

4

Necesidades Futuras

1	Introducción	4.1
2	Cálculo de necesidades	4.2
2.1	Espacio aéreo	4.2
2.2	Campo de vuelos	4.2
2.3	Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves	4.3
2.4	Zona de Pasajeros	4.4
2.5	Zona de Servicios	4.6
2.6	Zona de Carga	4.6
2.7	Zona de Aviación General	4.6
3	Comparativa Situación Actual/ Necesidades	4.7
3.1	Subsistema Movimiento de Aeronaves	4.7
3.2	Subsistema de Actividades Aeroportuarias	4.7
4	Necesidades no derivadas de la demanda	4.10
4.1	Zona de servicios	4.10
5	Espacio para autoridades públicas no aeronáuticas	4.11

6	Espacio para despliegue de aeronaves militares	4.12
7	Adecuación de las infraestructuras a las exigencias de seguridad	4.13
8	Resumen	4.14

NECESIDADES FUTURAS

1 Introducción

En este capítulo se detallan las necesidades de infraestructuras a desarrollar en la propuesta de desarrollo del Sistema Aeroportuario. Para ello se emplean las previsiones de tráfico obtenidas en el Capítulo 3, *Evolución Previsible de la Demanda*. Posteriormente se comparan dichas necesidades con la situación actual del aeropuerto, análisis que permite detectar los déficits, tanto de superficie como de equipamientos, de cada una de las zonas que forman los subsistemas del aeropuerto.

2 Cálculo de necesidades

2.1 Espacio aéreo

La determinación de necesidades de espacio aéreo es inmediata una vez se tienen las AHD que previsiblemente tendrá el Aeropuerto de Jerez en los diferentes horizontes de estudio, los cuales se muestran en la Tabla 4.1, tal y como se han establecido en el Capítulo 3, *Evolución Previsible de la Demanda*.

Tabla 4.1.- Aeronaves Hora Diseño

	AHD	AHD _{sal}	AHD _{lleg}
Horizonte 1	9	6	6
Horizonte 2	10	7	7
Horizonte 3	10	7	7

En caso de producirse saturación en uno o varios de los sectores afectados por el tráfico previsto para el aeropuerto, será necesario realizar un nuevo diseño del espacio aéreo involucrado que permita gestionar las aeronaves de diseño previstas en los horizontes de estudio.

2.2 Campo de vuelos

En el campo de vuelo se distinguen dos tipos de necesidades.

Las primeras corresponden al número de operaciones que el campo de vuelo debe ser capaz de sostener durante un periodo de tiempo relativamente prolongado. En el caso del Aeropuerto de Jerez estas operaciones son las que aparecen en la tabla del apartado anterior, Tabla 4.1.

Las otras necesidades hacen referencia a la longitud de pista necesaria. A continuación, se analiza la longitud que cada una de las aeronaves que componen la flota que previsiblemente operará en el aeropuerto necesita para alcanzar los destinos supuestos sin restringir su carga de pago.

Mediante este análisis se determinará la necesidad o no de una ampliación de la longitud de pista.

2.2.1 Análisis de la flota

Para obtener la longitud de pista necesaria, se han analizado los modelos de aeronaves: CRJ-200ER; CRJ-900, B737-800, A319-100, A320-200 y A321-200 suponiendo que repostasen en el Aeropuerto de Jerez.

Las condiciones para las que se han realizado los cálculos son: temperatura de referencia 34 °C, pendiente 0,327%, elevación 28,35 m y viento en calma.

2.2.2 Despegue

Los fabricantes de aeronaves incluyen en los *Airport Planning* una serie de gráficos que relacionan la longitud de pista al despegue (F.A.R./J.A.R. *Take Off Runway Length*, TORL) con el Peso al Despegue (TOW), para diferentes condiciones meteorológicas y altitudes, y para pendiente de pista y viento nulos.

Se ha analizado para las aeronaves anteriores la longitud de pista necesaria para despegar (TORL) en condiciones de máximo peso al despegue (MTOW), así como su radio de acción si llevasen, en esas condiciones, su Máxima Carga de Pago (MPL). Esta longitud de pista se refleja en la Tabla 4.2.

