

6. PLANO DIRECTOR



6.1. INTRODUCCIÓN

La finalidad del presente Capítulo es la definición del Plano Director del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, dentro del esquema de necesidades derivado del propósito de admitir en el aeropuerto los niveles de tráfico comercial y de otros tipos, y las actividades asociadas al tratamiento de estos tráficos, que se han detallado en los capítulos anteriores.

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

- *Descripción de los diversos condicionantes que se consideran en el establecimiento de la configuración escogida para el Aeropuerto.*
- *Elaboración de una representación gráfica del desarrollo previsible del aeropuerto, así como de las etapas relativas a los niveles de tráfico analizados.*
- *Presentación de la pertinente información y datos que sean esenciales para el desarrollo aeroportuario.*
- *Estimación de las inversiones a efectuar para alcanzar el desarrollo propuesto.*
- *Recomendaciones sobre los usos del suelo en el entorno aeroportuario.*

6.2. METODOLOGÍA

Para conseguir estos objetivos se han seguido las siguientes etapas, detalladas en capítulos anteriores:

- *Consideración del estado actual del entorno.*
- *Estudio de la Demanda de tráfico comercial y de otras clases.*
- *Valoración de las necesidades del aeropuerto, tanto la referente al subsistema de Movimiento de Aeronaves, (Espacio Aéreo - Campo de Vuelos - Plataforma), como la correspondiente al subsistema de Actividades Aeroportuarias (zonas terminales, edificaciones, equipos, instalaciones, servicios, urbanizaciones, accesos...).*

Con esta información obtenida hasta el momento, se emprende la tarea final que comprende:

- *Consideración y Evaluación de alternativas de desarrollo, que permitan satisfacer las necesidades descritas.*
- *Definición del Plan Director del Aeropuerto, y discriminación de las distintas zonas del Sistema Aeroportuario.*
- *Definición de las fases de actuación en el Sistema Aeroportuario.*
- *Análisis y valoración de las obras e inversiones tras la definición de las fases de actuación.*
- *Valoración de las afecciones al entorno.*
- *Definición de usos del suelo y requisitos a incorporar en los planes de urbanismo.*

6.3. DESCRIPCIÓN GLOBAL

Siguiendo la metodología expuesta en el apartado anterior, se van a describir de forma general las directrices empleadas para la elaboración del Plano Director.

Como factor determinante, y punto de partida, se ha considerado la planificación del aeropuerto a largo plazo (con respecto a los períodos usuales de definición de actuaciones e inversiones usados en la administración aeronáutica), es decir, se va a partir considerando el aeropuerto definiendo su segunda fase de desarrollo que se estima se alcanzará hacia el año 2035. El motivo para hacerlo así es el hecho que se observa en la evolución del desarrollo de la mayoría de los principales aeropuertos españoles y su relación con el entorno inmediato, y es que esta relación es, frecuentemente, muy problemática, como es de sobra conocido.

Por ello, se estima que es altamente recomendable el establecer de antemano unas amplias áreas de reserva de terreno para su uso aeronáutico, definiéndolas de forma precisa para su integración en los Planes de Urbanismo afectados y coordinando adecuadamente los usos del terreno del entorno inmediato, con lo que se conseguirá proteger eficazmente al aeropuerto de las futuras presiones urbanísticas que previsiblemente se presenten una vez que se consolide el mismo, cuidando que se respeten al máximo las regulaciones impuestas, lo que redundará en un desarrollo del aeropuerto y de su entorno exento de los problemas que actualmente caracterizan las relaciones entre estos dos sistemas, aeropuerto-entorno.

La amplia disponibilidad de terrenos en el emplazamiento escogido para el aeropuerto permite el escoger una ambiciosa configuración para el aeropuerto en su máximo posible desarrollo, de forma que quede asegurado el poder absorber cualquier evolución de la demanda futura, teniendo en cuenta el área de cautela prevista.

Así pues, basándose únicamente en consideraciones de tipo físico, se procede a investigar las posibilidades de desarrollo del aeropuerto, comparando las diversas alternativas que pueden establecerse y proponiendo la que se estima que presenta las mejores características. En este aspecto, resulta fundamental la adopción de los parámetros físicos que permitan desarrollar las infraestructuras con capacidad para acomodar la evolución de los sistemas aeronáuticos.

Se ha optado por implantar, como fase horizonte del presente Plan Director del Aeropuerto de Murcia, una pista de vuelos, así como el desarrollo de un área terminal que sirva a esta pista, cuya longitud será, según se ha desarrollado en el capítulo 5, de 3.000 m. Esta longitud se considera suficiente para permitir la operación en el aeropuerto, sin restricciones importantes, de aeronaves de letra de clave D y de longitudes de etapa superiores a las 3000 MN.

El proceso a seguir en la ubicación final de la pista de vuelos será primero el definir la orientación adecuada para su, atendiendo a: la existencia de obstáculos próximos al emplazamiento, meteorología, ordenación del espacio aéreo cercano, sobrevuelo de poblaciones cercanas, etc., estudio que ya se esbozó en el capítulo de necesidades.

El siguiente paso será el encajar la pista dentro del área seleccionada para el emplazamiento del aeropuerto, teniendo en cuenta, además de parte de los condicionantes mencionados en párrafos anteriores, el evitar en lo posible afecciones a zonas sensibles desde el punto de vista arqueológico y medioambiental, accidentes naturales (cauces, etc.), infraestructuras (carreteras, ..) u otras consideraciones, como edificaciones, terrenos cultivados, ordenación urbana, etc., ya que esto podría condicionar los plazos previos de implantación del aeropuerto.

Una vez realizadas todas estas consideraciones, se llegará a establecer la ubicación final del sistema de pistas, que será descrito convenientemente en los párrafos siguientes.

6.4. ANÁLISIS DE CONDICIONANTES

6.4.1. Planteamiento

Ya que se parte de un emplazamiento dado (como resultado de un completo estudio de análisis de alternativas de emplazamiento, realizado en fechas anteriores), comprendido en un rectángulo de 10.000 x 7.000 metros, definido por los vértices de coordenadas:

Punto	X	Y
Vértice 1	660.000	4.182.000
Vértice 2	670.000	4.189.000

En el que también se inscriben las poblaciones de Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto, las distintas alternativas que pueden plantearse para implantar el nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia se reducen a determinar la orientación de las pistas propuestas y la localización de sus puntos característicos. Como ya se apuntó anteriormente, para determinar la localización óptima del sistema propuesto, deberá de tenerse en cuenta una serie de condicionantes que se relacionan a continuación:

- *Obstáculos Naturales*
- *Meteorología*
- *Espacio Aéreo*
- *Instalaciones Aeronáuticas en el entorno*
- *Núcleos de Población en el entorno próximo*
- *Impacto Ambiental*
- *Ordenación Territorial*
- *Ordenación de las Infraestructuras*
- *Topografía del emplazamiento*

6.4.2. Obstáculos Naturales

Se realiza un estudio del relieve cercano, ya que éste condicionará la orientación de las pistas, a fin de evitar la aparición de obstáculos a la navegación. Existen, al norte del emplazamiento, una serie de formaciones montañosas con elevaciones importantes, como la Sierra de Carrasco y (1.064 m) al NW, y la Sierra de Columbares (647 m) al NE. La relativa cercanía de las mismas desaconseja orientar la pista hacia estos obstáculos, excluyendo los rumbos incluidos en el sector comprendido entre 280° y 40° (100° y 220°).

