

5. Desarrollo Previsible



Contenidos

5. Desarrollo Previsible	5.1
5.1. Introducción	5.3
5.2. Análisis de alternativas	5.4
5.2.1. Objetivo del estudio.....	5.4
5.2.2. Resumen de la problemática actual.....	5.4
5.2.3. Estudio y valoración de alternativas	5.7
5.2.4. Alternativa seleccionada	5.30
5.3. Necesidades de terrenos	5.46
5.4. Actuaciones propuestas	5.47
5.4.1. Espacio Aéreo.....	5.47
5.4.2. Subsistema de movimiento de aeronaves	5.47
5.4.3. Subsistema de actividades aeroportuarias.....	5.50
5.4.4. Zona de Reserva.....	5.55
5.4.5. Viales	5.56
5.4.6. Adquisición de terrenos	5.58
5.4.7. Resumen.....	5.59
5.5. Delimitación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas	5.61
5.6. Términos municipales afectados por la Zona de Servicio propuesta.....	5.75



5.1. Introducción

Este Capítulo tiene por objeto la delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Valencia en el horizonte del Desarrollo Previsible propuesto en este documento, así como la definición de las actuaciones previstas en dicho desarrollo para cada subsistema aeroportuario. De este modo se obtendrán, en su caso, las necesidades de terreno precisas con el fin de lograr un desarrollo del Aeropuerto de Valencia que le permita dar servicio a la demanda de transporte aéreo prevista para los horizontes de tráfico considerados.



5.2. Análisis de alternativas

5.2.1. Objetivo del estudio

Una vez que se han detectado las necesidades de cada subsistema aeroportuario, el siguiente paso en la definición de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible y las actuaciones necesarias en el Aeropuerto de Valencia es la propuesta y evaluación de diferentes alternativas de desarrollo de sus infraestructuras e instalaciones.

Este análisis permitirá, por un lado, encontrar la solución más adecuada para resolver las necesidades detectadas en cada subsistema de acuerdo con una serie de criterios previamente establecidos y, por otro, dar respuesta a los requerimientos de la Directiva 2001/42/CE de Evaluación Ambiental de Planes y Programas.

La selección de las alternativas más adecuadas permitirá definir el plano director de la Zona de Servicio Propuesta del Aeropuerto de Valencia. Los objetivos que se persiguen son:

- Elaboración de una representación gráfica del desarrollo necesario del aeropuerto para dar respuesta a las necesidades detectadas, bien por causa del incremento de la demanda o bien por motivos de seguridad o adecuación a nueva normativa. Dicha representación gráfica debe considerar una serie de etapas asociadas a los diferentes horizontes de demanda analizados.
- Recomendaciones sobre los usos del entorno aeroportuario.
- Presentación de la pertinente información y datos que sean esenciales para el desarrollo aeroportuario.
- Redacción de una descripción de las alternativas propuestas para el desarrollo de las distintas áreas definidas, así como evolución de las mismas y selección de aquella considerada como la óptima de acuerdo con una serie de criterios establecidos previamente, con el fin de que el impacto y el alcance de sus recomendaciones puedan ser claramente comprendidos por la comunidad a la que da servicio del aeropuerto, así como aquellas autoridades y organismos públicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.
- Desarrollo de la alternativa seleccionada y propuesta de actuaciones necesarias para el progresivo desarrollo de la misma.

5.2.2. Resumen de la problemática actual

Tras la determinación de necesidades realizada en el Capítulo 4 en virtud de la demanda estimada en el Capítulo 3, se ha obtenido una visión global de la problemática en cuanto a las carencias



existentes con el fin de solucionarlas y conseguir los grados de seguridad, operatividad y funcionalidad necesarios.

A continuación se presenta un resumen de los problemas que presentan algunos subsistemas y zonas, tanto del lado aire como del lado tierra.

La ampliación de pista que se ha llevado a cabo recientemente ha consistido en prolongar 500 m por la cabecera 12 y un desplazamiento del umbral 30 en 300 m; en total la nueva pista tiene 3.215 m, según se especifica en el Capítulo 2. Otra actuación relevante en el campo de vuelos ha sido la construcción de una calle de salida rápida a 30º, a una distancia aproximada del umbral 30 de 2.090 m¹ por la que gran parte de las aeronaves podrán abandonar la pista, principalmente las de Tipo C.

Atendiendo a la seguridad, la infraestructura se ajusta casi siempre a la reglamentación establecida en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, en lo que se refiere a distancias entre los distintos subsistemas. Así, la distancia entre la pista y las semicalles de rodadura N1, N2 y N3 es de 200 m. En el caso de la calle de rodadura paralela S, la distancia se amplía a 290 m. Por tanto, en ambos casos las distancias mínimas son superiores a las recomendadas para aeropuertos de categoría 4F, cuando se prevé que la infraestructura se le dote de categoría 4E con el fin de que aeronaves de grandes dimensiones (B747, A330 o A340) puedan operar sin tener que hacerlo por la calle S, lo que les obliga a *cruzar* la pista en algunos casos. Estas aeronaves se contemplan tanto para tráfico de pasajeros como de mercancías.

No obstante, se detectan ciertas deficiencias relacionadas con la distancia insuficiente entre el eje de la semicalle N1 y un objeto en las inmediaciones de la cabecera 30. La cercanía del camino perimetral², cuyo trazado es tangente a la calle H1 y la presencia de vegetación arbórea y farolas de iluminación de la V-11 en el perímetro por dicha zona, suponen el incumplimiento de las recomendaciones³ recogidas en el RD 862/2009 al respecto.

Análogamente, las superficies de transición y aproximación son vulneradas por algunos árboles y farolas citados, que se localizan en el perímetro del límite aeroportuario por esa zona.

¹ Medido sobre plano. La distancia corresponde a la intersección entre la prolongación del eje de la calle de salida con el de la pista y el umbral 30. Si la medición se hace desde el umbral al inicio del eje de dicha calle, la distancia es de 1.950 m.

² Por dicho camino circulan vehículos desde la zona norte del aeropuerto a la del sur y viceversa.

³ Según apartado 3.9.7 "Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje". RD 862/2009.



Respecto a la funcionalidad del campo de vuelos, se ve perjudicada por la inexistencia de conexión entre las semicalles de rodadura N1 y N2 que, de estarlo, proporcionaría una vía de unión entre las zonas norte y sur del lado aire sin que las aeronaves tuvieran que circular por la plataforma, descongestionando y subsanando los problemas de aglomeraciones que se generan en los dos únicos accesos a la plataforma frente al Edificio Terminal en momentos puntuales.

Por otro lado, las superficies de seguridad de extremo de pista (RESA) descritas en el Capítulo 2 de 230 X 150 m y 240 X 150 m en las cabeceras 12 y 30 respectivamente, cumplen con las dimensiones mínimas de obligado cumplimiento recogidas en el Real Decreto 862/2009, donde se contemplan 90 m de longitud mínima. En el primer caso, se declaran 230 m porque el primer obstáculo al final de la RESA es la antena del localizador. La *recomendación* para aeropuertos de la categoría 4D-E es de considerar un mínimo de 240 m de longitud⁴, por lo que la RESA de la cabecera 12, resulta 10 m más corta de lo recomendado.

La plataforma de Aviación Comercial sería, en principio, suficiente para cubrir las necesidades de puestos de estacionamiento. Sin embargo, el Aeropuerto de Valencia se caracteriza porque pernoctan un gran número de aeronaves (Air Nostrum tiene aquí su base de operaciones), lo que precisa disponer de puestos de estacionamientos específicos para tal fin y no recogidos en los métodos de cálculo contemplados en el Capítulo 4. Posteriormente se incidirá al respecto.

En el caso de la superficie destinada al estacionamiento de la Aviación General, se observa cierta dispersión que afecta a la funcionalidad de la infraestructura. Así, se dispone de tres zonas ubicadas en el noroeste, este y sur de la instalación, alejadas considerablemente entre sí. En el primer caso, se tienen 21 puestos alrededor de la zona de *handling* y aledaños al Aeroclub. Las restantes zonas son: frente al nuevo Edificio Terminal de Aviación General y Ejecutiva (18) y en la antigua plataforma militar al sur. En ésta última también se distinguen dos zonas de estacionamiento: frente al Pabellón de Autoridades y otra en el extremo oeste, en una zona específica para esta aviación y recientemente ampliada en 13.000 m² (permitiendo estacionar hasta 28 aeronaves ligeras).

Esto no solo lleva consigo el perjuicio operativo aludido, sino que las instalaciones asociadas a este tráfico como hangares, escuelas, terminales, aparcamientos, etc, también sufren las consecuencias de dicha dispersión (duplicidad de infraestructuras, sistemas y equipamientos).

