más de la capacidad de la configuración de pistas paralelas existente en el transcurso de cinco años, puede prolongarse una pista corta y paralela a fin de aumentar la capacidad".

Puede verse que la utilización de estos criterios, juntamente con los cuadros-resumen que se establecieron en el capítulo 6, marcarán los años de inicio de las acciones a considerar en el aeropuerto. Evidentemente, las recomendaciones de los Organismos citados no podrán cumplirse al cien por cien, pero por lo menos deben conocerse.



Esta labor planificadora, con horizonte de actuación a muy largo plazo con respecto a los períodos usuales de definición de actuaciones e inversiones usados en la administración aeronáutica, debe realizarse para poder coordinar reservas de terrenos y usos dentro de los planes urbanísticos, que sí son realizados con estos horizontes de programación.

A continuación, y dentro ya de los objetivos del capítulo, se expone en forma sucinta la problemática encontrada en el funcionamiento del aeropuerto en su dimensión actual:

a) Aunque parezca obvio, debe comenzarse afirmando la necesidad de acometer un continuo desarrollo de la infraestructura aeroportuaria de Fuerteventura que permita absorber el fuerte potencial turístico de la isla y juegue el papel característico que la industria del transporte aéreo viene desempeñando como motor de la política económica y social insular. Ello implica, necesariamente, la potenciación del Aeropuerto de Fuerteventura. Además debe tenerse en cuenta que el aeropuerto es en la actualidad y es de esperar que siga siendo en un futuro, el principal medio de comunicación de la Isla con el exterior, por lo cual su desarrollo representa una pieza fundamental en el desarrollo social de la isla.

b) Tras el análisis realizado en capítulos anteriores de evaluación de déficits y necesidades, la capacidad del espacio aéreo, medida desde la perspectiva de los medios actuales de operatividad, resulta suficiente para dar el tratamiento adecuado al incremento previsto de la demanda futura.

c) El campo de vuelos, en su configuración actual, tiene una capacidad que se ajusta a las necesidades del tráfico previsto en el período de actuación contemplado en el Estudio. Sin embargo, ante perspectivas de limitaciones materiales a volúmenes de tráfico difíciles de predecir en el momento actual, o de demandas con un componente de mezcla de grandes aeronaves y longitudes de etapas, por encima de las consideradas, hacen preciso que el Plano Director atienda, en cuanto a campo de vuelos, no solo a su eficaz desarrollo más inmediato, sino que, además proponga unos usos de los terrenos circundantes que no colapsen su potencial crecimiento más allá de los horizontes fijados. Además, tal como se explicó en el capítulo de determinación de necesidades, es urgente la ampliación de la pista para evitar sobrevolar Puerto del Rosario en las maniobras de despegue por la cabecera 01.

d) La superficie de estacionamiento de aeronaves, constituida por dos plataformas, está ajustada al tráfico que a corto plazo puede soportar el aeropuerto. En ambos casos la plataforma presenta un estrechamiento que impide un mejor aprovechamiento de su superficie.

Habrá que ir a una ampliación sobre todo en anchura, hasta llegar a una superficie que no presente problemas de operatividad en los horizontes previstos.

e) Los Edificios Terminales de Pasajeros, en su actual configuración, y a pesar de la entrada en servicio del Nuevo Edificio y de su ampliación, son insuficientes para atender la demanda prevista. Debe procederse a su ampliación, sobre todo de las zonas más críticas, y de acuerdo con la descomposición del tráfico en los dos Edificios.

f) La oferta de aparcamiento de vehículos automóviles es suficiente en la actualidad, pero no para el tráfico previsto para los distintos horizontes.