6.4.3. Meteorología

La existencia de nieblas y el régimen de vientos condicionan la disposición de la pista y su orientación. Debe buscarse la mínima afección que sobre la operatividad del campo de vuelos tienen estos dos fenómenos meteorológicos. A falta de datos meteorológicos obtenidos en el emplazamiento, se han analizado los disponibles en las estaciones ubicadas en la base aérea de San Javier y en la Estación Meteorológica de Valladolides. La meteorología se ha estudiado ampliamente en el capítulo referente al entorno aeroportuario. Es necesario puntualizar que los datos meteorológicos excepto los concernientes a datos eólicos se han facilitado de la Estación

meteorológica de Valladolid, situada en las cercanías del futuro emplazamiento del Aeropuerto. Los datos de viento sin embargo corresponden a la Estación de la Base Aérea de San Javier.

El análisis del régimen de vientos en San Javier indica que se dan máximos de absorción de vientos orientando la pista según los rumbos comprendidos en el sector 35° - 60° (215° - 240°).

En cuanto a la falta de visibilidad producida por nieblas, no parece haber problemas por este aspecto, existiendo un muy bajo porcentaje de casos en que la visibilidad horizontal o el techo de nubes estén por debajo de los mínimos exigidos.

6.4.4. Espacio Aéreo

En este documento se realiza un detallado estudio sobre la estructura del espacio aéreo en la zona. La Región de Murcia está totalmente incluida en la zona restringida LER63. Asimismo, en la Región de Murcia también se sitúa la zona restringida LER77. El condicionante más importante para la configuración general del Aeropuerto, en este caso la orientación de la pista, sería evitar el sobrevuelo en la operación normal de las zonas peligrosas cercanas, como la LED96 en Alcantarilla.

6.4.5. Instalaciones Aeronáuticas en el entorno

En la Región de Murcia existen varias instalaciones aeronáuticas, de las que las más significativas son las Bases Aéreas de Alcantarilla y de San Javier, ambas a menos de 30 km de distancia del emplazamiento elegido. Esta última además está abierta al tráfico civil y registra movimientos de tráfico significativos especialmente en épocas vacacionales. Un criterio general de planificación aeroportuaria recomienda que, al implantar una nueva pista en el entorno de otras existentes, se oriente aquella, de ser posible, de forma sensiblemente paralela a las últimas.

Este ha sido uno de los condicionantes que más ha pesado para establecer la orientación final del las pistas del nuevo aeropuerto, dada la cercanía de la Base de San Javier y el número de movimientos que se da en ella.

6.4.6. Núcleos de Población en el entorno próximo

Es también un condicionante especialmente importante la existencia de núcleos de población de mayor o menor tamaño en las proximidades del emplazamiento elegido, en especial los núcleos de Corvera, Valladolid y Los Martínez del Puerto. El criterio para situar las instalaciones aeroportuarias ha sido alejar en lo posible las pistas de vuelo y por consiguiente las trayectorias de aproximación y despegue de estos núcleos de población, para evitar en lo posible las afecciones sobre ellos por el sobrevuelo (ruidos, gases, sensación de peligrosidad para los habitantes y contaminación visual).

6.4.7. Impacto Ambiental

La existencia de abundantes parcelas de cítricos y otros frutales, así como de plantaciones de hortalizas, acompañadas frecuentemente por casas de labranza y la aparición esporádica de ramblas y vías pecuarias condicionan fuertemente la disposición última de las instalaciones aeronáuticas. Sobre este aspecto hay que incidir que se ha procurado evitar el invadir la Rambla del Ciprés, así como se ha tratado de eludir la invasión de terrenos cultivados y casas de

labranza. Se han tenido en cuenta también la existencia en el entorno de lugares o zonas calificadas medioambiental y culturalmente, encontrándose únicamente una posible afección en este aspecto sobre unos yacimientos arqueológicos sitios en el paraje denominado Lo Jurado, por lo que se respetará la zona de cautela recomendada en estos casos.

Una de las posibles afecciones al yacimiento arqueológico de "Lo Jurado" (yacimiento catalogado por la Consejería de Turismo y Cultura de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia) sería el nuevo trazado de la vía pecuaria Cordel de Fuente Álamo.

Se propone en este sentido el desvío de la vía pecuaria, por encontrarse un tramo de la misma dentro de los futuros límites del aeropuerto. Para ello, se desvía a su vez el tramo que circunda al yacimiento arqueológico y a su área de influencia (zona comprendida en un radio de 100 metros).

Será necesario además actuar sobre la Rambla de Corvera dado que supone un riesgo de inundación que podría afectar a las instalaciones aeroportuarias en la zona correspondiente a la cabecera 05.

Los porcentajes de utilización de las cabeceras de la pista de vuelos del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, se han definido teniendo en cuenta la posible afección que este tipo de contaminación podría crear sobre la Hacienda del Álamo (ubicada a 4,75 km de la cabecera 05). Dado que las características eólicas del entorno indican una capacidad de absorción de vientos por ambas cabeceras superior al 80% se ha decidido definir los siguientes porcentajes de utilización por cabecera para reducir la afección del ruido sobre esta población: 30% por cabecera 05 y 70% por cabecera 23.

6.4.8. Ordenación Territorial

En general se evitará el ocupar suelos calificados como Urbanos o Urbanizables. En el entorno del emplazamiento elegido existen terrenos calificados susceptibles de alojar la infraestructura aeroportuaria, no obstante se ha desechado el situar el aeropuerto en los mismos ya que, dadas las características elegidas para el aeropuerto, su encaje en la zona así calificada supondría desviar la autovía N-301.

6.4.9. Ordenación de las Infraestructuras

Las carreteras, líneas de FF.CC., de alta tensión, conducciones y otras infraestructuras localizadas en el entorno del aeropuerto condicionan la disposición de las instalaciones aeronáuticas, de acuerdo a su importancia o facilidad de reposición. En este sentido se ha optado por evitar acercarse a la N-301. Sin embargo, la carretera MU-601 será desviada, en la zona próxima a la cabecera 05, unos 350 metros para permitir una RESA (zona de seguridad de extremo de pista) de 240 metros de longitud y 150 metros de ancho en la pista 23.

6.4.10. Topografía del Emplazamiento

La Topografía del emplazamiento es favorable y la disposición de las líneas de nivel coincide aproximadamente con la orientación elegida para la pista, por lo que se prevé que no se requerirá mover una gran cantidad de tierras para la nivelación del campo de vuelos.