Tabla 4.2.- Longitud de pista necesaria para MTOW

Aeronave	MTOW (kg)	MPL (kg)	TORL (m)	Alcance (NM)
CRJ-200 ER	23.133	6.246	2.298	841
CRJ-900	36.514	10.319	2.203	1.350
B737-800	79.016	21.319	2.919	2.069
A319-100	70.000	16.475	2.123	1.640
A320-200	77.000	21.256	2.472	1.820
A321-200	93.500	22.387	3.060	1.907

De acuerdo al análisis anterior en la pista 02-20 (2.300 m) y en condiciones de MTOW, no podrían operar el B737-800, el A320-200 ni el A321-200. Estas penalizaciones conllevarían la necesidad bien de aumentar la longitud de pista para posibilitar el despegue de estos modelos de aeronave con MTOW o bien de limitar el peso al despegue para las aeronaves anteriormente mencionadas.

2.2.3 Aterrizaje

Se ha analizado la longitud de pista necesaria para aterrizar de cada uno de los modelos de avión anteriores en condiciones de Peso Máximo en Aterrizaje (MLW), por ser la más restrictiva. Los resultados obtenidos se muestran en la Tabla 4.3.

Tabla 4.3.- Longitud de pista necesaria para el aterrizaje en condiciones de MLW

Aeronave	MLW	Long pista seca (m)
B737-800	66.361	1.904
A320-200	66.000	1.522
A319-100	61.000	1.384
A321-200	75.500	1.666
CRJ-900	33.340	1.606
CRJ-200 ER	21.319	1.507

Con la pista actual (2.300 m) y en condiciones de MLW, pueden operar todas las aeronaves analizadas sin limitación de peso en aterrizaje.

2.3 Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves

2.3.1 Plataforma de Aviación Comercial

Para la determinación de necesidades de la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales en los distintos horizontes de estudio se toma como variable las AHD_{leg}, así como los tiempos y el resto de los parámetros empleados en la capacidad de la plataforma. Por último, se ha supuesto que la mezcla de aeronaves prevista, analizada en el Capítulo 3, *Evolución previsible de la demanda*, se conserva en el tiempo para los tres horizontes que se estudian.

Procediendo de este modo se obtiene el número de puestos de estacionamiento de aeronaves comerciales que serán necesarios y que se indican en la Tabla 4.4.

Tabla 4.4.- Necesidades de la Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves

	AHD _{leg}	Puestos necesarios
Horizonte 1	6	7
Horizonte 2	7	8
Horizonte 3	7	8

2.3.2 Plataforma de Aviación General

El cálculo de necesidades para el caso de la plataforma de Aviación General se realiza a partir de la ratio de aeronaves de Aviación General por hora respecto al total de aeronaves hora y del dato de las aeronaves hora punta en cada horizonte de estudio (AHP).

Los resultados obtenidos se muestran en la Tabla 4.5.

Tabla 4.5.- Puestos necesarios para la zona de Aviación General

	AHP	Puestos necesarios
Horizonte 1	35	33
Horizonte 2	39	37
Horizonte 3	39	37

2.4 Zona de Pasajeros

2.4.1 Edificio Terminal

La metodología aplicada en el estudio de la valoración de necesidades de edificación y diseño de superficies en la Zona Terminal de Pasajeros es la recomendada por IATA en el documento “Airport Development Reference Manual, 10th Edition”.

Las necesidades de superficie y equipamientos del edificio terminal se estudiarán para valores de tráfico de diseño (Pasajeros Hora Diseño –PHD– y Aeronaves Hora Diseño –AHD–) y no para valores punta absolutos ya que esto llevaría a proyectar las superficies del Edificio Terminal para valores que se presentarían sólo una vez por año si la previsión fuese correcta. Además, se calcularán las áreas y equipamientos necesarios para ofrecer un alto nivel de servicio y confort al pasajero, recomendado para flujos aceptables y retrasos pequeños, esto es, para un nivel B de servicio de IATA.

Se presenta en la Tabla 4.6 un resumen de las necesidades de superficie o de equipamientos referentes a la zona funcional del Área Terminal del Aeropuerto de Jerez para los horizontes de estudio planteados.