No deberá olvidarse en las actuaciones a realizar, contemplar que se mantengan las superficies necesarias para estos fines, de manera que guarden la proporción adecuada con el resto de la infraestructura.

g) La capacidad del almacén de mercancías está prácticamente en el límite de la demanda actual. En opinión del equipo redactor, debería ampliarse, inicialmente el almacén, para a medio plazo habilitarse otro edificio para dar un tratamiento adecuado al almacenaje y despacho de mercancías.

h) La capacidad del acceso al aeropuerto, tanto en la carretera local de Puerto del Rosario a Matorral, como en el ramal que enlaza ésta con la zona terminal, es suficiente tanto para la demanda actual como para la prevista hasta después del último horizonte.

i) La oferta de espacios de descanso y servicios sociales en el aeropuerto para los trabajadores y otros empleados es suficiente en la actualidad. No obstante, no deberá olvidarse en las actuaciones a realizar, contemplar que se mantengan las superficies necesarias para estos fines, tanto para los trabajadores de plantilla en el aeropuerto, como para aquellos otros empleados o usuarios que, por su actividad, pasan muchas horas en el recinto aeroportuario.

j) La oferta de superficies y locales comerciales en el aeropuerto es deficitaria. El tipo de tráfico que acoge el aeropuerto permanece, con carácter general, largas estancias en el edificio terminal, por la forma habitual de su tratamiento que no cambiará de forma fácil en los próximos años. Por ello, debe implantarse una adecuada oferta comercial y de diversión, que satisfaga las apetencias de los pasajeros y redunde en beneficio de la explotación del aeropuerto. Podría pensarse incluso en algún alojamiento hotelero.

k) No existe oferta de suelo urbanizado dentro de la propiedad del aeropuerto para ubicación de hangares y zonas de mantenimiento aeronáutico. Es de prever que aviones de las compañías chárter que operan regularmente en el aeropuerto demanden espacios para estos fines y debe tenerse en cuenta esta contingencia.

Como resumen-diagnóstico final y global, el Aeropuerto de Fuerteventura, no presenta insuficiencias insalvables, tanto en su potencial oferta de superficies como en la gestión operativa y tratamiento de su tráfico, que se muestra como una actividad de crecimiento en pleno desarrollo.

La zona terminal de pasajeros, principalmente su edificio terminal, acusa el extraordinario y continuo incremento que el tráfico ha alcanzado en los últimos años, y a pesar de su reciente ampliación, se encontrará en las cercanías de la saturación por limitación de superficie en algunas de sus áreas.

Este aeropuerto puede ofrecer, dada su excelente situación y posibilidades de desarrollo, una solución alternativa a la saturación de otros aeropuertos situados en el entorno canario, concretamente, por ser el más afectado, al aeropuerto de Gran Canaria. Por ello, las autoridades autonómicas y locales, responsables directas de la política de desarrollo y ordenación de los terrenos de la isla, deberán conocer las hipótesis y resultados de este trabajo, para que, en su caso se adopten medidas para la reserva de



terrenos para actividades aeroportuarias, con las que poder paliar en su día, el agotamiento del aeropuerto o sus nuevas necesidades.





5.2. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DE DESARROLLO

5.2.1. Campo de Vuelos

Como se vio en el capítulo de análisis de capacidad, la capacidad actual del conjunto campo de vuelos-espacio aéreo es suficiente para atender la demanda prevista incluso en el horizonte más lejano de los planteados.

La máxima capacidad que se obtuvo para la configuración actual es de 32 operaciones por hora. En el momento en que se supere este valor el aeropuerto quedará congestionado con la actual configuración. Esto ocurrirá, según las previsiones después del horizonte a largo plazo marcado. En este momento se deberá acometer una ampliación del campo de vuelos, bien prolongando la pista actual o construyendo una pista paralela.

En el Plan Insular de Ordenación del Territorio de Fuerteventura (PIOF) se contempla la posibilidad de construir una pista girada respecto a la actual, de manera que se formase una V entre las pistas, con el objetivo de minimizar el impacto acústico del aeropuerto sobre las localidades circundantes. Esta solución debe ser rechazada por las razones que a continuación se exponen:

