

6

Máximo Desarrollo Posible

1	Introducción	6.1
2	Configuración General	6.1
3	Área de Cautela Aeroportuaria	6.3

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE

1 Introducción

Este desarrollo no establece determinaciones vinculantes sino que es una recomendación al planeamiento urbanístico con el ánimo de preservar la visión estratégica del aeropuerto a muy largo plazo, más allá del Horizonte 3 fijado generalmente como límite del Desarrollo Previsible del mismo.

Los terrenos pertenecientes actualmente al Aeropuerto, albergan en su interior todas las infraestructuras e instalaciones necesarias para su funcionamiento. El crecimiento propuesto para cada subsistema se desarrolla de manera proporcional, en consonancia con aquellos otros con los que se relaciona directamente.

El Aeropuerto de Zaragoza tiene limitado geográficamente su crecimiento, prácticamente en todas las direcciones: al norte está el Canal Imperial de Aragón (BIC), al este se encuentra la plataforma logística PLAZA, de reciente construcción, al sur la calle de rodadura paralela TA y la pista 12L/30R y al oeste, la Base Aérea.

2 Configuración General

Según el Real Decreto 1167/1995, la infraestructura es un aeródromo utilizado conjuntamente por el Aeropuerto y la Base Aérea.

El Máximo Desarrollo posible para el Aeropuerto de Zaragoza estará limitado al no contar con Campo de Vuelos propio. El contenido de este capítulo se centrará en el desarrollo de la zona que engloba el aeropuerto civil.

Se ha comprobado que la infraestructura más crítica en términos de crecimiento, es la plataforma de estacionamiento comercial, aunque también se contempla la ampliación tanto de los subsistemas de movimiento de aeronaves como los de actividad aeroportuaria.

Se propone un desarrollo coherente con el Desarrollo Previsible planteado en los horizontes de estudio del presente Plan Director, planteando las ampliaciones que se describen a continuación.

Se contempla la ampliación de la Plataforma Comercial hacia el sur, realizando el traslado de las instalaciones del SSEI actual junto a la Base Aérea. De esta forma se consigue una mayor superficie de estacionamiento optimizada para conseguir los siguientes puestos de estacionamiento, distribuidos de forma diferenciada para el tráfico de aeronaves cargueras y de tráfico de pasajeros:

Tabla 6.1.- Número de puestos de estacionamiento disponibles en configuración principal

TIPO DE SOBRE	Nº DE PUESTOS
0	9
I	11
III	3
IV	3
V	27
VI	3
TOTAL	56

La nueva distribución contempla la incorporación de puestos de estacionamiento en contacto con el Edificio Terminal.

Así mismo se dota la infraestructura de varias isletas (EPAs) en las que estacionar equipos handling, así como viales de servicios, tanto perimetrales como transversales, para dar servicio a todas las posiciones de estacionamiento.

En cuanto a la Plataforma de Aviación General, la proporción actual de tipología de aeronaves es 52% B y 48% A y si se suman las operaciones de helicópteros éstos representan en OCT un 11% del total. Por otro lado, en la época que las operaciones de OCT eran más numerosas (tres veces más), la proporción entre tipología de aeronaves A y B era bastante distinta (15%, 85%, respectivamente). Por tanto, teniendo en consideración estos datos y con una optimización del espacio disponible para su crecimiento. La plataforma resultante constaría de los siguientes puestos de estacionamiento separados físicamente de la plataforma comercial:

Tabla 6.2.- Número de puestos de estacionamiento disponibles en configuración principal

TIPO DE AERONAVE	Nº DE PUESTOS
TIPO A	23
TIPO B	11
Helicóptero pequeño Tipo ROBINSON R-22	2
Helicóptero mediano Tipo AUGUSTA A-109	3
Helicóptero grande Tipo SIKORSKY SH-3	1
TOTAL	40

Los puestos de Aviación General se han diseñado para las dimensiones máximas de cada tipo de avión, según el Anexo 14 de OACI, y las distancias libres a objeto. En cuanto a los stands para helicópteros se han propuesto para que puedan efectuar virajes en su interior.