Tabla 4.6.- Necesidades de superficie o equipamientos del Edificio Terminal (m²)

			Necesidades Calculadas			
Superficie o elemento			Actual	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3
SALIDAS	Área de espera de vestíbulo de salidas	Área Total (m ²)	750	555	580	615
		Nº puestos (ud)	16 ⁽¹⁾ (20)	12	12	13
	Mostradores de facturación	Colas (m ²)	265	125	135	140
		Área total (m ²)	650	280	290	310
	Controles de seguridad (ud)	Nº puestos (ud)	4	3	3	3
		Colas (m ²)	180	120	125	135
		Área Total (m ²)	345	205	210	220
	Controles de pasaportes en salidas	Nº puestos (ud)	2	4	4	4
	Zona de espera y embarque	Área Total (m ²)	1.385	1.245	1.315	1.365
	Puertas de embarque	Remoto Sch (ud)	4	4	5	5
Remoto No Sch (ud)		3	2	2	2	
LLEGADAS	Controles de pasaportes en llegadas (Ud)	Nº puestos (ud)	4	4	4	4
		Colas (m ²)	115	90	95	100
		Área Total (m ²)	260	145	150	155
	Hipódromos de recogida de equipajes	Nº Hipódromos (ud)	4	3	4	4
	Área de recogida de equipajes	Área Total (m ²)	1.280	840	1.120	1.120
Área de vestíbulo de llegadas	Área Total (m ²)	650	240	255	270	

(1) Número efectivo de mostradores debido a las limitaciones en la formación de colas

2.4.2 Aparcamiento de vehículos

El cálculo de plazas de aparcamiento público se estima aplicando una ratio de *440 plazas de aparcamiento público por millón de pasajeros* a la demanda prevista. De esta forma se obtienen los resultados mostrados en la Tabla 4.7.

Tabla 4.7.- Cálculo de necesidades del aparcamiento de vehículos

Medio de transporte		Plazas necesarias			
		Actuales	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3
Aparcamiento público		870	650	742	863
Alquiler de vehículos	Contrato	218	163	186	216
	Depósitos	856	635	725	843
Plazas Aena y compañías		199	165	188	218
Autobuses		31	30	34	40
Bolsa de taxis		30	10	12	13
Aparcamiento camiones		10	10	10	10
Autoridades		32	32	32	32
Total plazas		2.246	1.695	1.929	2.235

2.5 Zona de Servicios

2.5.1 Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

De acuerdo con lo que establece el Reglamento (UE) 139/2014 las instalaciones y equipamiento del SSEI dependen de la categoría del servicio, que a su vez viene determinada por las dimensiones de las aeronaves que operan en el aeropuerto y su frecuencia de operación.

El nivel de protección que debería de proporcionarse en el aeropuerto de Jerez tendría que ser igual a 7 atendiendo a la flota que opera actualmente y que se prevé que opere.

Según las previsiones de tráfico, no se contempla que en los horizontes de estudio considerados se dé un número suficiente de operaciones de aeronaves de mayor tamaño que las que operan actualmente en el aeropuerto y que exijan modificaciones en la categoría del SSEI.

2.6 Zona de Carga

Para el cálculo de necesidades de la Zona de Carga se ha tomado como parámetro que relaciona el volumen de carga a procesar con la superficie necesaria para su tratamiento el valor de 7 Tm/m², obteniendo los valores que se indican en la Tabla 4.8.

Tabla 4.8.- Necesidades de superficie para la Zona de Carga

	Carga anual [kg]	Superficie [m ²]
Horizonte 1	640	1
Horizonte 2	720	1
Horizonte 3	810	1

2.7 Zona de Aviación General

Para la determinación de las necesidades de Edificio Terminal para este tipo de tráfico se ha empleado una ratio típica de diseño de 0,04m² por pasajero de Otras Clases de Tráfico, considerando sólo los de servicio privado, de estado y Servicio de Salvamento Aeronáutico, para no sobredimensionar las instalaciones necesarias. Los resultados obtenidos se muestran en la Tabla 4.9.