El Edificio Terminal de Pasajeros adolece de algunas carencias de equipamiento y superficie con las que cubrir las necesidades detectadas en el Capítulo 4 de este Documento. De esta forma, se

⁴Según apartado 3.5.3 "Dimensiones de las áreas de extremo de pista". Volumen I del RD 862/2009.



precisa adquirir mostradores de facturación, hipódromos de recogida de equipajes y aumentar las áreas pertinentes donde albergarlos, entre otras actuaciones que se describirán a lo largo de este capítulo.

Los aparcamientos de vehículos también necesitan ser adecuados a las necesidades derivadas del aumento de demanda previsto, puesto que las recientes soluciones contempladas son insuficientes.

La TWR presenta deficiencias relacionadas con la visión desde el fanal hacia algunas zonas del lado aire, por lo que se deberá proponer su traslado a una zona que subsane dichos problemas y que su nueva localización sea coherente con las posibilidades de crecimiento del aeropuerto en el futuro.

5.2.3. Estudio y valoración de alternativas

Con el fin de resolver los problemas derivados de la dispersión de subsistemas al que se ha hecho referencia, se propondrán soluciones que doten a la infraestructura de una mayor ordenación de los mismos.

La idea principal que dará lugar a la propuesta de distintas alternativas consiste en desplazar al sur del aeropuerto la Aviación General (privada y escuelas), mantener la Aviación Ejecutiva en la ubicación actual cerca del nuevo Terminal construido al efecto, y concentrar el tráfico comercial en los alrededores del Edificio Terminal al norte de la infraestructura.

5.2.3.1. Estudio de alternativas

ALTERNATIVAS DE CAMPO DE VUELOS.

La reciente ampliación de la pista 30 y la construcción de la calle de salida rápida entre otras actuaciones, ha dado lugar a una configuración de campo de vuelos que proporciona una capacidad suficiente para la demanda prevista, especialmente a corto y medio plazo.

Sin embargo, tal como se indicara en 5.2.2, la configuración del campo de vuelos actual adolece de un diseño inadecuado en términos funcionales para un aeropuerto de estas características, ya que la plataforma dispone de dos únicas calles de acceso con el consiguiente perjuicio operativo. A continuación se analizarán propuestas encaminadas a subsanar estas carencias.

Alineación de semicalles N1 y N2

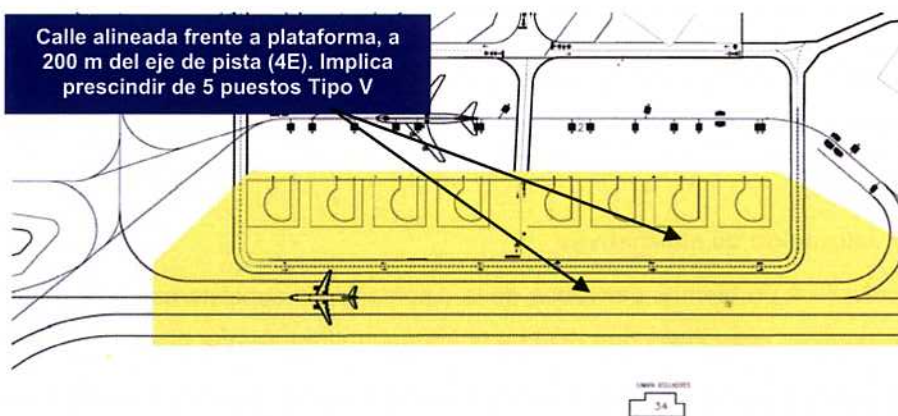
Alternativa 1

Se contempla la alineación simple de las semicalles, lo que significa dotar a la infraestructura de una rodadura paralela a 200 m del eje de pista, con lo que se garantizaría una categoría 4E. Sin



embargo, se debería prescindir de los puestos Tipo V de la plataforma para cumplir con las distancias entre eje de calle de rodadura y objeto para dicha categoría (47,5 m), recogida en normas (Ilustración 5.1).

Ilustración 5.1.- Alternativa 1 de rodadura paralela

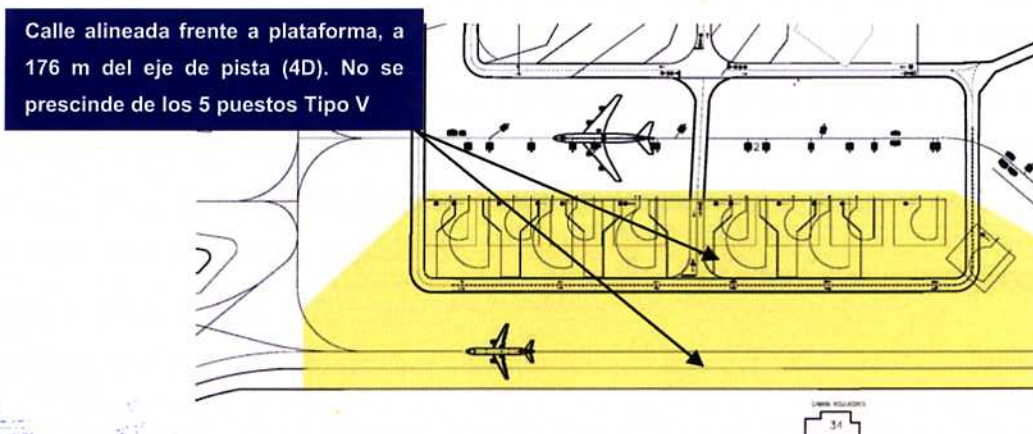


Alternativa 2

Se propone dotar a la pista de una rodadura paralela que cumpla con las distancias reglamentarias según el RD 862/2009 entre eje de calle de rodaje y objeto (40,5 m), entendiendo como tal a las aeronaves Tipo C que estacionasen en los sobres Tipo V existentes y de los que se descarta prescindir o modificar su configuración. Ello implica que la calle de rodadura se ubique a 176 m del eje de pista, lo que dotaría a la infraestructura de una categoría 4D (Ilustración 5.2).

En este caso, si en alguna ocasión operase una aeronave Tipo E, debería utilizar la rodadura paralela S.

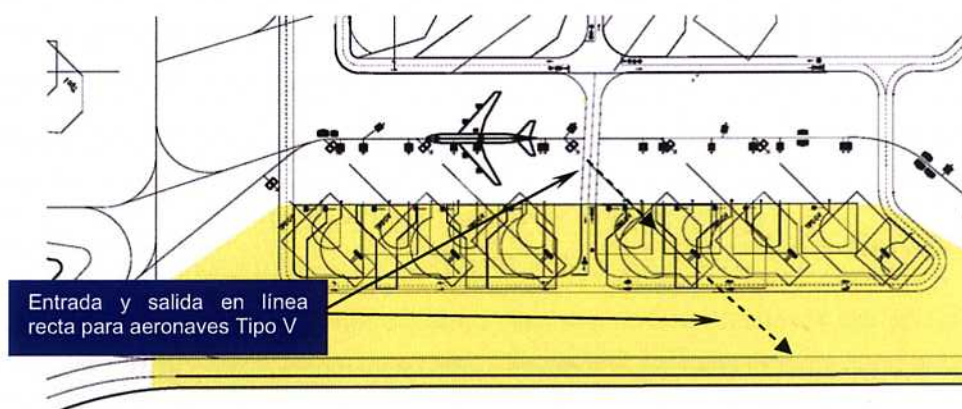
Ilustración 5.2.- Alternativa 2 de rodadura paralela



Alternativa 3

Se contempla proporcionar una rodadura paralela a la pista a 182,7 m para aeronaves Tipo E lo que implica que la distancia entre eje de calle de rodaje y objeto sea de 47,5 m por lo menos. Ello significa que la configuración de estacionamiento de las aeronaves Tipo V de la plataforma debe modificarse de forma que se giren los sobres convenientemente para cumplir con dichas distancias reglamentarias. Esta configuración permite mantener la condición de operaciones autónomas tal como ocurre en la actualidad, pero con el aliciente de requerir maniobras más sencillas y cortas (entrada y salida en línea recta) debido a la unión de calle y plataforma. Con estas características, se dispondría de capacidad para que operen aeronaves de categoría 4E (Ilustración 5.3).

