



## MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

### 7.1 Hipótesis de partida

El Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto queda definido por la capacidad máxima del sistema campo de vuelos-espacio aéreo optimizados. Del crecimiento del tráfico previsto no parece plausible la hipótesis de que sea necesaria la construcción de una segunda pista. Por tanto, la capacidad máxima del sistema será la de la pista definida en el Desarrollo Previsible.

En el caso del Máximo Desarrollo Posible, se va a considerar que siempre es posible reducir los intervalos entre salidas consecutivas a un minuto, por lo que la limitación de capacidad viene dada por el número máximo de llegadas:

$$\text{RMP (Rendimiento Máximo de Pista)} = \sim 40 \text{ AHP.}$$

La capacidad real se estima en el 80% del RPM, es decir, **32 operaciones /hora punta**.

La capacidad del sistema determina de forma aproximada las necesidades del resto de elementos del Sistema General Aeroportuario, planteando un paralelismo entre la situación del Desarrollo Previsible y el Máximo Desarrollo Posible.

Extrapolando la relación PHPd/AHP, se obtiene:

$$\text{PHPd} = 1.910/16 \times 32 = 3.820$$

$$\text{PHP} = 4.742$$





Utilizando las relaciones PHPD/Pax año para aeropuertos turísticos y no turísticos se obtienen, por iteración inversa, los valores de Pax/año:

Pax/año: 10.006.228 →  $\text{PHP}_d/\text{Pax}_{\text{año turístico}} = 0,0529\%$  →  $\text{PHP}_d \text{ turístico} = 5.289$

→  $\text{PHP}_d/\text{Pax}_{\text{año no turístico}} = 0,0308\%$  →  $\text{PHP}_d \text{ no turístico} = 3.085$

→  $\text{PHP}_d \text{ medio} = 3.820$

Como conclusión, puede estimarse que el número máximo de pasajeros anuales que podría transportar el aeropuerto a máxima capacidad del campo de vuelos se situaría alrededor de entre los 10 millones de pasajeros anuales.

El tráfico máximo del aeropuerto sería, por tanto, el siguiente:

AHP = 40

AHD = 32

PHP = 4.742

PHPd = 3.820

Pax comerciales/año  $\cong$  10 millones

Aeronaves comerciales/año  $\sim$  83.385 (ocupación media  $\sim$  120 pax/aeronave)





## 7.2 Definición de los principales elementos del Sistema General Aeroportuario

Con objeto de definir un desarrollo del aeropuerto compatible con los niveles de tráfico calculados en el apartado anterior, correspondientes a la máxima capacidad del conjunto espacio aéreo-campo de vuelos optimizados, se han aplicado hipótesis similares a las utilizadas en el Capítulo de Necesidades del presente documento para el cálculo de previsiones en el horizonte de las previsiones.

De este modo, se obtienen las siguientes actuaciones:

### Subsistema de Movimiento de Aeronaves:

Ampliación de la pista hasta los 4.000 metros de longitud

Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves

Calle de rodaje paralela hasta ambas cabeceras

Calles de salida rápida en ambas cabeceras.

By-pass o apartaderos de espera en cada cabecera.





## Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Ampliación del Edificio Terminal

Ampliación de los aparcamientos

Zona de Carga: ampliación del terminal de carga y adecuación de una nueva zona de carga

Zona industrial: Desarrollo de la Zona de Mantenimiento de Aeronaves.





### 7.3 Área de Cautela Aeroportuaria

Las necesidades de terreno asociadas a la hipótesis de Máximo Desarrollo Posible del aeropuerto no son demasiado importantes si tenemos en cuenta el terreno ya ocupado por el Desarrollo Previsible. El crecimiento del campo de vuelos, la ampliación de plataforma y de la Zona de Pasajeros genera Áreas de Cautela, que se puede ver en el plano correspondiente.