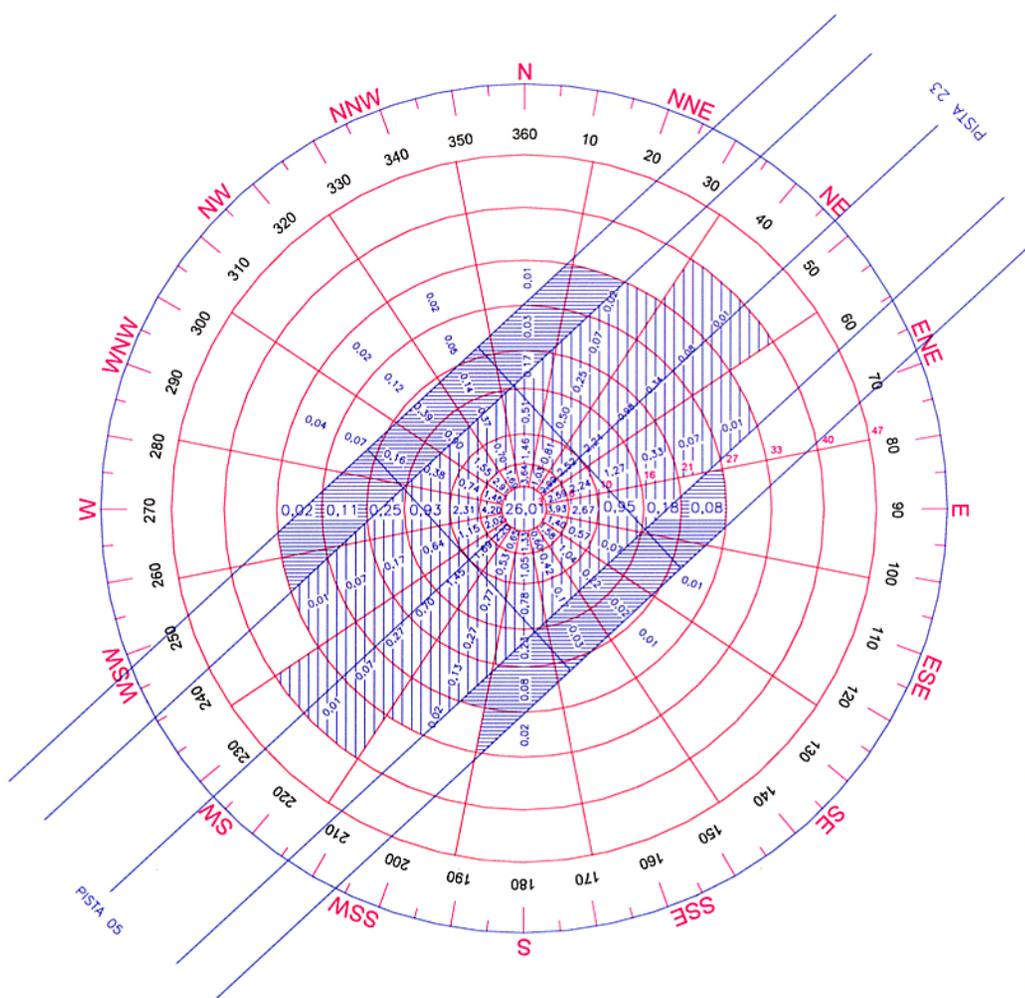
6.4.11. Conclusiones

El principal condicionante tenido en consideración ha sido la relativa cercanía al emplazamiento y la importancia de la Base Aérea de San Javier, por lo que se ha optado por establecer la misma orientación que tiene la pista principal de la Base, una vez que se compruebe que esta condición no entra en contradicción con el resto de condicionantes examinados.

Esta orientación es $44^{\circ}25'09''$ norte UTM ($47^{\circ}23'55''$ magnético), de forma que, dando a la nuevas pistas esta orientación, paralela a la pista principal existente en la base aérea de San Javier, la designación de umbrales será 05-23.

Esta orientación respeta el sector válido para evitar los principales obstáculos y, a continuación, se comprueba que asimismo también es válida respecto al comportamiento frente a los vientos, atendiendo a los resultados resumidos en el siguiente Cuadro 6.1, extraídos del Gráfico 6.1, Rosa de Vientos.

GRÁFICO 6.1
ROSA DE VIENTOS



CUADRO 6.1

TABLA DE PORCENTAJES DE ABSORCIÓN

Componente transversal 13 nudos Viento en cola 10 nudos					
Pista	Calmas	Absorción %		Total %	
		Sin viento en cola	Con viento en cola	Sin viento en cola	Con viento en cola
05	7,54	49,09	85,47	56,43	93,01
23	7,54	41,03	83,56	48,57	91,10
05-23	7,54	90,12		97,66	

Componente transversal 20 nudos Viento en cola 10 nudos					
Pista	Calmas	Absorción %		Total %	
		Sin viento en cola	Con viento en cola	Sin viento en cola	Con viento en cola
05	7,54	49,29	86,48	56,83	94,02
23	7,54	42,72	85,94	50,26	93,48
05-23	7,54	92,01		99,55	

Los resultados obtenidos por análisis de vientos, indicados en estas tablas, permiten definir los **porcentajes** estimados **de operación** por cada cabecera con una gran flexibilidad. En este sentido, se ha procedido a definir, para reducir en la medida de lo posible la contaminación acústica de las zonas urbanas próximas, un 30% de operaciones por cabecera 05 y un 70% por cabecera 23. Los resultados de las huellas de ruido isófonas generadas a partir del programa INM 6.1 (Integrated Noise Model) definidas con estas condiciones se presentan en los planos 9, 10, 11 y 12. Estas huellas se han definido tomando como datos de partida los indicados en el estudio "Evaluación de la contaminación acústica de las operaciones del Aeropuerto de la Región de Murcia" elaborado como respuesta a la Declaración de Impacto Ambiental de 13 de mayo de 2003.

6.5. CONFIGURACIÓN GENERAL PROPUESTA PARA EL DESARROLLO PREVISIBLE

Así pues, y tras estudiar la totalidad de las consideraciones expuestas, se va a proponer como desarrollo horizonte o previsible para el nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, el compuesto por un campo de vuelos con una pista de 3.000 m, orientada 44°25'09" norte UTM (47°23'55" magnético), de forma que sea paralela a la pista principal existente en la base aérea de San Javier, con designación de umbrales 05-23. El aeropuerto se ha diseñado para operar desde su inicio como aeropuerto H24.

El campo de vuelos quedaría definido por las coordenadas de los puntos característicos:

Punto	Coordenadas UTM		Coordenadas Geográficas		
	X	Y	Latitud	Longitud	Z (s.n.m)
ARP Aeropuerto	665.208	4.185.843	37°48'16" N	01°07'24"W	193
THR 05R	663.457	4.184.058	37°47'19" N	01°08'41"W	193
THR 23L	666.258	4.186.914	37°48'50" N	01°06'41"W	193

Nota: ARP = Punto de referencia del aeródromo; THR = umbral de la pista

El campo de vuelos se completará en la segunda fase de desarrollo del aeropuerto con una calle de rodaje paralela a la pista ubicada a 190 metros del eje de la pista. Además el sistema se complementa con tres calles de conexión con la plataforma, dos calles de salida rápida y dos apartaderos de espera.

Se completa el campo de vuelos con una amplia plataforma para el estacionamiento de aeronaves.

Se propone que el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se desarrolle mediante una disposición paralela al campo de vuelos.

El acceso principal al aeropuerto se propone realizarlo desde el este, partiendo de la N-301 autovía Murcia – Cartagena. El acceso sur a la futura instalación aeroportuaria se realizaría por la MU-601, tal y como se ha mencionado anteriormente.

6.6. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO. ACTIVIDADES PREVISTAS

Para la definición del Desarrollo Previsible del Aeropuerto se sigue un proceso que se inicia con el conocimiento de las necesidades futuras determinadas para el aeropuerto, que será la oferta de servicios que efectúe el mismo. Estas necesidades pueden resumirse como sigue:

- a) La estructura prevista de la demanda del transporte aéreo, desde y hacia la Región de Murcia, se resume en la atracción de los diferentes tráficos:
- Tráfico de Pasajeros, basado principalmente en el tráfico chárter como destino (costas y playas), así como de un tráfico Regular Regional, basado en segmentos domésticos en los que el tren de alta velocidad no es competitivo, y de un tráfico Regular de más largo alcance, con destino en ciudades de la Unión Europea, que han venido enlazando tradicionalmente con la Región de Murcia.
 - Tráfico de Mercancías.

y, en menor importancia:

- Tráfico de aviación general, corporativa y deportiva.