Ilustración 5.3.- Alternativa 3 de rodadura paralela

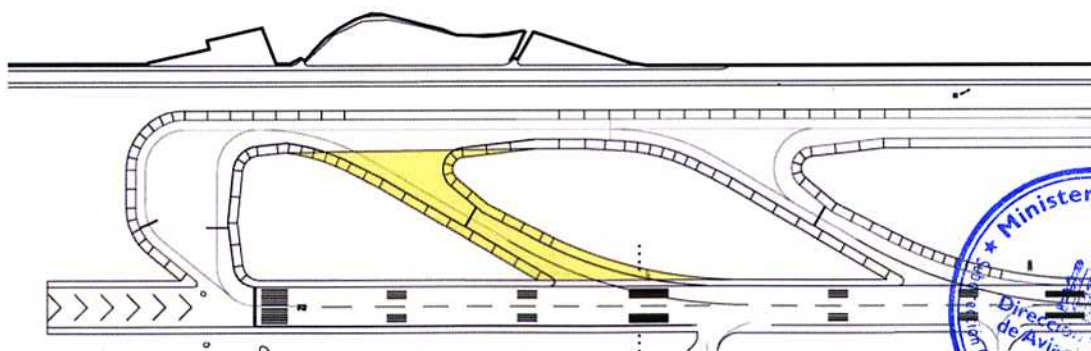


Calles de salida rápida contempladas en el Plan Director aprobado en 19 de julio de 2001

Alternativa 1

Consiste en la construcción de una calle de salida rápida desplazada 400 m respecto de la actual, a 2.350 m del umbral 30, con el fin de que las aeronaves Tipo D puedan abandonar la pista sin tener que ocuparla hasta el final (Ilustración 5.4).

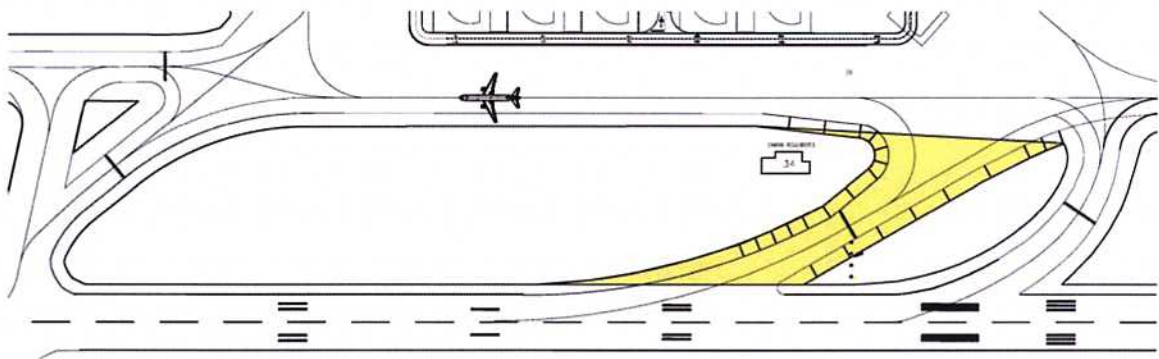
Ilustración 5.4.- Alternativa 1 de calles de salida rápida



Alternativa 2

Se contempla la construcción de una calle de salida rápida a 30° a 2.350 m⁵ del umbral 12, para que puedan abandonar la pista las aeronaves Tipo D e inferiores. Se requiere haber implementado alguna solución relativa a dotar de una rodadura frente a la plataforma, tal como se analizó en las alternativas anteriores. El resultado es el que se muestra en la Ilustración 5.5.

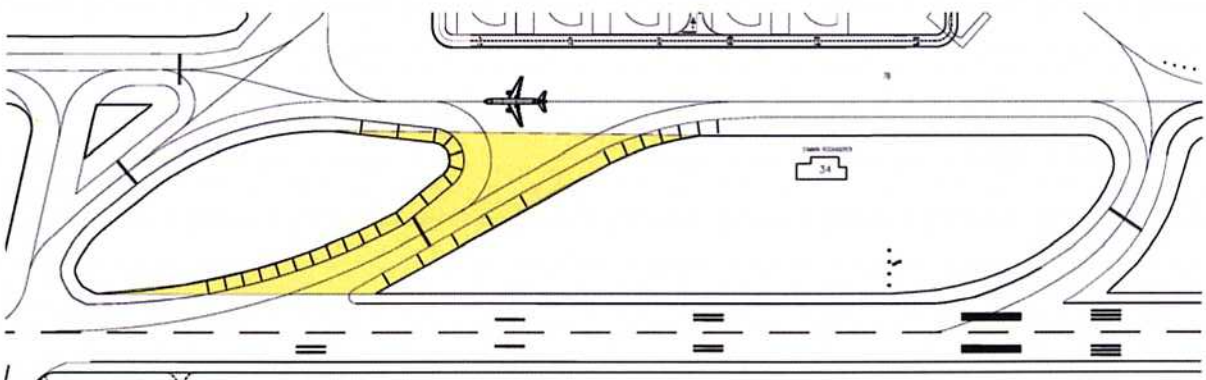
Ilustración 5.5.- Alternativa 2 de calles de salida rápida



Alternativa 3

Se contempla la construcción de una calle de salida rápida a 30° a 1.950 m del umbral 12, para que puedan abandonar la pista las aeronaves Tipo C e inferiores. Como en el caso anterior, se requiere haber implementado alguna solución relativa a dotar de una rodadura frente a la plataforma, tal como se analizó en las alternativas anteriores (Ilustración 5.6).

Ilustración 5.6.- Alternativa 3 de calles de salida rápida



⁵ En el texto del documento del Plan Director aprobado el 19 de julio de 2001 consta este dato. Sin embargo, la distancia sobre plano es de 2.300 m, medida desde la intersección del eje principal de la RET y el eje de pista.



ALTERNATIVAS DE LA PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES COMERCIALES.

Tal como se explicó en el Capítulo 2, la capacidad de plataforma actual de 26 ops/hora se basaba en el criterio de elegir el puesto más grande en el caso de existir sobres solapados, lo que se traducía en que la instalación podría absorber la demanda hasta el medio plazo. Si se eligiera el criterio de estacionar la aeronave más pequeña en las mismas circunstancias, se obtendría una capacidad de 29 ops/hora, lo que permitiría cubrir las necesidades hasta casi el horizonte de estudio. En el Aeropuerto de Valencia, el significativo tráfico regional hace plausible este segundo criterio, aún no siendo el más restrictivo, por lo que resulta realista considerar que la plataforma absorbería la demanda hasta el largo plazo.

Además, como se ha indicado en 5.2.2, el Aeropuerto de Valencia adolece de carecer de suficientes estacionamientos para aeronaves que pernocten, lo que obliga a proponer alternativas que se basen en el aprovechamiento del espacio ocupado por la plataforma de Aviación General 2 y la superficie recientemente acondicionada para la circulación y estacionamiento de vehículos *handling* (que formaba parte de un tramo de la antigua pista 04-22 y su franja). En total, se disponen de aproximadamente 51.000 m².

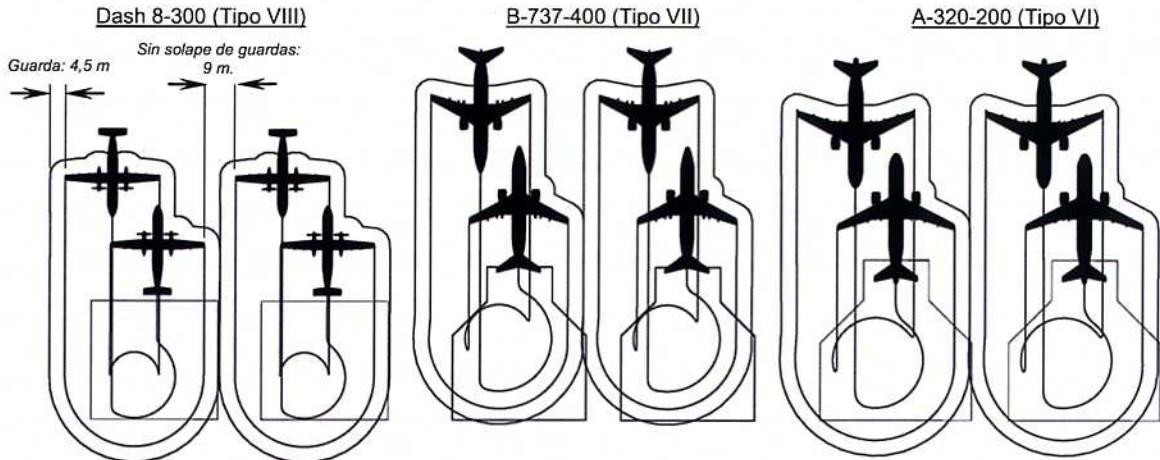
En las alternativas que se proponen a continuación, se han tenido en cuenta unas premisas comunes para que proceda su comparación:

- Mantener la configuración de la plataforma actual en la medida de lo posible, puesto que ha sido recientemente remodelada, por economía y sencillez funcional.
- Propuesta de puestos autónomos a 90° con el fin de tener en cuenta la mayor compacidad posible pero sin solapamiento de guardas (de 4,5 m para todas las aeronaves Tipo C). Se busca prescindir del *push-back*, habida cuenta que se trata de estacionar aeronaves comerciales de tamaño medio o regionales. Éstas últimas carecen de las dimensiones adecuadas para solicitar servicio de pasarela.
- Se considerará un uso mixto de aeronaves de Tipo C-VI, VII y VIII (ejemplo de las mismas: A320-200, CRJ 900⁶ y Dash 8-300 respectivamente), las más probables en virtud del estudio de flota acometido en el Capítulo 3.

