



## CAPÍTULO 7

# MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE



## 7.1. CONFIGURACIÓN GENERAL

### 7.1.1. Introducción

En el capítulo anterior se analizaron diversas soluciones que configuran el esquema del desarrollo aeroportuario. Cada una de las soluciones aportadas, debe poder desarrollarse de forma continua, desde la configuración actual del aeropuerto hasta la configuración última o de máximo desarrollo, circunstancia que cumplen las alternativas estudiadas.

En base a estas premisas se ha elaborado el Plano XIII. MÁXIMO POSIBLE DESARROLLO Y ÁREAS DE CAUTELA, que presenta la configuración última del aeropuerto prevista en los momentos de redactar el documento, según el uso de la planificación aeroportuaria, y que representa la situación de cada una de las zonas que compondrán el aeropuerto.

Con los cánones de planificación hoy en vigor, y suponiendo que la estructura de la demanda se mantiene constante con el tiempo, una instalación aeroportuaria como la representada en este plano sería capaz de atender los siguientes valores para el tráfico de aeronaves:

- *Movimientos de aeronaves en hora punta* ..... 45 operaciones-hora
- *Movimientos de aeronaves en día tipo* ..... 360 operaciones-día
- *Movimientos de aeronaves anuales*..... 72.000 operaciones-año

y para el tráfico de pasajeros, valores alrededor de los siguientes movimientos:

- *Movimientos de pasajeros-año* ..... 10.000.000 pax-año
- *Movimientos de pasajeros en día tipo* ..... 50.000 pax-día
- *Movimientos de pasajeros en hora tipo* ..... 5.000 pax-hora

valores que, en definitiva, suponen el techo para el tráfico aéreo de la instalación aeroportuaria.



### 7.1.2. Máximo desarrollo previsto

A continuación se describen las principales actuaciones previstas en el máximo posible desarrollo del aeropuerto:

- Construcción de una nueva pista de vuelo. El motivo de que se incluya dentro del Plano de Máximo Posible Desarrollo es su influencia directa sobre la actividad del acuartelamiento "Los Rodeos" del Ministerio de Defensa, cuyo desmantelamiento no es previsible en el último horizonte contemplado en el Plan Director.

Dicha construcción permitiría incrementar notablemente la operatividad tanto del campo de vuelos como de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, que actualmente se encuentra restringida por la estrecha franja existente entre el edificio terminal de pasajeros y la calle de rodadura actual.

Desde el punto de vista del análisis de capacidad que se realiza, el aeropuerto tendrá como tope de capacidad, capacidad última, un valor de 40 operaciones/hora para operaciones IFR en su máximo posible desarrollo.

- Con objeto de establecer un intercambiador de transportes ligado a un nodo fundamental en la estructura insular de transportes, se prevé la construcción de una terminal ferroviaria en las proximidades del Edificio Terminal.
- Se prevé el establecimiento de actividades innovadoras en el área de investigación desarrolladas por la Universidad y la construcción de una escuela de vuelo en el área terminal del aeropuerto.
- Es aconsejable, al menos en el máximo posible desarrollo del aeropuerto, el contar con una zona comercial que incluya cine, locales comerciales, albergue para personal de líneas aéreas, etc. Por ello se plantea la implantación de actividades que aprovechen la renta de situación y actividades generadas por el aeropuerto.



## 7.2. AREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA

Con los condicionantes dados por las limitaciones de uso del suelo aconsejadas por OACI para las áreas de ruido, y los debidos a necesidades de terrenos y servidumbres, se debe establecer un área de cautela aeroportuaria que prevea las necesidades del aeropuerto más allá del horizonte previsto por el Plan Director. De esta manera, en caso de una posible ampliación de la actividad aeroportuaria o bien del recinto se contará con la cautela de un área que constituirá una defensa recíproca de las agresiones entorno-aeropuerto. Estableciendo una adecuada Zona de Cautela se consigue controlar la expansión demográfica en la zona, compatibilizándola con el desarrollo de la actividad del aeropuerto.

Las afecciones producidas por el aeropuerto sobre el entorno, y las inducidas por el entorno en el aeropuerto hacen necesaria la adopción de medidas, por parte de la autoridad vigente, para paliar, en lo posible, los efectos de esta interacción. Esta es la razón por la que los municipios afectados deben incluir en sus Planes de Ordenación Urbana, para estas zonas, modificaciones que tengan en cuenta el Sistema General aeroportuario.

En los planos relativos al máximo desarrollo del aeropuerto, se ha buscado la compatibilidad de la propuesta con el Plan Director de Infraestructuras de Canarias, pendiente de aprobación en el momento de redactar este Estudio.

Como se indica en el Plano XIII. MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE: SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO Y ÁREAS DE CAUTELA AEROPORTUARIA, la superficie total estimada como cautela de terrenos para las actuaciones relativas al máximo posible desarrollo del aeropuerto es de 75,42 Ha.