La captación de la mayoría de este tráfico se basa en el desarrollo turístico de la zona de influencia del nuevo aeropuerto. La incertidumbre sobre estos desarrollos, unido a la competencia que suponen la existencia cercana de los aeropuertos de Alicante y Almería aconsejan una inversión inicial cauta, lo que se traduce en minimizar el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto, procurando su modularidad para permitir su crecimiento acompasado al del tráfico.

b) Será necesario reestructurar el Espacio Aéreo, para incluirlo en el FIR-UIR de Barcelona, y asignarlo a uno de los TMA existentes, o constituir el suyo propio. En este ámbito, se precisa establecer las radioayudas adecuadas, y los procedimientos de operación de aeronaves en vuelo visual, y por instrumentos, de manera que no se vea afectada la seguridad de las operaciones y que las afecciones al entorno se minimicen.

c) La climatología veraniega y la situación del Aeropuerto, exigen que la longitud de pista para el despegue sea elevada para ciertas etapas y aeronaves. El volumen de tráfico esperado en los horizontes de actuación puede ser tratado sin problemas por una única pista, como ya se ha visto al realizar el análisis eólico.

d) Se debe reservar una Zona Terminal de Pasajeros, de suficientes superficies, para atender con la calidad adecuada las necesidades generadas por el tráfico aéreo.

e) La Zona de Mercancías, en la línea expresada en los puntos anteriores, estará compuesta en los primeros años de funcionamiento del aeropuerto por instalaciones sencillas y con la superficie de tratamiento ajustada a los tráficos esperados, con la posibilidad de poder establecer posteriormente un Centro de Carga Aérea, con edificios modulares de las compañías en primera línea, y un edificio Central en Segunda línea, donde se ubiquen los servicios de administración y aduanas, puesto que la Región de Murcia tiene el suficiente potencial exportador de productos.

d) El desarrollo de la zona industrial, debe ser modular para permitir las ampliaciones adecuadas al ritmo de crecimiento de la demanda

g) La oferta de suelo en el entorno aeroportuario es amplia en el sentido que no existen en las cercanías suelos con calificación distinta a no urbanizable. No obstante debe actuarse de inmediato en la consolidación del Plan Director, mediante la correspondiente ordenación del suelo del entorno, para evitar problemas que puedan comprometer el desarrollo del aeropuerto.

Como resultado final se puede afirmar que el Nuevo Aeropuerto de Murcia se diseñará para que, una vez superada una fase inicial de satisfacción de las necesidades inmediatas, se consigan unos niveles de calidad aceptables en cuanto al tratamiento de tráfico desarrollado básicamente en torno a las actividades generadas por el tráfico de Pasajeros, y en menor medida, a las de tráfico de Mercancías, con gran flexibilidad de adaptación a otros tipos de actividades.

Con todo ello, la propuesta para la delimitación de la zona de servicio es la que queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas representado en el plano 3 "Zona de servicio propuesta. Estructura de la Zona de Servicio Aeroportuaria" del presente documento. En el plano 5 se indican las coordenadas UTM de los vértices principales de esta zona de servicio que se incluyen además en el siguiente cuadro.

CUADRO 6.2

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO: AEROPUERTO DE MURCIA								
SUBZONA 1 (1-4-1)								
1	X	663.560	2	X	663.955	3	X	663.900
	Y	4.184.095		Y	4.184.500		Y	4.184.576
4	X	663.493						
	Y	4.184.161						
SUBZONA 2 (5-28-5)								
5	X	663.966	6	X	663.980	7	X	664.078
	Y	4.184.511		Y	4.184.525		Y	4.184.428
8	X	665.128	9	X	665.354	10	X	665.774
	Y	4.185.499		Y	4.185.278		Y	4.185.707
11	X	665.548	12	X	666.599	13	X	666.500
	Y	4.185.928		Y	4.186.999		Y	4.187.096
14	X	666.920	15	X	666.854	16	X	666.434
	Y	4.187.524		Y	4.187.589		Y	4.187.161
17	X	666.336	18	X	666.198	19	X	666.147
	Y	4.187.256		Y	4.187.116		Y	4.187.166
20	X	665.678	21	X	665.226	22	X	663.655
	Y	4.186.687		Y	4.187.131		Y	4.185.527
23	X	664.106	24	X	663.902	25	X	663.953
	Y	4.185.084		Y	4.184.877		Y	4.184.827
26	X	663.867	27	X	663.897	28	X	663.893
	Y	4.184.738		Y	4.184.628		Y	4.184.610

La Zona de Servicio Aeroportuario, se estructura en tres grandes áreas homogéneas, dependiendo de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la operatividad y funcionalidad del aeropuerto. Estas áreas, diferenciadas en el plano 3, "Zona de servicio propuesta. Estructura de la Zona de Servicio Aeroportuario", son las siguientes:

- Subsistema de Movimiento de Aeronaves
- Subsistema de Actividades Aeroportuarias
- Zona de Reserva

El *Subsistema de Movimiento de Aeronaves*, contiene los espacios y superficies empleados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue, circulación en rodadura y estacionamiento. Se encuentra 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 ayuda a la navegación aérea.

Dentro del subsistema de Movimiento de Aeronaves, es necesario definir, tal como se indica en el Anexo 14 de OACI, la posición del **puesto de estacionamiento aislado para aeronaves**. En este caso, será necesario distinguir entre las dos fases de desarrollo previsibles que son objeto de este Plan Director. En el cuadro siguiente se indican las coordenadas UTM que definen el centro geométrico del puesto de estacionamiento aislado en cada fase de desarrollo:

CUADRO 6.3

COORDENADAS UTM DEL PUESTO DE ESTACIONAMIENTO AISLADO PARA AERONAVES

FASE DE DESARROLLO	X (m)	Y (m)
FASE INICIAL (FASE I)	664.797	4.185.931
DESARROLLO PREVISIBLE (FASE II)	664.292	4.185.181

FUENTE: Elaboración propia

Para la primera fase de desarrollo, hasta 1,5 millones de pasajeros, el puesto de estacionamiento aislado quedará ubicado en la esquina Este de la plataforma, afectando pues a los puestos de aviación regional o corporativa próximos.

En la segunda fase (desarrollo previsible), hasta 3 millones de pasajeros, el puesto de estacionamiento se ubicará en la calle de rodaje paralela próxima a la cabecera 05. Esta ubicación permite minimizar la afección sobre la operatividad del aeropuerto que un supuesto apoderamiento ilícito de aeronave pudiera provocar. Además, la ubicación del edificio SEI permite acceder a este punto con gran rapidez.

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, garantizando su eficacia funcional y la calidad del servicio.

La *Zona de Reserva*, se corresponde con la zona donde previsiblemente se van a desarrollar las infraestructuras aeroportuarias en la próxima fase de desarrollo del aeropuerto.

En lo que se refiere al **Desarrollo Previsible del Aeropuerto**, la Estructura de la Zona de Servicio Aeroportuaria se describe de la siguiente forma:

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves tiene una superficie estimada de 199,8 Ha, y contiene, además de las plataformas de estacionamiento de Aeronaves, calles de rodaje y salida e instalaciones auxiliares, la pista de vuelos de denominación 05-23 y longitud 3.000 m, y cuyos puntos característicos se resumen en la tabla en la que se definen las características del campo de vuelos.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias tiene una superficie estimada inicial de 17,7 hectáreas, que se distribuyen en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano nº 6 "Zona de Servicio Propuesta. Actividades Aeroportuarias".

- *Zona de pasajeros:* integra 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 estimada: 7,3 hectáreas.
- *Zona de carga:* contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie estimada: 0,4 hectáreas.
- *Zona de servicios:* contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios, destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie estimada: 2,9 hectáreas.
- *Zona de abastecimiento:* integra las instalaciones, acometidas, elementos terminales, redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas, y otros servicios, necesarios para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie estimada: 6,5 hectáreas.
- *Zona industrial:* integra las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie estimada: 0,6 hectáreas.

No se ha realizado en este desarrollo previsible una designación específica para la zona de Aviación General, que se describe como sigue.

- *Zona de aviación general:* integra las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo de aeronaves no comerciales, aerotaxis, aviación privada y deportiva, y otros servicios.

La *Zona de Reserva* tiene una superficie estimada de 109,2 hectáreas, que se destinarán a ampliar las diferentes zonas en que se subdivide el Subsistema de Actividades Aeroportuarias. Este desarrollo se llevará a cabo en la fase siguiente de desarrollo del aeropuerto.