⁶En la Ilustración 5.7 se muestra el B-737/400, superior en tamaño al CRJ-900 pero del mismo Tipo. Air Nostrum, una de las principales operadoras, ha mostrado interés en adquirir un significativo número de éstas últimas.



Ilustración 5.7.- Puestos consecutivos autónomos a 90°. Aeronaves Tipo C-VIII, C-VII y C-VI.



Alternativa 1

Se contempla el acondicionamiento de la Zona de Aviación General 2 para la instalación de 17 nuevos puestos de estacionamiento de uso mixto. El acceso a la misma implicaría prescindir de un puesto de estacionamiento existente Tipo IV y trasladar un Tipo III al extremo oeste, junto a la plataforma de carga, frente al SEI e invadiendo la salida de vehículos contraincendios actual.

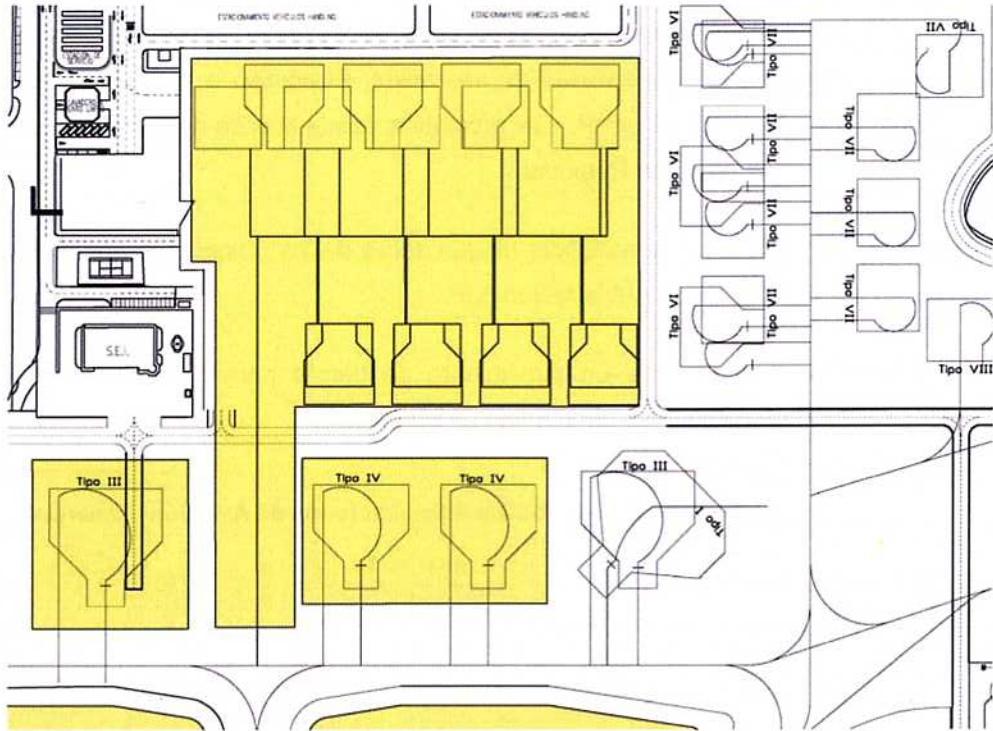
El acceso se efectuaría anejo a las instalaciones del Aeroclub y del SEI, alejado lo máximo del otro acceso a los estacionamientos frente al Edificio Terminal de Aviación Regional, y se haría interceptar con la rodadura N2. Requeriría modificar las isletas con el fin de simplificar las maniobras en beneficio de la funcionalidad.

En total se conseguirían 4 puestos para aeronaves Tipo VI, 4 Tipo VII, 9 Tipo VIII y se eliminaría el mencionado Tipo IV (Ilustración 5.8).

Requeriría un movimiento de tierras para igualar niveles y adecuarse a la reglamentación del RD 862/2009 respecto a las pendientes en plataforma.



Ilustración 5.8.- Alternativa 1 de plataforma de Aviación Comercial



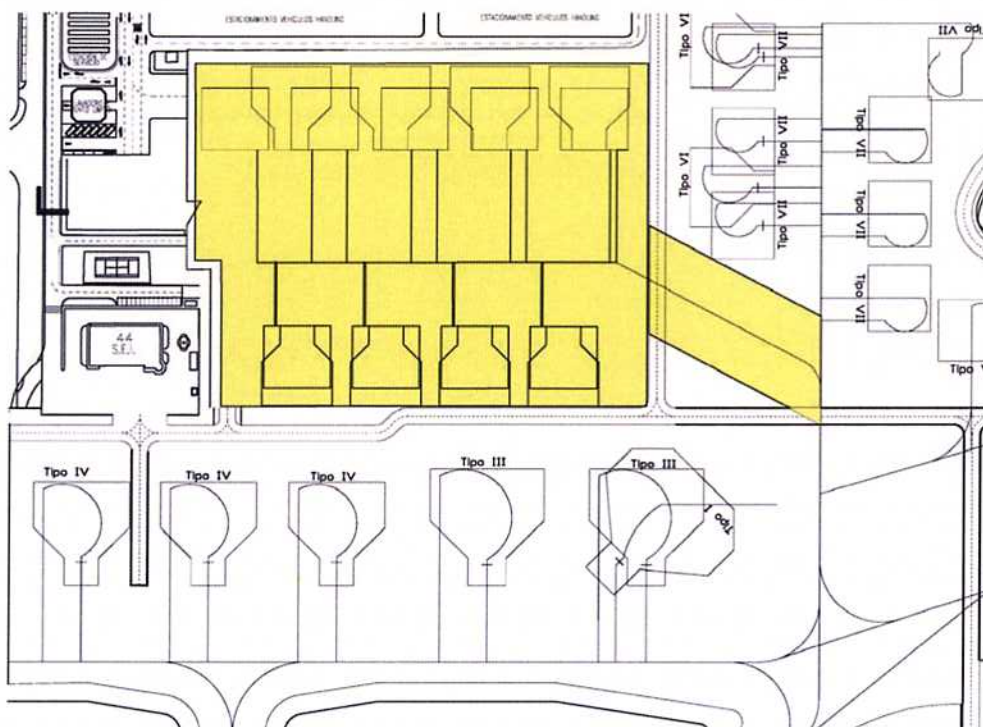
Alternativa 2

Se considera el acondicionamiento de la Zona de Aviación General 2 para la instalación de 17 nuevos puestos de estacionamiento de uso mixto. El acceso a la misma implicaría prescindir de sendos sobres, Tipo VIII y Tipo VI, y se efectuaría desde la calle de rodadura común frente al nuevo Edificio Terminal de Aviación Regional.

Esta alternativa no requiere modificar ningún sobre de los ubicados en paralelo a la semicalle N2, de los Tipos III, II, I y Tipo IV (Ilustración 5.9).

Análogamente, se requeriría un movimiento de tierras para igualar niveles y adecuarse a la reglamentación respecto a las pendientes en plataforma.