- Condiciones meteorológicas: La actual orientación de la pista hace que sea operativa el 100% de los días con las condiciones de vientos dominantes en el aeropuerto (NOR-NORESTE). Un giro de la pista hacia el este ayudaría con este viento dominante, pero sería muy perjudicial para las operaciones con viento SUR-SURESTE Y NOR-NOROESTE, presentes en la isla cuando hay temporal.
- Topografía y obstáculos: Un giro de la pista hacia el este provocaría que la Montaña Anterior y la Montaña Blanca de Arriba penetrasen en las superficies limitadoras de obstáculos en la aproximación sur, que debería realizarse entre dichas montañas. Además el prever una futura ampliación de la pista, obligaría a trasladar el terminal actual, a desviar la carretera e incluso a derribar alguna casa de El Matorral.
- Tránsito aéreo: Sería necesario cambiar las trayectorias de aproximación, lo que, dada su proximidad, afectaría también a las trayectorias del aeropuerto de Lanzarote, que se encuentra muy limitado en este aspecto por la orografía que lo circunda.
- Medio Ambiente: Los ruidos sobre El Matorral serían muy superiores a los actuales, ya que los aviones pasarían a muy baja cota tanto en el aterrizaje como en el despegue. La prolongación propuesta de la pista, en vez de su giro, haría que el ruido sobre esta localidad no sea superior al actual, y las aeronaves pasarían más alto y más lejos de Puerto del Rosario.

Consideraremos la ampliación de la actual pista porque así se recomienda en el capítulo destinado a la determinación de las necesidades del aeropuerto, ya que en él la recomendación de ampliar la pista no se debe a consideraciones de capacidad, sino a los problemas de contaminación acústica que la configuración actual presenta.

Del examen topográfico de la zona se deduce que la ampliación aconsejable correspondería a la cabecera 01, que se desplazaría 1000 m. en dirección sur. Esta ampliación llevaría anexa la expropiación de los

terrenos necesarios para las obras de ejecución de pista, franjas de seguridad e instalaciones de ayudas a la aproximación de precisión. Los problemas que pudieran plantearse deberán ser resueltos en forma compatible con los Planes de Urbanismo de la zona.

Así mismo sería aconsejable la adquisición de los terrenos situados al este de la carretera que va desde Puerto del Rosario hasta El Matorral y al Este de dicho municipio, terrenos aledaños a la ampliación propuesta de la pista, con el fin de dotar al aeropuerto de un área de protección adecuada y evitar de esta manera una interferencia entre el desarrollo urbanístico de El Matorral y el desarrollo de las actividades aeronáuticas propias del aeropuerto.

Cualquier intento de ampliación por la cabecera 19 chocaría con la necesidad de salvar una topografía muy accidentada (Barranco del Río Cabras), e incluso dificultaría su operatividad por la existencia de obstáculos y acercamiento al núcleo urbano de Puerto del Rosario. Sin embargo, por la 01, el umbral se desplaza hacia el mar, los sectores de aproximación y despegue mantienen sus condiciones operativas y la incidencia sobre Puerto del Rosario en cuanto a ruido, no sería superior a los valores actualmente admisibles.

Otra posible solución sería la construcción de una segunda pista, aunque viable en cuanto a topografía, podría dar lugar a un volumen de movimiento de tierras del orden de los 2,7 millones de m³, cifra que, por las características del terreno, supondría unos costes verdaderamente apreciables.

Si tenemos en cuenta la finalidad de este apartado, que no es otra que la definición de usos para reserva de terrenos en el entorno aeroportuario, se podría optar por la propuesta de construir la pista dual, con lo que se obtendría una reserva en la calificación del uso del suelo, que permitiría su construcción, si un día se decidiese su necesidad.

Quedan, pues, como únicas alternativas de desarrollo del campo de vuelos para el aeropuerto, la prolongación de la pista por la cabecera 01, y la adecuación de la calle de rodaje paralela como pista de emergencia siempre y cuando se realizara su nivelación para conseguir pendientes admisibles.

Con la configuración de pista prolongada hasta los 3.400 metros, calle de rodaje paralela de enlace entre plataforma y ambas cabeceras y un apartadero de espera en la cabecera 01, se alcanzaría el máximo posible desarrollo de la capacidad del aeropuerto, compatible con la concepción de pista única, debiendo completarse con la suficiente y apropiada superficie de plataforma.