6.7. ACTUACIONES PROPUESTAS

Con los resultados de los análisis y las necesidades futuras del aeropuerto pueden definirse las siguientes actuaciones para el nuevo aeropuerto, que serán desglosadas en dos fases de desarrollo que tienen como meta distribuir y adaptar en el tiempo las inversiones necesarias para dar servicio al tráfico esperado.

FASES DE DESARROLLO

Se desarrollan así en este apartado las dos fases de actuación que se definirán de acuerdo a los horizontes del estudio fijados en capítulos anteriores:

- 1ª FASE	Fase Inicial	1.500.000 Pasajeros-Año
- 2ª FASE	Desarrollo Previsible	3.000.000 Pasajeros-Año

Partiendo de la etapa de implantación inicial que define la configuración básica del aeropuerto, en la siguiente fase de actuación se ampliará la instalación para adecuarla paulatinamente al tráfico esperado en el aeropuerto.

Se procede, a continuación, a realizar la exposición detallada de las actuaciones, para que tras su definición pueda realizarse la valoración económica necesaria.

6.7.1. Primera Fase (Fase Inicial o de Lanzamiento)

A continuación se realiza un análisis exhaustivo de las infraestructuras a realizar en la fase en estudio (ver Plano Fase I):

a) Adquisiciones de terrenos:

Adquisición de los terrenos necesarios para el desarrollo del aeropuerto (Campo de Vuelos, Área Terminal, Accesos y Servicios), estimados en unas 326,7 hectáreas, que se corresponden con la superficie de la Zona de Servicio, son de suelo rústico (cultivo secano y cítricos), calificados en el Plan General de Urbanismo como Áreas NB (suelo no urbanizable agrícola de interés productivo) y SR-C1 (suelo urbanizable no sectorizado con tolerancia de usos turístico-residenciales). Será necesario cuantificar además las superficies necesarias para la reposición del Cordel de Fuente Álamo, los accesos hasta la E-7 y la MU-601, la modificación del trazado de la MU-601 (unos 350 metros) en la cabecera 05 y las actuaciones sobre la Rambla de Corvera.

b) Obras de infraestructura:

Configuración del campo de vuelos básica compuesta de:

- Pista de 3.000 m. de longitud y 45 m. de anchura dimensionada para aeronaves tipo E, con unos movimientos de tierras estimados en torno a los 401.000 m³ de terraplén y unos 10.000 m³ de desmonte. Esta pista estará dotada en sus extremos de sendos sobrecanchos o raquetas para permitir a las aeronaves realizar adecuadamente los giros de 180º necesarios para el cambio de sentido de la marcha.
- Plataforma de estacionamiento para aeronaves de pasajeros de unos 50.000 m², capaz de albergar dos puestos tipo C (MD-80), tres tipo D (B-757) y 8 puestos para aviación corporativa y aviación general. Los puestos de mayor tamaño de aviación corporativa podrán ser utilizados en caso necesario para estacionar aeronaves C regionales.
- Una calle de salida perpendicular a pista de 320 m. de longitud y 25 m. de anchura, para acceder a la plataforma anterior.

Área Terminal compuesta de:

- Edificio Terminal para el tratamiento de pasajeros y bloque técnico con una superficie total de 12.000 m².
- Edificio Terminal de Mercancías con una superficie de 1.000 m².
- Torre de Control de 25 m. de altura y 450 m² de superficie total.
- Central Eléctrica de unos 600 m².
- Edificio Contraincendios (SEI) de unos 400 m², categoría 7.
- Centro de Emisores de una superficie aproximada de 100 m².
- Construcción de un aparcamiento de vehículos, de una superficie de 25.000 m².
- Vallado Perimetral de toda la parcela del aeropuerto, unos 12 Km.

- Caminos perimetrales y de servicio en el interior del aeropuerto, para dar servicio a campo de vuelos y ayudas, y facilitar las tareas de vigilancia del perímetro aeroportuario, unos 15 Km.
- Accesos al aeropuerto: El acceso norte desde la actual N-301 (salida en PK 417 "Corvera-Los Martínez"), movilización del tráfico desde el enlace de salida hasta una rotonda de nueva construcción por la carretera local E-7, y nuevo vial de acceso al Aeropuerto con carril único por sentido. El acceso sur parte de la actual MU-601, mediante una rotonda de intersección con la mencionada carretera. Se construye un vial de dos carriles de 3,5 metros de ancho y de aproximadamente 1.100 metros de longitud.
- Urbanización general del lado tierra del aeropuerto en una superficie aproximada de 87.000 m², con dotación de las acometidas necesarias para el abastecimiento de agua potable mediante conexión a la red general de aguas del Ayuntamiento de Murcia, depuradora de residuales con capacidad para tratar aguas residuales y aguas industriales hasta un volumen de 380.000 m³ al año, acometidas telefónicas y acometida a red eléctrica.
- Dotación de parcela de combustibles a instalar por el concesionario, con una superficie de 10.000 m² incluyendo un depósito de combustible JET A1 de 3.138 m³ y otro depósito de combustible AVGAS de 78 m³.
- Edificio cocheras/taller/conservación de los vehículos propios del aeropuerto, así como para el almacenaje y mantenimiento general de material e infraestructuras del aeropuerto, con una superficie de unos 150 m².

c) Equipos y Material móvil

Será necesario realizar las siguientes adquisiciones en equipos y material móvil:

- Señalización, balizamiento e iluminación de la pista y calles para categoría I, con dos sistemas de luces de aproximación.
- Señalización, balizamiento e iluminación de plataforma.
- Equipamiento de la Torre de Control y del Centro de Emisores, pupitres, equipos de Comunicaciones y de Meteorología.
- Sistemas PAPI por ambas cabeceras.
- Radioayuda DVOR/DME para aproximaciones de no precisión
- Una radioayuda NDB.
- Vehículos y material para la operatividad del Servicio Contraincendios para Categoría SEI 7, 2 vehículos pesados y 1 ligero.