Ilustración 5.9.- Alternativa 2 de plataforma de Aviación Comercial

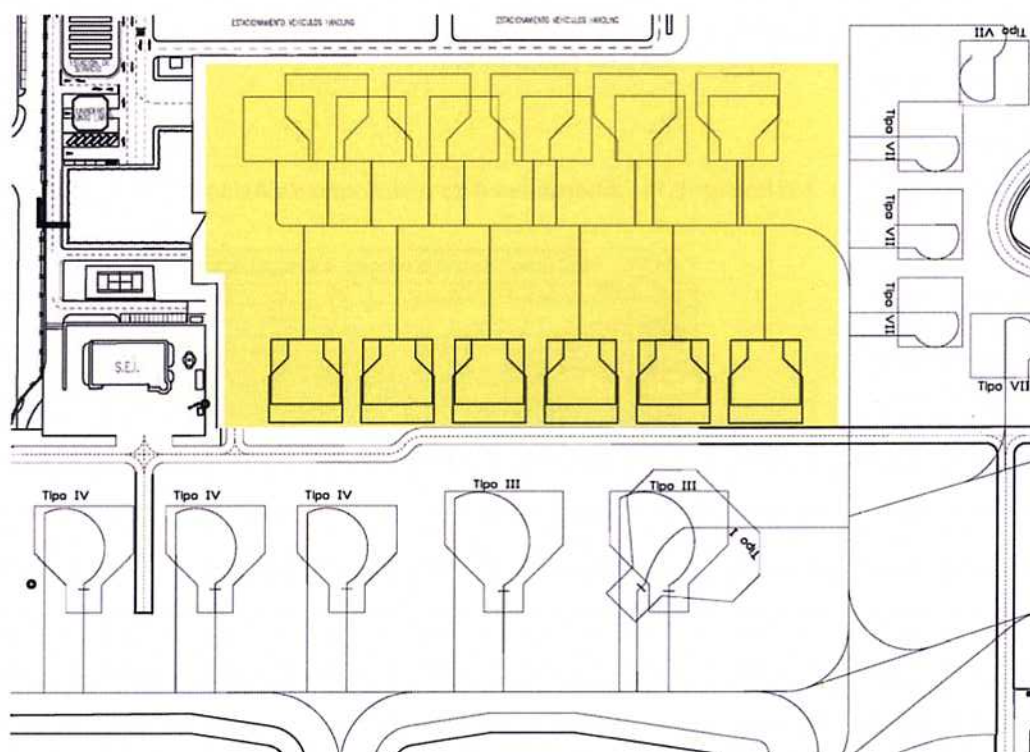


Alternativa 3

Se contempla el acondicionamiento de la Zona de Aviación General 2 para conseguir 23 puestos de estacionamiento de uso mixto: 5 Tipo VI, 6 Tipo VII y 12 Tipo VIII. Para la configuración propuesta se prescindiría de la segunda línea de sobres Tipo VIII y VI frente al nuevo Edificio Terminal de Aviación Regional y se adoptarían dos filas de puestos en paralelo a la semicalle N2.

Esta alternativa tampoco requiere modificar ningún sobre de los ubicados en paralelo a dicha semicalle de los Tipos III, II, I y Tipo IV (Ilustración 5.10). También requeriría un movimiento de tierras para igualar niveles y adecuarse a la reglamentación de pendientes en plataforma.

Ilustración 5.10.- Alternativa 3 de plataforma de Aviación Comercial



Alternativa 4

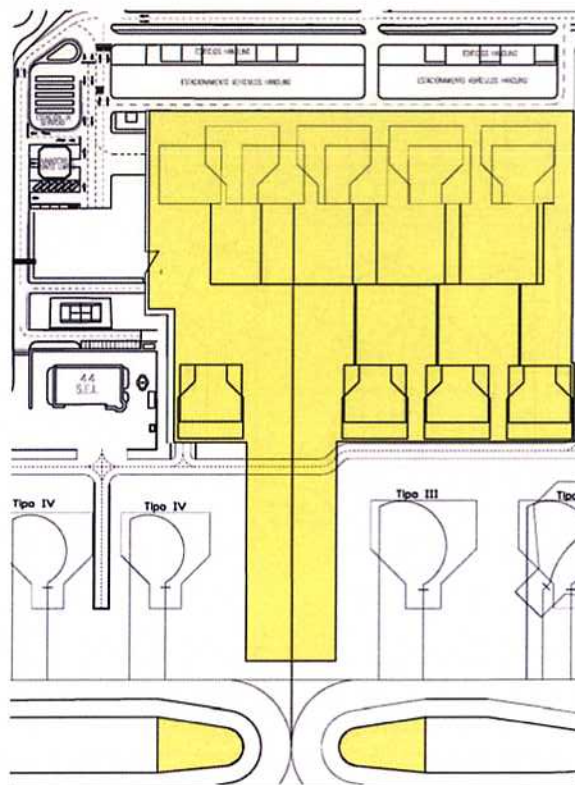
Se propone el acondicionamiento de la Zona de Aviación General 2 para la instalación de 17 nuevos puestos de estacionamiento de uso mixto. En total se conseguirían 4 puestos para aeronaves Tipo VI, 4 Tipo VII y 9 Tipo VIII.

El acceso a la misma se realizaría prescindiendo de un puesto para aviones Tipo IV sin necesidad de reconfigurar la zona. Sería preciso modificar las isletas con el fin de simplificar las maniobras y acceder a la semicalle N2 (Ilustración 5.11).

El SEI y los alrededores no se verían alterados por lo que se mantiene la configuración de salida de los vehículos contra incendios.

Como en los casos anteriores, se necesitaría acometer movimiento de tierras para adecuarse a normas respecto a las pendientes en plataforma.

Ilustración 5.11.- Alternativa 4 de plataforma de Aviación Comercial

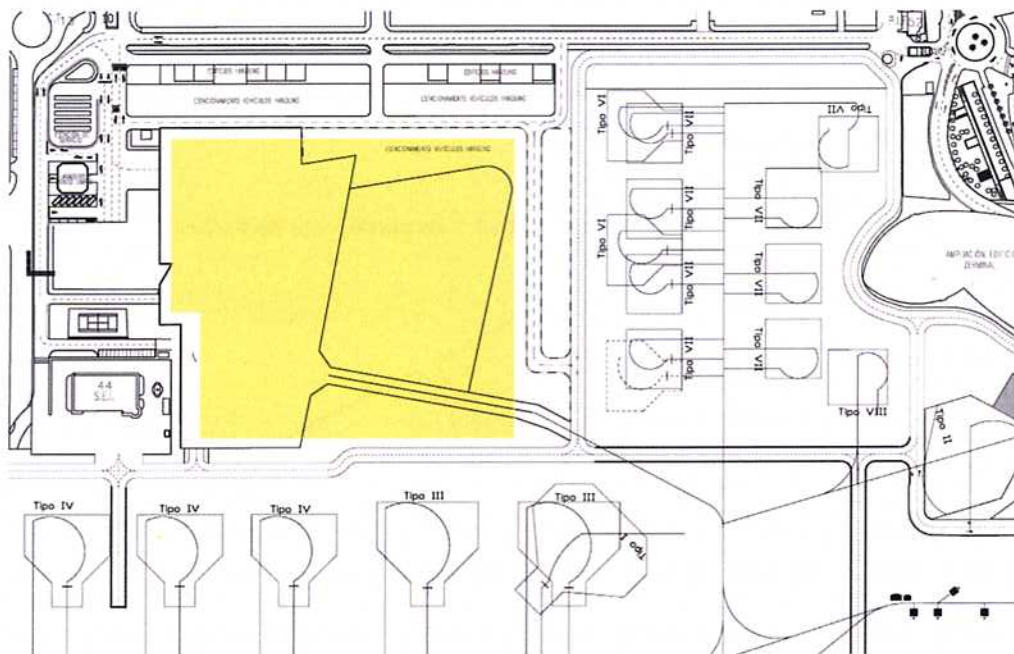


Alternativa 5

Se propone el acondicionamiento de la plataforma de Aviación General del noroeste para estacionamientos esporádicos de aeronaves Tipo C. También se requeriría la preparación de la calle de acceso a la misma desde la plataforma de Aviación Regional recién ampliada. No obstante, como las distancias entre el eje de dicha calle y los sobres de Tipo I y Tipo VI de las aeronaves más próximas es inferior a los 26 m que el RD 862/2009 establece como distancia mínima, se debería hacer un estudio específico para que algunos aviones Tipo C pudiesen acceder a aquella con las debidas garantías de seguridad⁷ (Ilustración 5.12).

También debe ser estudiada la posibilidad de que la pendiente sea la adecuada para que dichas aeronaves puedan vencerla puesto que, para esta opción, no se plantea hacer un movimiento de tierras al proponerse como la más sencilla de implementar.

Ilustración 5.12.- Alternativa 5 de plataforma de Aviación Comercial



⁷ El Manual de Diseño de Aeródromos Parte 2 establece en su punto 1.2.28: "En aeropuertos existentes, pueden permitirse operaciones en calles de rodaje con separaciones inferiores a las que se especifican en el Anexo (14). Si un estudio aeronáutico indica que tales separaciones inferiores no influirán adversamente en la seguridad ni de modo importante en la regularidad de las operaciones de las aeronaves".



ALTERNATIVAS DE PLATAFORMA DE AVIACIÓN GENERAL.

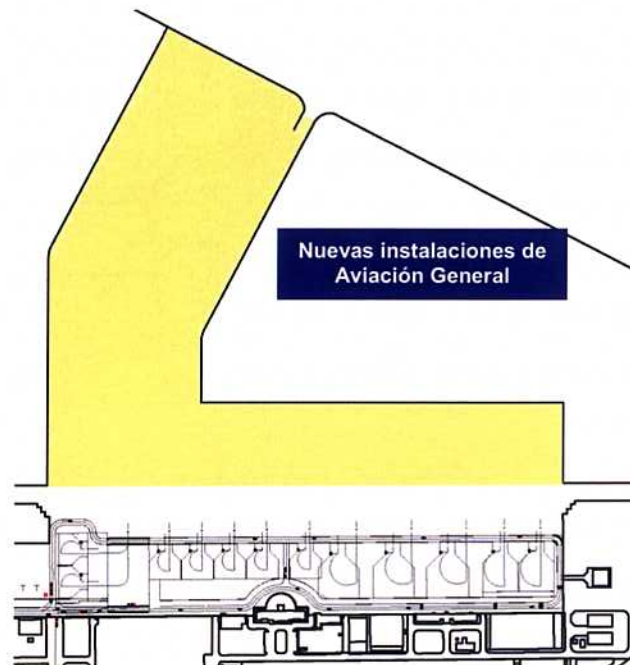
Como se indicó anteriormente, se propone concentrar la Zona de Aviación General en las instalaciones del sur del aeropuerto para lo que se describirán unas alternativas con el criterio de dotar de más de 60 puestos de estacionamiento y cubrir las necesidades de 55 obtenidas del Capítulo 4.