Tabla 4.9.- Necesidades de Edificio Terminal de Aviación General

	Pasajeros OCT (privados, estado y SAR)	Superficie necesaria (m ²)
Horizonte 1	5.022	205
Horizonte 2	5.184	210
Horizonte 3	5.427	220

3 Comparativa Situación Actual/ Necesidades

El análisis Situación Actual/ Necesidades pretende obtener qué elementos de los que conforman los diferentes subsistemas son deficitarios y sobre los que será necesario actuar para obtener la propuesta de desarrollo del Sistema Aeroportuario.

3.1 Subsistema Movimiento de Aeronaves

En la Tabla 4.10 se muestra la comparativa Situación Actual/ Necesidades para el Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

Tabla 4.10.- Ajuste Situación Actual/ Necesidades para el Subsistema Movimiento de Aeronaves

	Situación actual	Necesidades	Situación actual/ Necesidades	Déficit/ Superávit
Horizonte 1				
Campo de vuelos	20 ops/h	9 ops/h	2,22	11
Plataforma Av. Comercial	12 puestos	7 puestos	1,71	5
Plataforma Av. General ⁽¹⁾	41 puestos	29 puestos	1,41	12
Horizonte 2				
Campo de vuelos	20 ops/h	10 ops/h	2,00	10
Plataforma Av. Comercial	12 puestos	8 puestos	1,50	4
Plataforma Av. General ⁽¹⁾	41 puestos	33 puestos	1,24	8
Horizonte 3				
Campo de vuelos	20 ops/h	10 ops/h	2,00	10
Plataforma Av. Comercial	12 puestos	8 puestos	1,50	4
Plataforma Av. General ⁽¹⁾	41 puestos	33 puestos	1,24	8

(1) Además de estos 41 puestos de aviación general hay 5 puestos dedicados a helicópteros.

Con respecto a la pista descrita, según el estudio PICAP, *Estudio de Capacidad de Pista del Aeropuerto de Jerez*, DOSC-12-DTC-484-1.0, de fecha 01/11/2010, el RMP (Rendimiento Máximo de Pista) para la configuración de salidas y llegadas por la pista 20 es de 24 ops/h, mientras que para la configuración de salidas y llegadas por la pista 02 es de 12 ops/h.

Tomando como capacidad declarada el 85% del RMP, se obtiene una capacidad de 20 operaciones/hora para la pista 20 y de 10 ops/h para la pista 02.

3.2 Subsistema de Actividades Aeroportuarias

3.2.1 Zona de Pasajeros

3.2.1.1 Edificio Terminal

En la Tabla 4.11 se muestra la comparativa situación actual/necesidades de los distintos elementos y áreas que constituyen los edificios terminales.

Tabla 4.11.- Ajuste Situación Actual/ Necesidades de elementos funcionales del Edificio Terminal

Elemento		Horizonte 1			Horizonte 2		Horizonte 3		
		Situación actual	Situación actual/ Necesidades	Déficit/ Superávit	Situación actual/ Necesidades	Déficit/ Superávit	Situación actual/ Necesidades	Déficit/ Superávit	
SALIDAS	Área de espera de vestíbulo de salidas	Área Total (m ²)	750	1,35	195	1,29	170	1,22	135
	Mostradores de facturación	Nº puestos (ud)	16 ⁽¹⁾ (20)	1,33	4	1,33	4	1,23	3
		Colas (m ²)	265	2,12	140	1,96	130	1,89	125
		Área total (m ²)	650	2,32	370	2,24	360	2,10	340
	Controles de seguridad (ud)	Nº puestos (ud)	4	1,33	1	1,33	1	1,33	1
		Colas (m ²)	180	1,50	60	1,44	55	1,33	45
		Área Total (m ²)	345	1,68	140	1,64	135	1,57	125
	Controles de pasaportes en salidas	Nº puestos (ud)	2	0,50	-2	0,50	-2	0,50	-2
	Zona de espera y embarque	Área Total (m ²)	1.385	1,11	140	1,05	70	1,01	20
	Puertas de embarque	Remoto Sch (ud)	4	1,00	0	0,80	-1 ⁽²⁾	0,80	-1 ⁽²⁾
Remoto No Sch (ud)		3	1,50	1	1,50	1	1,50	1	
LLEGADAS	Controles de pasaportes en llegadas (Ud)	Nº puestos (ud)	4	1,00	0	1,00	0	1,00	0
		Colas (m ²)	115	1,28	25	1,21	20	1,15	15
		Área Total (m ²)	260	1,79	115	1,73	110	1,68	105
	Hipódromos de recogida de equipajes	Nº Hipódromos (ud)	4	1,33	1	1,00	0	1,00	0
	Área de recogida de equipajes	Área Total (m ²)	1.280	1,52	440	1,14	160	1,14	160
	Área de vestíbulo de llegadas	Área Total (m ²)	650	2,71	410	2,55	395	2,41	380