d) Reposiciones

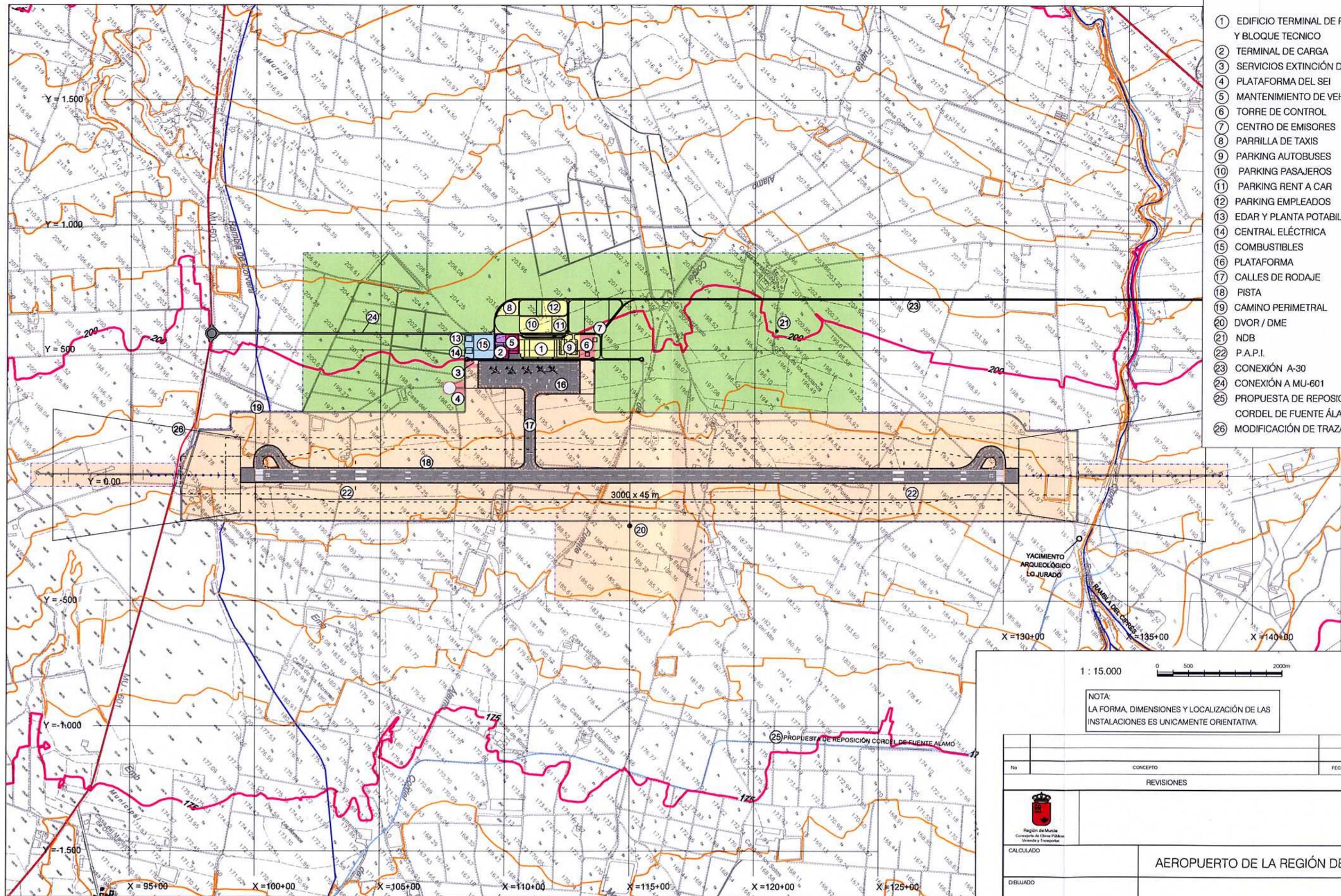
Será necesario reponer las siguientes infraestructuras afectadas:

- Vía pecuaria denominada como Cordel de Fuente Álamo, estimándose una longitud de tramo a reponer de 10 km, carril único de tierra compactada.
- Adecuación de la Rambla de Corvera mediante la construcción de balsas de laminación.
- La carretera MU-601 será desviada, en la zona próxima a la cabecera 05, unos 350 metros para permitir una RESA (zona de seguridad de extremo de pista) de 240 metros de longitud y 150 metros de ancho en la pista 23.

Tras la realización de las obras, montaje y puesta a punto de los equipos descritos, el aeropuerto estaría preparado para tratar:

- En su Campo de Vuelos, aeronaves sin restricción de tamaño, con una capacidad estimada de unas 10 operaciones hora punta las 24 horas del día con sistemas de iluminación de aproximación de Categoría I y un sistema de aproximación de no precisión DVOR/DME. El tamaño de aeronave estaría limitado exclusivamente por la capacidad operativa del Servicio de Extinción de Incendios.
- En la Zona de Pasajeros, la totalidad de la demanda hasta un nivel de tráfico de 1.918 pasajeros hora punta.
- En la Zona de Mercancías, un nivel de demanda de 5.000 Tn/año.
- En el resto de Infraestructuras Aeronáuticas (Torre de Control, Contraincendios, Emisores, etc), dar servicio suficiente al Aeropuerto hasta más allá del segundo horizonte de previsión.
- En sus Accesos, todo el tráfico de vehículos entrante y saliente del aeropuerto hasta más allá del segundo horizonte de previsión.

- LEYENDA
- ① EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS Y BLOQUE TECNICO
 - ② TERMINAL DE CARGA
 - ③ SERVICIOS EXTINCION DE INCENDIOS
 - ④ PLATAFORMA DEL SEI
 - ⑤ MANTENIMIENTO DE VEHICULOS
 - ⑥ TORRE DE CONTROL
 - ⑦ CENTRO DE EMISORES
 - ⑧ PARRILLA DE TAXIS
 - ⑨ PARKING AUTOBUSES
 - ⑩ PARKING PASAJEROS
 - ⑪ PARKING RENT A CAR
 - ⑫ PARKING EMPLEADOS
 - ⑬ EDAR Y PLANTA POTABILIZADORA
 - ⑭ CENTRAL ELÉCTRICA
 - ⑮ COMBUSTIBLES
 - ⑯ PLATAFORMA
 - ⑰ CALLES DE RODAJE
 - ⑱ PISTA
 - ⑲ CAMINO PERIMETRAL
 - ⑳ DVOR / DME
 - ㉑ NDB
 - ㉒ P.A.P.I.
 - ㉓ CONEXIÓN A-30
 - ㉔ CONEXIÓN A MU-601
 - ㉕ PROPUESTA DE REPOSICION DEL CORDEL DE FUENTE ÁLAMO
 - ㉖ MODIFICACIÓN DE TRAZADO MU-601



1 : 15.000

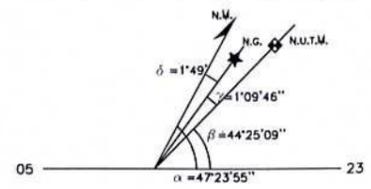
NOTA:
LA FORMA, DIMENSIONES Y LOCALIZACIÓN DE LAS
INSTALACIONES ES ÚNICAMENTE ORIENTATIVA.

No	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
 Región de Murcia Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes			
CALCULADO		AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA	
DIBUJADO		PLAN DIRECTOR	
COMPROBADO		Plano Director: Actividades Aeroportuarias	
PROYECTADO		Fase I - Hasta 1.5 millones de pasajeros	
DIRIGIDO			
HOJA Nº	PLANO Nº	FECHA	ESCALA
1 de 1	A	Septiembre-2005	A3 - 1/15.000
		FECHA	ESCALA
		Septiembre-2005	A3 - 1/15.000
		FICHERO DWG	
		A3_5P037_02_ActAeropuertos2-00_03.dwg	

- SIMBOLOGIA
- ZONA DE SERVICIO (326,7 Ha)
 - ZONA DE RESERVA (109,2 Ha)
 - SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES (199,8 Ha)

SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
(17,7 Ha)

- ZONA DE PASAJEROS (7,3 Ha)
- ZONA DE CARGA (0,4 Ha)
- ZONA INDUSTRIAL (0,6 Ha)
- ZONA DE SERVICIOS (2,9 Ha)
- ZONA DE ABASTECIMIENTO (6,5 Ha)



6.7.2. Segunda Fase (Desarrollo Previsible).

Para satisfacer la demanda prevista de 3.000.000 pasajeros-año, deberían realizarse las siguientes acciones (ver Plano Fase II):

a) Adquisiciones de terrenos:

No será precisa la adquisición de terrenos.

b) Obras de infraestructura:

Actuaciones en el campo de vuelos consistentes en:

- Calle de rodaje paralela a toda la pista de vuelos a 190 m. con una longitud total de 3.000 m. y 25 m. de anchura.
- 2 Calles de salida rápida que sirvan a cada una de las cabeceras ubicadas a unos 2.000 m. de cada una de ellas y con un desarrollo de 400 m. cada una y 25 m. de anchura.
- 2 Calles de rodaje que comunican la calle paralela a pista con la plataforma ampliada de unos 140 m. de longitud.
- Dos apartaderos de espera ubicados en ambas cabeceras con sus correspondientes calles de salida que comunican con la calle de rodaje paralela a la pista.
- Ampliación de la plataforma en unos 30.000 m², para admitir cinco puestos adicionales para aeronaves tipo C (B-737) y tipo D (B-757). La configuración de la plataforma quedaría entonces de la siguiente forma: cuatro puestos tipo C (MD-80), seis tipo D (B-757) y 8 puestos para aviación corporativa y aviación general. Los puestos de mayor tamaño de aviación corporativa podrán ser utilizados en caso necesario para estacionar aeronaves C regionales.