Alternativa 1

Se propone ampliar la plataforma de estacionamiento de aeronaves de Aviación General de la zona sur para conseguir una superficie adicional de unos 214.900 m², en dos fases, donde ubicar los puestos mencionados, ensanchando la actual y se respetaría la configuración del resto de la zona (Ilustración 5.13). En la primera fase, Horizonte 1, se ampliaría la plataforma en 125.200 m², y en la segunda fase, Horizonte 2, se ampliaría finalmente con otros 89.700 m².

Con el fin de dotar a la zona de las instalaciones adecuadas, deberían derribarse antiguas instalaciones infrautilizadas o en desuso y edificar unas nuevas que sustituyan a las existentes dispersas por toda la infraestructura, consiguiendo así la concentración de instalaciones de Aviación General que se persigue.

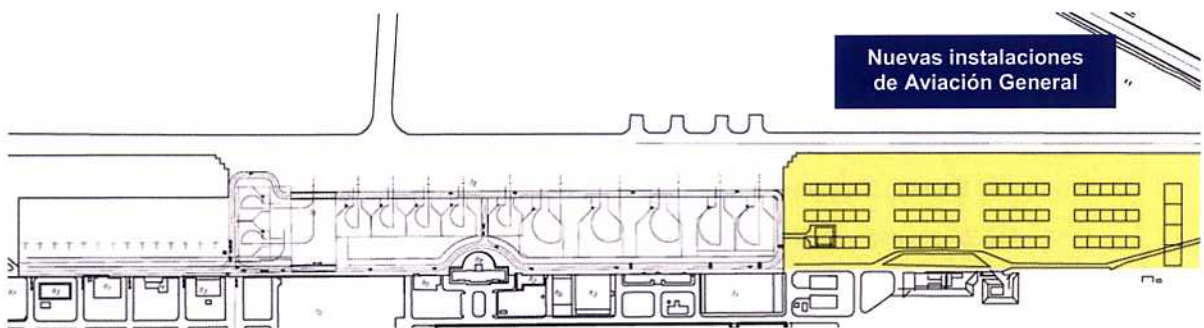
Ilustración 5.13.- Alternativa 1 de plataforma de Aviación General



Alternativa 2

Se contempla la ampliación de la plataforma de Aviación General por la zona este, hacia la cabecera 30, para lo que se debería acondicionar y construir unos 65.000 m². Esta alternativa implicaría demoler instalaciones infrautilizadas en primera línea de plataforma y edificar unas nuevas asociadas al tráfico de Aviación General (Ilustración 5.14).

Ilustración 5.14.- Alternativa 2 de Aviación General



Alternativa 3

Se considera la posibilidad de ampliar la plataforma de Aviación General de la zona oeste hasta su unión con la calle de rodadura que accede a la antigua cabecera 04, con lo que se conseguirían unos 12.000 m². Análogamente, se necesitaría ampliar la plataforma por el lado este, hacia la cabecera 30, para ubicar el resto de puestos de estacionamientos hasta superar los 55 necesarios. Esta otra plataforma abarcaría una superficie de 35.800 m². Como en el caso anterior, se tendrían que derribar edificios en primera línea y edificar unos nuevos asociados a este tipo de tráfico a un lado u otro de la plataforma sur o bien, polarizar las instalaciones tal como se recoge a modo de ejemplo en la Ilustración 5.15.

Ilustración 5.15.- Alternativa 3 de Aviación General



ALTERNATIVAS DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS.

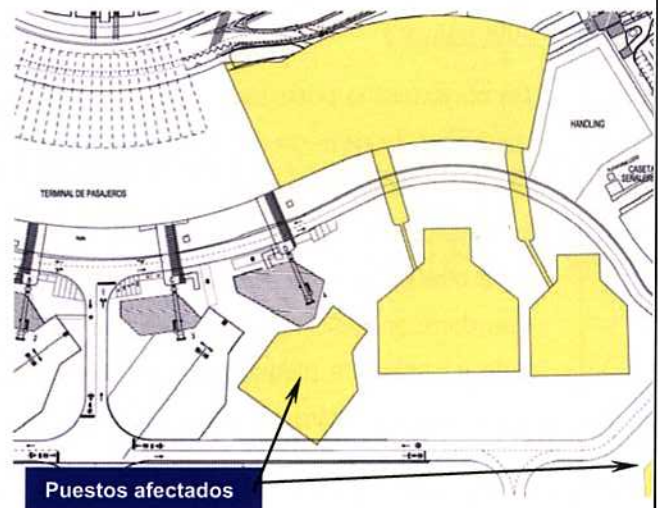
Se describirán a continuación, las alternativas contempladas para la ubicación de un edificio nuevo que satisfaga las necesidades detectadas en el Capítulo 4 de este Documento. Posteriormente, en 5.2.4, se describirán pormenorizadamente las características de superficie y equipamiento de la opción escogida.

Alternativa 1

Se considera la configuración de la Ilustración 5.16, donde se observa cómo se ha optado por ampliar el Edificio Terminal por el lado este del actual. La forma curva que se propone imprimir tiene como objeto mantener la misma configuración arquitectónica del edificio actual.

Se dotaría de dos pasarelas nuevas que obligaría a reconfigurar los puestos de estacionamiento de Aviación Comercial aledaños, uno de pasarela y tres en remoto. De estos últimos, dos se sustituirían por los dos puestos asistidos descritos mientras que se eliminaría un Tipo VIII. Análogamente, se invadiría un puesto actualmente usado como estacionamiento de helicópteros de la Dirección General de Tráfico (DGT) que sería preciso reubicar en la plataforma sur. El espacio liberado se propone utilizar para equipos *handling* u otros (Ilustración 5.16).

Ilustración 5.16.- Alternativa 1 de ampliación del Edificio Terminal

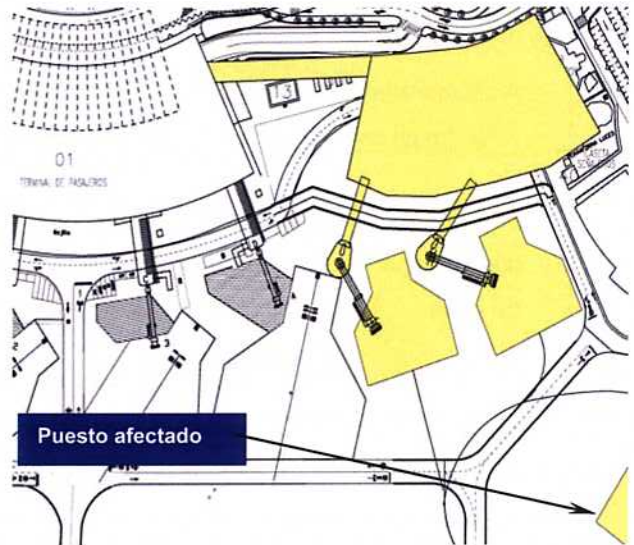


Alternativa 2

Esta alternativa se caracteriza por su configuración en "satélite", alejada del Edificio Terminal actual y conectado por el lado tierra mediante una pasarela. Por tanto, las salas de embarque y de recogida de equipajes no estarían unidas al edificio actual, permaneciendo independientes. La pasarela de unión entre edificios salvaría el patio de carrillos de reciente construcción que se localiza en la fachada del lado este del edificio.

El edificio de la DGT debería ser reubicado al ser vulnerada toda su superficie actual (Ilustración 5.17).