(1) Número efectivo de mostradores debido a las limitaciones en la formación de colas

(2) Las puertas No Sch pueden emplearse para vuelos Sch, por lo que no existe déficit real de puertas Schengen.

A la vista de lo anterior se deduce que es necesario añadir dos puestos de control de pasaportes en el área de salidas.

3.2.1.2 Aparcamientos

Los aparcamientos, aunque no todos estén considerados como parte de la zona de pasajeros, se analizarán de manera conjunta. En la Tabla 4.12, se muestran los resultados del análisis realizado.

Tabla 4.12.- Ajuste Situación Actual/ Necesidades de aparcamientos

Medio de transporte	Horizonte 1			Horizonte 2		Horizonte 3		
	Situación de actual	Situación actual/ Necesidades	Déficit/ Superávit	Situación actual/ Necesidades	Déficit/ Superávit	Situación actual/ Necesidades	Déficit/ Superávit	
Aparcamiento público	870	1,34	220	1,17	128	1,01	7	
Alquiler de vehículos	Contrato	218	1,34	55	1,17	32	1,01	2
	Depósitos	856	1,35	221	1,18	131	1,02	13
Plazas Aena y compañías	199	1,21	34	1,06	11	0,91	-19	
Autobuses	31	1,03	1	0,91	-3	0,78	-9	
Bolsa de taxis	30	3,00	20	2,50	18	2,31	17	
Aparcamiento camiones	10	1,00	0	1,00	0	1,00	0	
Autoridades	32	1,00	0	1,00	0	1,00	0	

De acuerdo con estos datos y sin tener en cuenta las plazas del aparcamiento P3 (260 plazas destinadas exclusivamente para realizar exposiciones temporales de vehículos), el número total de plazas disponibles en el aeropuerto no sería suficiente para cubrir las necesidades en los horizontes de estudio. Sería necesario por tanto alguna pequeña ampliación. En concreto, se puede observar que se precisa una ampliación del aparcamiento de autobuses para satisfacer las necesidades previstas a medio plazo. Además de una redistribución de las plazas de aparcamiento, para solventar las necesidades de las plazas de Aena y compañías.

3.2.2 Zona de Carga

A partir del ajuste Situación Actual/ Necesidades se puede concluir que no es necesario ampliar la Zona de Carga, tal y como se deduce de la Tabla 4.13.

Tabla 4.13.- Ajuste Situación Actual/ Necesidades de zona de carga

	Situación Actual/ Necesidades	Déficit/ Superávit
Horizonte 1	3.020	3.020
Horizonte 2	3.020	3.020
Horizonte 3	3.020	3.020

3.2.3 Zona de Aviación General

El Aeropuerto de Jerez no dispone de Terminal para este tipo de tráfico por lo que todas las necesidades son déficits. En la Tabla 4.14 se muestra la comparativa Situación Actual/ Necesidades de superficie del Edificio Terminal de Aviación General.

Tabla 4.14.- Ajuste Situación Actual/ Necesidades Edificio de Aviación General

	Déficit/ Superávit
Horizonte 1	-205
Horizonte 2	-210
Horizonte 3	-220

4 Necesidades no derivadas de la demanda

En este apartado se estudiarán aquellas necesidades que no sean resultado del análisis capacidad/demanda en el Aeropuerto de Jerez.

Así pues, se tendrán en cuenta aquellos aspectos que puedan mejorar susceptiblemente la operatividad y/o el nivel de servicio prestado en el aeropuerto, así como aquellas cuestiones relativas al cumplimiento de normativas y regulación vigente que afecten al aeropuerto.