Actuaciones en el Área Terminal consistentes en:

- Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros hasta una superficie total de unos 19.000 m².
- Ampliación del Terminal de Mercancías hasta una superficie total de 1.500 m².
- Ampliación de los depósitos de combustible JET A1 hasta un total de 6.097 m³ y el de AVGAS hasta los 122 m³.
- Ampliación del aparcamiento de vehículos para la Zona de Pasajeros, en 26.000 m².
- Urbanización general de nuevas áreas, 90.000 m² adicionales

c) Equipos y Material móvil

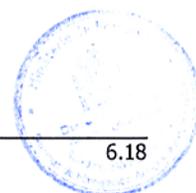
Será necesario realizar las siguientes adquisiciones en equipos y material móvil:

- Señalización, balizamiento e iluminación de las calles para categoría I.
- Señalización, balizamiento e iluminación de la ampliación de la plataforma.

- Edificio Terminal de Pasajeros: mostradores de facturación, hipódromo de recogida de equipajes, controles y equipamiento diverso.
- Ayudas necesarias para la operación de aproximación instrumental de precisión de categoría I para la pista 23 con un ILS Cat I.

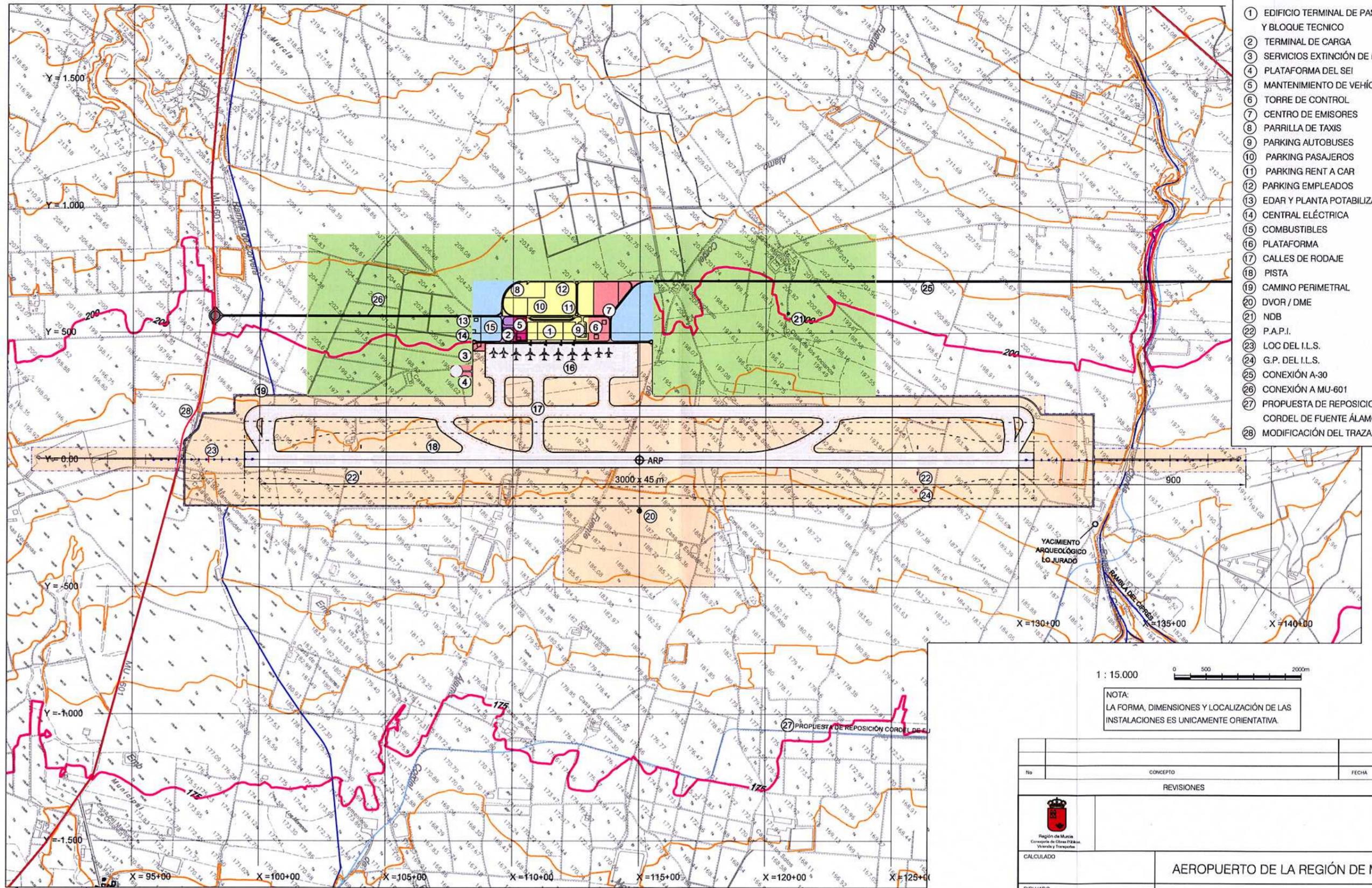
Tras la realización de las obras, montaje y puesta a punto de los equipos descritos, el aeropuerto estaría preparado para tratar un tráfico de:

- Aeronaves sin restricción de tamaño, con una capacidad estimada de unas 16 operaciones hora punta las 24 horas del día y en condiciones de visibilidad reducida (RVR>800 m.).
- En la Zona de Pasajeros, la totalidad de la demanda hasta un nivel de tráfico de 2.765 pasajeros hora punta.
- En la Zona de Mercancías, un nivel de demanda de 7.500 Tn/año.



LEYENDA

- 1 EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS Y BLOQUE TECNICO
- 2 TERMINAL DE CARGA
- 3 SERVICIOS EXTINCIÓN DE INCENDIOS
- 4 PLATAFORMA DEL SEI
- 5 MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS
- 6 TORRE DE CONTROL
- 7 CENTRO DE EMISORES
- 8 PARRILLA DE TAXIS
- 9 PARKING AUTOBUSES
- 10 PARKING PASAJEROS
- 11 PARKING RENT A CAR
- 12 PARKING EMPLEADOS
- 13 EDAR Y PLANTA POTABILIZADORA
- 14 CENTRAL ELÉCTRICA
- 15 COMBUSTIBLES
- 16 PLATAFORMA
- 17 CALLES DE RODAJE
- 18 PISTA
- 19 CAMINO PERIMETRAL
- 20 DVOR / DME
- 21 NDB
- 22 P.A.P.I.
- 23 LOC DEL I.L.S.
- 24 G.P. DEL I.L.S.
- 25 CONEXIÓN A-30
- 26 CONEXIÓN A MU-601
- 27 PROPUESTA DE REPOSICIÓN DEL CORDEL DE FUENTE ÁLAMO
- 28 MODIFICACIÓN DEL TRAZADO MU-601



1 : 15.000



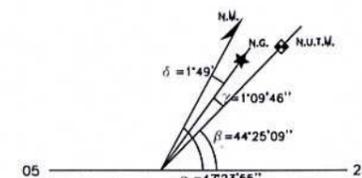
NOTA:
LA FORMA, DIMENSIONES Y LOCALIZACIÓN DE LAS
INSTALACIONES ES ÚNICAMENTE ORIENTATIVA.