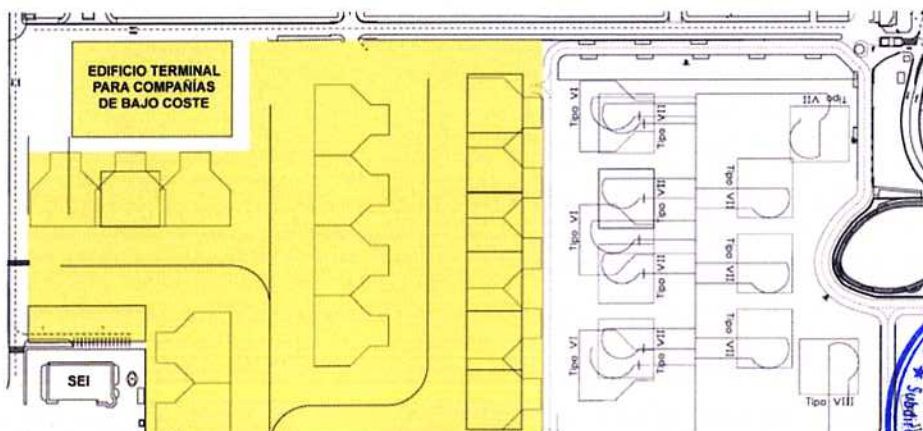
Ilustración 5.17.- Alternativa 2 de ampliación del Edificio Terminal



Alternativa 3

Se propone la construcción de un edificio independiente destinado al tráfico de bajo coste principalmente, ubicado al oeste del edificio de Aviación Regional, frente a la plataforma de Aviación General 2 ocupando el espacio actualmente destinado a zonas de servicio, abastecimiento y del Aeroclub. Esta configuración implica la remodelación de la zona del lado aire cercana, que debería adaptarse a las necesidades de estacionamiento de aeronaves de dichas compañías. En la Ilustración 5.18 se muestra, a modo de ejemplo, una configuración del edificio y la plataforma de aeronaves.

Ilustración 5.18.- Alternativa 3 de ampliación de Edificio Terminal



ALTERNATIVAS DE APARCAMIENTO.

Las necesidades de aparcamiento de vehículos privados detectadas se pretenden subsanar con la construcción de un edificio en altura anexo al actual P1, el P1-bis, capaz de incrementar la capacidad actual en unas 1.570 plazas.

Análogamente, se contempla la ampliación del P7 hacia el este, con el fin de conseguir en torno a 178 plazas destinadas a compañías y reordenar el P7 actual.

Al este de la Central Eléctrica se localiza una superficie ocupada por unas antiguas instalaciones de *catering* que se derribarían y destinarían para bolsa de taxis, estacionamiento de autobuses y bolsa de grúas.

Sin embargo, serán necesarias más soluciones para seguir absorbiendo la demanda prevista en el rango de estudio, hasta el Horizonte 3, lo que da lugar a la propuesta de las siguientes alternativas basadas en las posibilidades de crecimiento en altura del P4:



Alternativa 1

Se propone construir un edificio de 3 plantas, en la superficie que actualmente ocupan el P4 y los edificios adjuntos al antiguo Terminal de Carga de Iberia. Con esta solución se conseguirían 4.430 plazas aproximadamente.

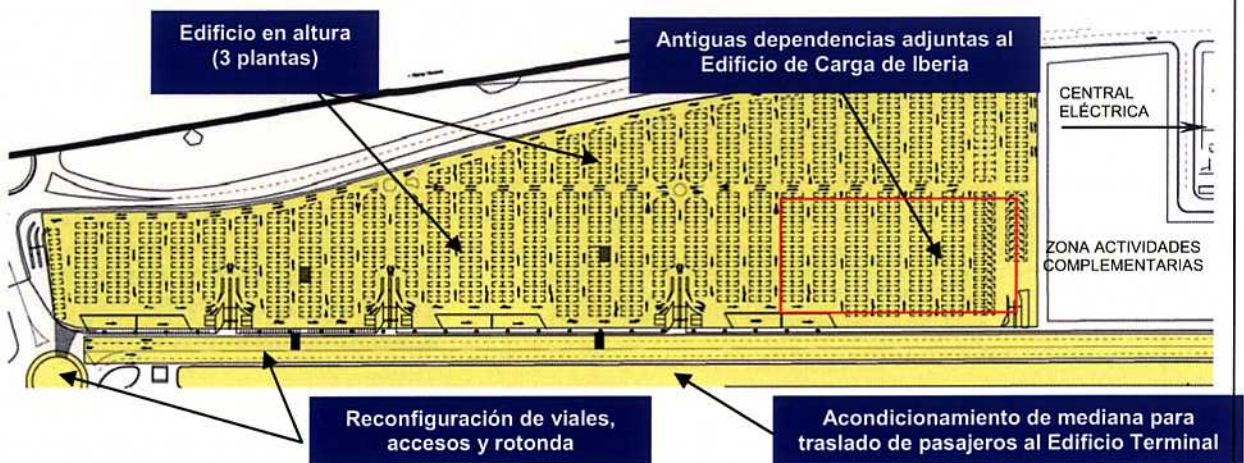
El área ocupada por dicho Terminal de Carga y el de *catering*, inmediatamente al oeste de la Central Eléctrica, se reservarían para instalaciones relacionadas con Actividades Complementarias.

Los viales aledaños se reformarían para conseguir hasta dos carriles por sentido. De esta forma se descongestionaría una zona que habría visto aumentada considerablemente su capacidad de estacionamiento y se mejoraría el acceso a la Zona Industrial.

En definitiva, si se adoptase esta alternativa se conseguirían alrededor de 10.000 plazas totales, 1.000 plazas más de las necesarias para el Horizonte 3.

La mediana inmediatamente al sur de los cuatro carriles citados se debería acondicionar para que el pasajero pueda trasladarse con sus pertenencias desde el P4 al Terminal y viceversa (Ilustración 5.19).

Ilustración 5.19.- Alternativa 1 de aparcamiento de vehículos privados



Alternativa 2

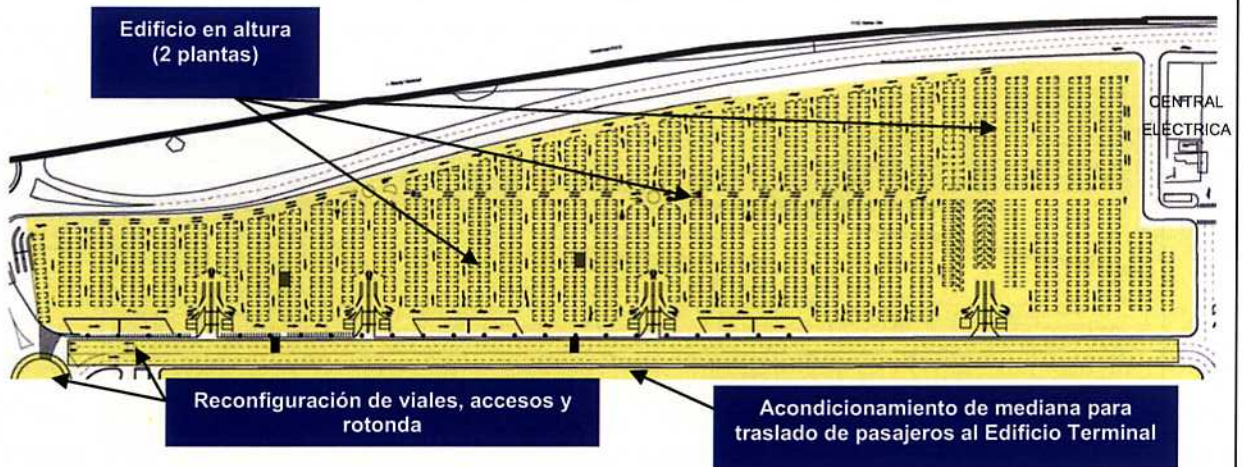
Se propone construir un edificio o una serie de ellos en altura ocupando el área del P4, *catering* (al oeste de la Central Eléctrica), el antiguo Terminal de Carga de Iberia y los edificios contiguos a éste. Con 2 plantas se alcanzaría una capacidad aproximada de 3.660 plazas.

Los viales aledaños se reformarían para conseguir hasta dos carriles por sentido. De esta forma se descongestionaría una zona que habría visto aumentada considerablemente su capacidad de estacionamiento y se mejoraría el acceso a la Zona Industrial.

De implementarse esta alternativa, se conseguirían más de 9.300 plazas y sobrarían en torno a 310 plazas de las totales necesarias en el Horizonte 3.

La mediana inmediatamente al sur de los cuatro carriles citados se debería acondicionar para que el pasajero pueda trasladarse con sus pertenencias desde el P4 al Terminal y viceversa (Ilustración 5.20).