4.1 Zona de servicios

4.1.1 Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

De acuerdo con lo que establece el Reglamento (UE) 139/2014 las instalaciones y equipamiento del SSEI dependen de la categoría del servicio, que a su vez viene determinada por las dimensiones de las aeronaves que operan en el aeropuerto y su frecuencia de operación.

De acuerdo con las previsiones de tráfico, no se contempla que en los horizontes de estudio considerados operen con mucha frecuencia aeronaves de mayor tamaño que las que lo hacen actualmente. Por ello, no se prevé que la categoría del SSEI aumente, manteniéndose la categoría actual, la categoría 7.

No obstante, el aeropuerto precisa reducir el tiempo de respuesta hasta la cabecera 02, el cual se ve penalizado por la necesidad de realizar un giro de 90° en el vial de acceso a la pista del SSEI.

4.1.2 Centro de emisores del Ejército del Aire

El actual centro de emisores del Ejército del Aire se encuentra situado dentro del recinto aeroportuario, junto a la central eléctrica.

El centro de emisiones se encuentra localizado en una parcela con buenos accesos y situada en primera línea de plataforma, por ello se propone desplazarlo a otra ubicación.

5 Espacio para autoridades públicas no aeronáuticas

Las necesidades de espacios para los distintos Departamentos Ministeriales de la Administración del Estado, en lo referente a oficinas de la Administración, al amparo de lo contenido en el R.D.905/1991 y sus posteriores modificaciones (R.D.1006/1993, 1711/1997 y 2825/1998) art.14, g), así como de la ley 2/1986, art. 12.1, y del R.D. 2591/1998, son contempladas de forma global en el dimensionado total de la superficie del edificio singular de que se trate (Terminal de Pasajeros, Terminal de Carga, edificio de Aviación General, etc.), según la ubicación más idónea del servicio a prestar. Dichas superficies vendrán recogidas de forma detallada en el correspondiente proyecto de modificación/reforma, ampliación o construcción del edificio en cuestión, así como, si se requiriese, la parte de plataforma asignada, para lo cual se recabará la información oportuna de las partes interesadas, mediante reuniones convocadas por la Dirección del Aeropuerto, al objeto de definir la mejor localización y espacio necesario, dentro de las funciones específicas a desarrollar propias de su cometido, compatibles con la funcionalidad aeroportuaria.

6 Espacio para despliegue de aeronaves militares

De forma similar, según lo estipulado en el Artículo 3, Punto 3, del mencionado Real Decreto 2591/1998, se establecen como espacios para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo, el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado tierra.

La determinación de necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará, caso por caso, dependiendo de la magnitud del despliegue, y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa en relación con los intereses de la defensa nacional y el control del espacio aéreo español.

7 Adecuación de las infraestructuras a las exigencias de seguridad

Se adecuarán las infraestructuras a las exigencias de la seguridad como requieren el Anexo 17 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su apartado 4.5, el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil, en el apartado 10 de su Anexo, así como por el Reglamento (CE) nº272/2009 de la comisión de 2 de abril de 2009 que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el Anexo del Reglamento (CE) nº300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

8 Resumen

A modo de resumen, se incluyen en la Tabla 4.15 las necesidades que se han detectado en el Aeropuerto de Jerez para los distintos horizontes.

Tabla 4.15.- Resumen de necesidades detectadas en el Aeropuerto de Jerez

ZONA	Necesidades			Déficits		
	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3
Edificio Terminal de Pasajeros – Áreas funcionales						
Control de pasaportes salidas (ud)	4	4	4	-2	-2	-2
Edificio terminal de Aviación General [m ²]	205	210	220	-205	-210	-220
Edificio Terminal de Pasajeros – Áreas funcionales						
Plazas Aena y compañías	165	188	218	-	-	-19
Autobuses	30	34	40	-	-3	-9

El aeropuerto precisa reducir el tiempo de respuesta hasta la cabecera 02, el cual se ve penalizado por la necesidad de realizar un giro de 90º en el vial de acceso a la pista del SSEI.

Se propone desplazar a otra ubicación el centro de emisores del Ejército del Aire.