El crecimiento más conveniente de la plataforma en su máximo desarrollo sería la eliminación de la separación entre las plataformas, salvando el desnivel existente entre ambas, así como la ampliación de la misma hacia el sur de las actuales y su crecimiento transversal hacia el oeste. La actual plataforma norte también tiene posibilidades de expansión hacia el norte, donde se propondrá situar la zona industrial del aeropuerto y una gran parte de la zona de servicios del mismo.



5.2.2. Área terminal

El desarrollo de este área vendrá condicionado por el realizado para el campo de vuelos expuesto en el apartado anterior, y por ello sus alternativas de actuación se deben barajar en forma conjunta.

Las necesidades de superficie para la demanda actual y la prevista se calcularon ya en el capítulo 4, y deberán tenerse presentes en la elección de planificar las referidas necesidades actuando de acuerdo con una evolución real.

Como se pudo comprobar, con una adecuada distribución del tráfico, no sería preciso aumentar en demasía la superficie destinada a Terminales de Pasajeros, desde un punto de vista formal. No obstante, el crecimiento de la plataforma y las mejoras en el campo de vuelos y en los servicios de tránsito aéreo nos inducen a aumentar el número de puestos atendidos por pasarelas, y con ello, la superficie ocupada por las Terminales de Pasajeros.

En el desarrollo propuesto, se observa además como la concepción del área terminal obliga a la demolición del antiguo terminal (B), demasiado próximo a la pista, y que estrangulaba el movimiento de las aeronaves por la plataforma e impedía una ampliación racional de la misma. Idéntico planteamiento puede hacerse con el Bloque Técnico, que a corto plazo se instalaría en los Edificios Terminales de Pasajeros, y en una fase posterior se construirá un edificio adecuado a tal efecto.

En el Plano de la Zona de Servicio Propuesta se propone la ubicación de los diversos módulos del edificio terminal.

En cuanto al terminal de carga se ha de buscar el emplazamiento más idóneo para el mismo. Dos posibilidades parecen razonables: situarlo bien al norte de las plataformas, bien en una ampliación hacia el sur de las mismas, alejado de las zonas de movimiento de las aeronaves comerciales de pasajeros.

5.2.3. Otras áreas del aeropuerto

Zona de pasajeros

Dentro del Plan de necesidades ya expuesto, se detectaba cierta escasez de espacios para atenciones al pasajeros, y se preveía como una buena solución, que además podría ser rentable para la explotación del aeropuerto, la construcción de una amplia zona hotelera y de reunión capaz de acoger un hotel de lujo, que atendiera, además del flujo potencial de tránsito, al típico chárter de corta duración, a tripulaciones y ejecutivos en viajes de negocio/turismo, que podrían disfrutar de una excelente zona de trabajo y salas de reunión de grupos, por otra parte, deficientes en la isla. Esta zona debería situarse en la segunda línea de la zona destinada a los pasajeros.

Asimismo, se ha de considerar la necesidad de espacios reservados para la ubicación de nuevas zonas de aparcamiento, tanto destinadas a turismos como a autocares, ya que la ampliación propuesta del área terminal en su máximo desarrollo obligaría a la eliminación de parte de los aparcamientos



destinados a este fin. Esta zona está marcada en el plano de desarrollo previsible del aeropuerto.

Zona industrial/Modular

Debería facilitarse terreno urbanizado dentro del entorno aeroportuario.

El asentamiento en los aeropuertos de algunas compañías aéreas, tanto nacionales como extranjeras, más las que se intuyen se establecerán ante la consolidación de la nueva normativa sobre líneas aéreas, está demandando este tipo de servicios, para la construcción de hangares y zonas de mantenimiento, con acceso directo a plataforma, o almacenes de mercancías y enseres que no precisan de esta peculiaridad.

Combustibles

Dado que el emplazamiento actual de las instalaciones de combustibles del aeropuerto plantea graves problemas para el crecimiento de la plataforma de estacionamiento de aeronaves se propone su traslado a la cabecera norte de la pista de vuelo.

