

## 6. MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE



**6. MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE.....6.1**

6.1. CONFIGURACIÓN GENERAL..... 6.2

6.2. ESPACIOS DE RESERVA..... 6.2



## 6.1. CONFIGURACIÓN GENERAL

Puesto que las obras dentro del año horizonte del Estudio comprenden una remodelación casi completa de todo el Aeropuerto, debido a la problemática intrínseca expuesta anteriormente, y puesto que la disponibilidad de terrenos llegados a este punto, es muy reducida; el máximo desarrollo posible queda limitado a unas simples actuaciones tendentes a aumentar la capacidad de algunos de los sistemas cuyas obras se han iniciado durante el desarrollo previsible.

Así, respecto al campo de vuelos, la única actuación que podría proponerse para el máximo desarrollo es la de la construcción de una calle de rodaje paralela a la pista de vuelo, desde el lado Norte de la plataforma de estacionamiento hasta las proximidades del túnel bajo la pista de vuelo. Supondría una longitud próxima a los 675 m que sin duda incrementaría la capacidad del campo de vuelos al reducir los recorridos de las aeronaves por la pista de vuelo, especialmente para operaciones de aterrizaje por la cabecera 01. Esta calle de rodaje conllevaría igualmente el traslado hacia la costa de la carretera de acceso al Aeropuerto. Dadas las limitaciones orográficas, se puede prever en estos momentos, las dificultades, la complejidad y el elevado costo que conllevaría el trazado de esta calle de rodaje.

Respecto al Área de actividades Aeroportuarias, son dos las únicas actividades básicas que se prevé puedan realizarse en el máximo desarrollo:

Por un lado, la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros, en una disposición simétrica a la representada actualmente y con la prolongación de los diques laterales para totalizar una superficie (salidas + llegadas) próxima a los 30.000 m<sup>2</sup> y casi duplicar la de las dos plantas situadas por debajo del nivel de plataforma hasta alcanzar los 4.500 m<sup>2</sup> en cada una de ellas. El procesador central, manteniendo la profundidad referida de 70 m, alcanzará los 125 m de ancho, mientras que los diques laterales desarrollarán cada uno, unas dimensiones de 135x20 m. El aparcamiento restringido dispondrá entonces de una capacidad total de 175 vehículos.

Bajo esta configuración y con una longitud de fachada del lado aire cercana a los 400 m, parece recomendable la instalación de pasarelas para acceso hasta las aeronaves en contacto, aumentando en este caso sensiblemente la capacidad de la plataforma al disponer las aeronaves de maniobras remolcadas.

La otra actuación posible dentro del Área de Actividades Aeroportuarias para el máximo desarrollo es la construcción de un segundo edificio para aparcamiento elevado similar al descrito para el desarrollo previsible, pero en el costado Sur del Nuevo Edificio Terminal, lo cual duplicaría la capacidad de estacionamiento de vehículos, llegando hasta los 1730 vehículos en aparcamiento cubierto y una cifra cercana a los 400 vehículos mas en la superficie de la cubierta de los dos edificios.

Todas las actuaciones descritas anteriormente se reflejan en el Plano de Máximo Desarrollo Posible. El crecimiento del Aeropuerto por encima de lo representado en este plano, no parece previsible a largo plazo. Si la demanda llegara a saturar las instalaciones, previsiblemente por la capacidad del conjunto espacio aéreo-campo de vuelos, se haría recomendable la búsqueda de un emplazamiento alternativo.

## 6.2. ÁREA DE CAUTELA

De las actuaciones descritas en el Máximo Desarrollo Posible, la construcción de la calle de rodaje paralela a la pista de vuelo (Tramo Norte) obligará a la ampliación de los terrenos que integran el Sistema General Aeroportuario propuesto en el desarrollo previsible. La protección de estos espacios no supondrá ninguna actuación específica puesto que ya en la actualidad están declarados en su PGOU como de protección de equipamiento y espacio libre de sistemas generales.



En el plano nº 5.1, Máximo Desarrollo Posible: SGA y Área de Cautela Aeroportuaria, se pueden evaluar los terrenos que es necesario proteger para garantizar las posibilidades de desarrollo último del aeropuerto de La Palma, estimándose éstas en unas 2,01 Ha.