SIMBOLOGIA

- ZONA DE SERVICIO (326,7 Ha)
- ZONA DE RESERVA (109,2 Ha)
- SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES (199,8 Ha)

SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
(17,7 Ha)

- ZONA DE PASAJEROS (7,3 Ha)
- ZONA DE CARGA (0,4 Ha)
- ZONA INDUSTRIAL (0,6 Ha)
- ZONA DE SERVICIOS (2,9 Ha)
- ZONA DE ABASTECIMIENTO (6,5 Ha)



No	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
 Región de Murcia Corporación de Obras Públicas, Vivienda y Fomento			
CALCULADO		AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA	
DIBUJADO		PLAN DIRECTOR	
COMPROBADO		Plano Director: Actividades Aeroportuarias	
PROYECTADO		Fase II - Hasta 3 millones de pasajeros	
DIRIGIDO			
HOJA Nº	PLANO Nº	FECHA	ESCALA
1 de 1	B	Septiembre-2005	1/15.000
FICHERO DWG		A3_5P037-02_ActAeroparFase2-00_03.dwg	

6.8. MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

Basándose principalmente en consideraciones de tipo físico, se procede a investigar las máximas posibilidades de desarrollo del aeropuerto, comparando las diversas alternativas que pueden establecerse y proponiendo la que se estima que presenta las mejores características. En este aspecto, resulta fundamental la adopción de los parámetros físicos que permitan desarrollar las infraestructuras con capacidad para acomodar la evolución de los sistemas aeronáuticos, en concreto las futuras grandes aeronaves clasificadas por OACI con Categoría F.

Se ha optado por implantar un máximo desarrollo del aeropuerto compuesto por dos pistas paralelas, así como el desarrollo de un área terminal lo suficientemente desahogada que sirva a ambas pistas, cuya longitud podrá llegar hasta los 4.000 m. Esta longitud se considera suficiente para permitir la operación en el aeropuerto, sin restricciones importantes, de aeronaves de mayor tamaño y de longitudes de etapa típicas superiores a las consideradas en el correspondiente capítulo de necesidades. Estos nuevos requerimientos surgirían en la probable aparición de nuevos mercados en los que el aeropuerto capte tráfico adicional, como pueden ser los casos de exportación directa de pescado fresco a Japón u hortalizas a los Estados Unidos o Canadá.

La separación entre los ejes de ambas pistas se toma igual a 1.700 m, distancia que asegura sobradamente la posibilidad de realizar operaciones simultáneas independientes. La separación entre pistas y calles debería permitir la operación de las que se denominan aeronaves futuras (OACI tipo F) con la intención de mantener el objetivo de definir una planificación a muy largo plazo sin posibles restricciones.

El emplazamiento de la segunda pista dentro del área seleccionada para el aeropuerto, se ha decidido teniendo en cuenta, además de parte de los condicionantes mencionados en el párrafo anterior, el evitar en lo posible afecciones a zonas calificadas medioambiental o culturalmente, accidentes naturales (cauces, etc.), infraestructuras (carreteras, ..) u otras consideraciones, como edificaciones, terrenos cultivados, ordenación urbana, etc., ya que esto podría condicionar los plazos previos de implantación del aeropuerto.

Una vez realizadas todas estas consideraciones, se llegará a establecer la ubicación final del sistema de pistas, y que se aprecia en el Plano 13 *Máximo Desarrollo Posible Planta General*.

Como se observa en dicho plano, y tras estudiar la totalidad de las consideraciones expuestas, se propone como Máximo Posible Desarrollo para el Aeropuerto, el compuesto por un campo de vuelos con 2 pistas de 4.000 m, separadas entre ejes 1.700 m, orientadas 44°25'09" norte UTM (47°23'55" magnético), de forma que sea paralela a la pista principal existente en la base aérea de San Javier, con designación de umbrales 05-23.

El campo de vuelos quedaría definido por las coordenadas de los puntos característicos:

Punto	Coordenadas UTM		Coordenadas Geográficas		
	X	Y	Latitud	Longitud	Z (s.n.m)
THR 05R	663.457	4.184.058	37°47'19" N	01°08'41" W	193
THR 23L	666.258	4.186.914	37°48'50" N	01°06'41" W	193
THR 05L	662.347	4.185.356	37°48'02" N	01°09'22" W	217
THR 23R	665.148	4.188.212	37°49'33" N	01°07'25" W	217

Nota: THR = umbral de la pista

El campo de vuelos se completa con dos sistemas de calles de rodaje, asociados a cada una de las pistas; cada uno de ellos está formado por dos calles de rodaje paralelas a la correspondiente pista, la

primera de ellas completa, a 190 y 290 m del eje de la misma, y las oportunas calles de enlace entre las plataformas de estacionamiento y aquella, más las calles de salida de pista.

Se completa el campo de vuelos con diversas plataformas para el estacionamiento de aeronaves, separadas según su dedicación.

Se propone que el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se desarrolle mediante una disposición paralela al campo de vuelos y con posibilidad de generar un desdoblamiento de las instalaciones con marcada simetría con el eje imaginario del sistema, por el cual se situaría el eje de acceso principal al aeropuerto (Plano 13). Dicho desdoblamiento se produciría a medida que la saturación de los distintos subsistemas se fuera produciendo. La interrelación entre ambos lados es fundamental, debiendo existir una permeabilidad clara de aeronaves, vehículos y servicios, de modo que el sistema sea único.

Por tanto, el conjunto de la actividad aeroportuaria se ha estructurado en tres grandes zonas ubicadas entre las pistas propuestas, y que de oeste a este se definen:

- Zona de Carga
- Zona de Pasajeros, Servicios, Aviación General y Abastecimiento
- Zona Industrial

El acceso principal al aeropuerto se propone realizarlo desde el este, partiendo de la N-301 autovía Murcia – Cartagena, formando el eje de simetría aeroportuario, a 850 m. entre pistas. Se dispondría de un acceso secundario, directo a la Zona de Carga, a fin de separar el tráfico pesado.

Con los cánones de planificación hoy en vigor, una instalación aeroportuaria como la representada en este plano, sería capaz de atender, en lo que se refiere al conjunto espacio aéreo – pista, unas 90 operaciones horarias de aeronaves, estando limitado este valor máximo por la capacidad conjunta de ambas pistas de vuelo proyectadas. Concretamente, para el segmento de aeronaves comerciales de pasajeros, la instalación representada sería capaz de tratar un máximo de:

- *Movimientos de aeronaves en hora punta:*..... 90 operaciones-hora
- *Movimientos de aeronaves en día tipo:*..... 700 operaciones-día
- *Movimientos de aeronaves anuales:*210.000 operaciones-año,

Esto supondría, para el tráfico de pasajeros, valores alrededor de las siguientes cifras:

- *Movimientos de pasajeros-año:*..... 25.000.000 pax-año
- *Movimientos de pasajeros en día tipo*..... 80.000 pax -día
- *Movimientos de pasajeros en hora tipo*.....10.500 pax-hora

Estos valores definen el techo para el tráfico aéreo, o lo que es lo mismo, la máxima capacidad de la instalación aeroportuaria.

Completando la Zona de Servicio propuesta con el área de cautela prevista para el máximo desarrollo posible, se obtiene un área total de 909,8 Ha, se disponen asimismo de las siguientes áreas:

- **Área de Cautela Aeroportuaria:** está constituida por suelos exteriores a la Zona de Servicio Aeroportuario cuya finalidad es garantizar una posible expansión del aeropuerto que pueda ser requerida en un horizonte de tiempo aún no definido superior al Desarrollo Previsible. Superficie estimada: 583,1 hectáreas.
- **Accesos:** contendrá las infraestructuras necesarias para conectar las diferentes zonas funcionales del aeropuerto entre sí y con el exterior. Superficie estimada: 9,10 hectáreas.