Se deben tomar las medidas para que la capacidad de abastecimiento de combustible de las nuevas instalaciones sea la suficiente para atender la demanda en los horizontes de actuación marcados.



5.3. 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 V (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 213,11 hectáreas.

1. Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 01-19, calles de rodaje y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al oeste del campo de vuelos, a la altura del punto medio de la pista, 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.

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 59,12 hectáreas, que se distribuyen en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano nº IV. 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: 34,53 hectáreas.
2. Zona de carga: contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 2,25 hectáreas.
3. Zona de servicios: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Superficie: 2,68 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: 1,26 hectáreas.

5. Zona Industrial: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 12,55 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. Superficie: 5,85 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. Posee una superficie de 63,41 hectáreas, y se ubica según lo indicado en el Plano V.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano nº V.II "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 335,64 hectáreas, y las coordenadas UTM que lo delimitan se muestran en la tabla siguiente.

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE FUERTEVENTURA								
1	X	610789	6	X	611318	11	X	611374
	Y	3149065		Y	3149268		Y	3146479
2	X	611238	7	X	611415	12	X	611475
	Y	3149246		Y	3148668		Y	3146477
3	X	611244	8	X	611466	13	X	611373
	Y	3149534		Y	3148669		Y	3145638
4	X	611323	9	X	611395	14	X	611381
	Y	3149533		Y	3147642		Y	3145555
5	X	611475	10	X	611395	15	X	611327
	Y	3149262		Y	3147593		Y	3145555



5.4. ACTUACIONES PROPUESTAS

Se aborda en este punto la definición de las actuaciones a realizar sobre cada uno de los subsistemas aeroportuarios, que se han definido a lo largo de este capítulo.

5.4.1. Área de movimiento de aeronaves

Este área, como ya se expuso en capítulos anteriores, está formada por el campo de vuelos y las plataformas de aparcamiento de aeronaves.

Las actuaciones a llevar a cabo sobre el campo de vuelos consisten en la ampliación en 1.000 metros hacia el sur de la pista de vuelos, así como en la prolongación de la calle de rodadura paralela a la pista hasta la nueva cabecera 01, con un apartadero de espera de acceso a dicha cabecera, del mismo modo que los existentes en la actualidad, teniendo en cuenta en su diseño que el campo de vuelos va tener capacidad de albergar aeronaves tipo E sin ninguna restricción en su peso de despegue. Los aterrizajes por la cabecera 01 se seguirán realizando en el mismo punto que hasta ahora, mientras el umbral de aterrizaje por la cabecera 19 se desplazará 1.000 metros hacia el sur, de manera que las aeronaves que lo utilicen abandonen lo antes posible la pista.

Las actuaciones a llevar a cabo sobre la plataforma de estacionamiento consisten en la unión de las dos plataformas actuales y su ampliación transversal, de manera que vaya aparejada con el desarrollo del área terminal propuesto, así como la reserva de ciertas partes de la plataforma para las actividades de mantenimiento de aeronaves.

5.4.2. Área de actividades aeroportuarias

Las actuaciones sobre el área de actividades aeroportuarias se dividen en varias partes, coincidiendo con las diferentes actividades que se realizan en el aeropuerto.

La ampliación del área terminal de pasajeros propuesta pasa por la demolición del terminal B actual para permitir el desarrollo de la plataforma, de modo que todo el desarrollo del área terminal se haga a partir del terminal A. Este desarrollo consiste en la ampliación de dicho terminal, añadiendo longitud de fachada de manera que permita la atención mediante pasarelas del mayor número de aeronaves posible a medida que el incremento de tráfico así lo aconseje, teniendo en cuenta la mezcla de aeronaves prevista en el aeropuerto en la hora punta, sus tiempos de estancia en la plataforma y el número total de aeronaves en la hora punta previstas para los diferentes períodos de actuación.

La zona industrial se desarrolla al norte de la plataforma, e incluye, además de los servicios de mantenimiento en primera línea, a borde de plataforma, una zona modular de servicios donde se incluyen almacenes y oficinas.