Aunque será necesario coordinar con el Ministerio de Defensa, se proponen las siguientes ampliaciones del Campo de Vuelo, que posibilitarían esta convivencia, aumentando la capacidad del sistema:

- a) **Calle de salida rápida.** Situada entre las actuales A-2 y A-3, a 1.800 m, daría servicio a la mayoría de las aeronaves que operan en el Aeropuerto.
- b) **Calle de rodadura paralela.** Con categoría F entre A-2 y A-5, desahogando la circulación de la calle INNER
- c) **Apartadero de espera.** Flexibilizará las salidas, pudiendo optimizar la separación entre aviones, según su categoría de estela turbulenta. Esta acción conlleva un incremento de la capacidad del sistema.

Para esta situación hipotética de Máximo Desarrollo del área de movimiento, las operaciones en hora punta pueden llegar a ser del orden de 50 ops/h e incluso mayores.

Con respecto a la Zona de Pasajeros, se propone la ampliación del Edificio Terminal hacia el norte y la implantación de pasarelas de embarque, mejorando la asistencia a los pasajeros.

A partir de 45 AHP de pasajeros y considerando una ocupación por aeronave de 120 pasajeros, resultan 5.400 PHP. Del estudio de la evolución del ratio PHD/PHP de este Aeropuerto, y su comparación con otros de la red del Grupo Aena, se estima que se podrían procesar 4.700 PHD con una superficie de 65.800 m².

Con los cánones de planificación hoy en vigor, se estima que podrían atenderse 6.710.000 pasajeros anuales.

Se plantean 1.055 plazas de aparcamiento en superficie y tres edificios modulares de aparcamiento de cuatro plantas cada uno, que albergarían las 5.945 plazas restantes. Del total, 5.400 plazas serán públicas y el resto estarán dedicadas a empresas de coches de alquiler, taxi, empleados de Aena, compañías, etc. En total la superficie de aparcamientos sería de unos 39.000 m². Para la ejecución de estos edificios habría que trasladar la Central Eléctrica, una vez se haya amortizado y la demanda de aparcamientos así lo aconseje, junto a la cámara de reguladores.

En lo que al tratamiento de carga se refiere, se estima que se podrían procesar anualmente 650.000 tm. Con los ratios empleados en el capítulo 2, se obtienen unas necesidades de 9.000 m² de terminales para carga perecedera y 35.000 m² para no perecedera. La solución adoptada consta de un terminal único de perecederos en primera línea y siete terminales de no perecederos distribuidos en primera y segunda línea (14.100 y 20.900 m², respectivamente).

3 Área de Cautela Aeroportuaria

Por definición el área de cautela tiene una motivación meramente informativa, ya que no es vinculante y tiene la finalidad de que los posibles desarrollos urbanísticos que se vayan a llevar a cabo en el futuro, tengan en consideración una potencial necesidad de terrenos por parte del Aeropuerto.

Para el Máximo Desarrollo Posible previsto en el Aeropuerto de Zaragoza, no se ha estimado necesario abarcar superficies más allá de los límites actuales del Aeropuerto.

Tabla 6.3.- Tabla resumen del escenario del máximo desarrollo posible

ELEMENTO	VALOR
PAX/AÑO	6.710.000
OPS PAX/AÑO	56.000
OPS CARGA/AÑO	13.000
OPS OCT/AÑO	8.400
OPS TOTALES	77.400
PHP	5.400
PHD	4.700
AHD	+50
CARGA/AÑO (Tm)	650.000

Con los cánones de planificación hoy en vigor, y suponiendo que la demanda mantenga su estructura actual, una instalación aeroportuaria como la representada en el Plano 9 sería capaz de atender los siguientes valores para tráfico de aeronaves:

- Movimientos de aeronaves en hora punta 55 ops/h
- Movimientos de aeronaves en día tipo 340 ops/día
- Movimientos de aeronaves comerciales anuales 69.000 ops/año

Ello supondría, para el tráfico de pasajeros valores característicos de los siguientes órdenes:

- Movimientos de pasajeros en hora de diseño 4.700 pax/h
- Movimientos de pasajeros en día tipo 36.000 pax/día
- Movimientos de pasajeros anuales 6.710.000 pax