La zona de carga se propone al sur de la plataforma, con un nuevo terminal y una pequeña plataforma para aparcamiento de aeronaves



cargueras. Las instalaciones del edificio de carga se describieron anteriormente.

La zona de aviación general se propone junto al terminal de carga. Esta situación facilitaría mucho el acceso a la misma de sus usuarios.

En segunda línea se propone la situación de una zona de servicios y oficinas, que podría incluir una gasolinera a la entrada del acceso al aeropuerto, además de una ampliación del aparcamiento de autocares, necesaria seguramente por las ampliaciones del edificio terminal.

Los terrenos anejos al actual aparcamiento del terminal A, en segunda línea, se destinan a una zona de pasajeros, cuyo uso podría destinarse bien a servicios a los pasajeros de los que el aeropuerto carece actualmente o a las futuras necesidades de aparcamiento.

El bloque técnico y la torre de control, que tendrían que ser demolidos junto con el terminal B, deberán situarse al sur de la plataforma.

5.4.3. Accesos

Aunque los actuales accesos al aeropuerto aseguran un correcto funcionamiento del mismo en este aspecto durante los horizontes de actuación, no debe olvidarse que los accesos han de ser desarrollados a la vez que el resto de los elementos integrantes del aeropuerto.

No obstante, dado que en el apartado dedicado a la reserva de terrenos se propone la permuta con el Ejército del Aire de los situados al otro lado de la carretera a El Matorral, debe recomendarse la desviación de la misma para que pase a bordear el límite resultante del aeropuerto, como se puede observar en el plano de desarrollo previsible.

5.4.4. Áreas de Reserva

La Reserva Aeroportuaria la conforman los suelos reservados dentro del Sistema General Aeroportuario, destinados fundamentalmente para la implantación futura de infraestructuras e instalaciones aeroportuarias, así como para responder a criterios de coherencia planificatoria que eviten interferencias con la expansión urbanística del entorno. Las superficies de reserva aeroportuaria que se han definido ocupan una superficie estimada de 63,41 hectáreas, y se representan en el Plano IV.

5.4.5. Adquisición de terrenos

Para llevar a cabo todas las actuaciones propuestas es necesaria la adquisición de terrenos fuera del límite actual del Aeropuerto.

La necesidad más inmediata de suelo corresponde a los terrenos que deberían ser utilizados para la ampliación hacia el sur de la pista de vuelos del aeropuerto. Esta superficie tendría una forma aproximadamente rectangular y una superficie estimada de 350.000 m². Hay que tener en cuenta que parte de estos terrenos han sido recientemente expropiados,



aunque no son suficientes para acometer la ampliación de la pista planteada.

En previsión de futuras necesidades de terreno en segunda línea para el desarrollo del subsistema de actividades aeroportuarias se recomienda la adquisición de los terrenos situados al sur del actual aparcamiento de vehículos del terminal A, como se especifica en el plano de desarrollo previsible. Estos terrenos son, en la actualidad, propiedad del Ejército del Aire, y ocupan una superficie aproximada de 18 hectáreas, por lo cual sería necesaria una compra o permuta de los mismos. La creación de esta zona, obligaría a la desviación de la carretera de Puerto del Rosario a El Matorral para que bordease el nuevo límite de propiedad del aeropuerto. Otras zonas a adquirir son las situadas al sur de la actual plataforma sur y la situada en los terrenos anejos a la propuesta zona industrial.

Asimismo se propone la adquisición de los terrenos situados al este de la carretera que va desde Puerto del Rosario hasta El Matorral y al Este de dicho municipio, terrenos aledaños a la ampliación propuesta de la pista, con el fin de dotar al aeropuerto de un área de protección adecuada y evitar de esta manera una interferencia entre el desarrollo urbanístico de El Matorral y el desarrollo de las actividades aeronáuticas propias del aeropuerto.

Todas estas necesidades de terrenos para el desarrollo previsible se representan en el Plano V.I, y ocupan un total de 64,6 hectáreas. Su adquisición configurará la superficie del Sistema General Aeroportuario propuesto en el presente Plan Director.