Ilustración 5.20.- Alternativa 2 de aparcamiento de vehículos privados



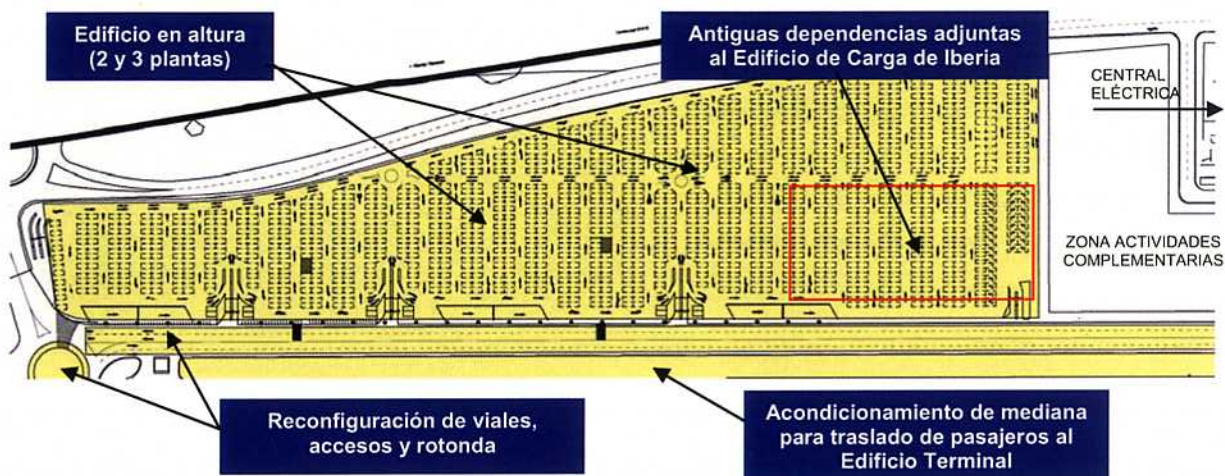
Alternativa 3

Se propone construir edificios de 2 y 3 plantas en la superficie ocupada por el P4 y los edificios aledaños al antiguo Terminal de Carga de Iberia, para conseguir en torno a 3.386 plazas.

De implementarse esta alternativa, se conseguirían más de 9.000 plazas, lo que se acercaría más a las necesidades estimadas en el Capítulo 4, sobrando unas 10 plazas en total respecto a las necesarias en el Horizonte 3.

Como en las demás alternativas contempladas, los viales aledaños se reformarían para conseguir hasta dos carriles por sentido. De esta forma se descongestionaría una zona que habría visto aumentada considerablemente su capacidad de estacionamiento debido a la nueva configuración del P4 y se mejoraría el acceso a la Zona Industrial (Ilustración 5.21).

Ilustración 5.21.- Alternativa 3 de aparcamiento de vehículos privados



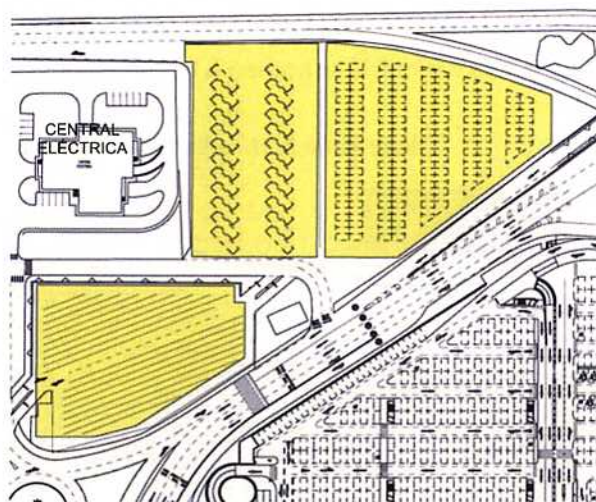
ALTERNATIVAS DE APARCAMIENTOS PARA AUTOBUSES, BOLSA DE TAXIS Y DEPÓSITO PARA VEHÍCULOS RETIRADOS POR GRÚA.

La remodelación de la zona anexa a la Central Eléctrica para ubicar las plazas necesarias para autobuses, bolsa de taxis y depósito de vehículos retirados por grúa, da lugar a la propuesta de las siguientes alternativas:

Alternativa 1

Se plantea la configuración que se muestra en la Ilustración 5.22, donde se reubica el emplazamiento de la bolsa de taxis hacia la zona de la rotonda, con un acceso desde la misma, y se aprovecha el espacio anexo a la Central Eléctrica para los estacionamientos de autobuses y depósito de grúas. Se dotaría a éstos últimos de una entrada por el norte de la Central Eléctrica para evitar concentración de vehículos en el acceso principal.

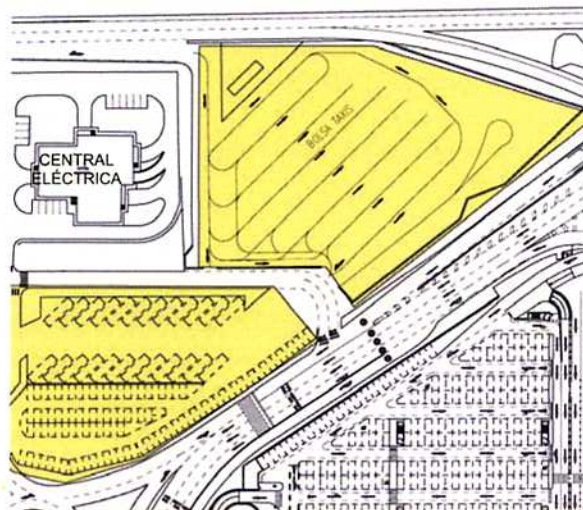
Ilustración 5.22.- Alternativa 1 de aparcamiento de autobuses, bolsa de taxis y depósito para vehículos retirados por grúa



Alternativa 2

Se plantea la configuración que se muestra en la Ilustración 5.23, donde se respeta la ubicación actual de la bolsa de taxis aunque ampliada convenientemente, en virtud de las necesidades detectadas. Al sur de la Central Eléctrica se localizarían los estacionamientos de autobuses y depósito de grúas. Como en el caso anterior, se contempla diversificar los accesos para evitar concentraciones en el principal.

Ilustración 5.23.- Alternativa 2 de aparcamiento de autobuses, bolsa de taxis y depósito para vehículos retirados por grúa



5.2.3.2. Criterios de valoración

Las alternativas expuestas en el apartado anterior deben analizarse y evaluarse según distintos criterios de tipo técnico y otros de carácter más específico en función de la realidad del aeropuerto y su problemática.

A continuación se enumeran los que se han considerado más adecuados para evaluar las alternativas de campo de vuelos, plataforma de estacionamiento de aeronaves, plataforma y Edificio Terminal de Aviación General, Edificio Terminal de pasajeros y aparcamientos de vehículos.

Campo de vuelos

Los criterios de valoración principales son de seguridad, operativos y funcionales.

En materia de seguridad, cualquiera de las alternativas que se escoja en referencia a la alineación de las semicalles N1 y N2, deberá adoptar soluciones para subsanar la problemática detectada respecto a las distancias eje-objeto en el entorno de la cabecera 30 descritas en 5.2.2.

Los criterios funcionales se basarán, principalmente, en la ubicación idónea de las RET⁸ en virtud de la flota futura prevista, el estudio de capacidad de pista esperada y los condicionantes físicos existentes (proximidad de otras RET ya existentes).

Plataforma de estacionamiento de aeronaves de Aviación Comercial

Como en el caso anterior, los criterios de valoración se basan principalmente en asegurar la seguridad, funcionalidad y operatividad de las instalaciones.

Para ello, se tendrá en cuenta la particularidad del aeropuerto en referencia a la necesidad de disponer de estacionamientos para aeronaves que pernocten.

Plataforma de estacionamiento de Aviación General y Edificio Terminal de Aviación General

Tal como se describió en su momento la Aviación General se traslada al sur de la instalación, con lo que no existirán, previsiblemente, interferencias con la Aviación Comercial.

Se establece como criterio de valoración la operatividad y funcionalidad, por lo que se valorará la cercanía de la plataforma a la pista (dadas las dimensiones de la infraestructura) y la incidencia con

⁸ Siglas de *Rapid Exit Taxiway* (calle de salida rápida).

otras tipologías de tráfico que se ubican en las inmediaciones (Aviación Regional, carga, helicópteros, contraincendios, etc).

Edificio Terminal

Los criterios de valoración se basan en mejorar el acceso y estancia del usuario, evitando dispersiones de subsistemas que den lugar a incomodidades para aquel y duplicidades de instalaciones, en perjuicio de la funcionalidad que se persigue.

Aparcamientos

La valoración de alternativas relacionadas con la ubicación de los aparcamientos, se ajustará a las necesidades de espacio necesario y superficie disponible que se requiere para desahogar una zona tan concurrida como es la parte nordeste del lado tierra, ocupado en la actualidad por el aparcamiento P4. Por tanto, los criterios de valoración predominantes serán de índole económica y funcional que también se aplicarán a las propuestas que se hagan del resto de aparcamientos.

5.2.3.3. Valoración de alternativas

A continuación, se hace una valoración de cada uno de los criterios enumerados en el apartado anterior para las alternativas analizadas, cuya consideración final ayudará a adoptar la más adecuada.

ALTERNATIVAS DE CAMPO DE VUELOS.

La opción que se considera más apropiada es la que se describe como Alternativa 3 que, frente a la Alternativa 1, presenta las ventajas de cumplir con las distancias que se recogen en el real decreto 862/2009 para aeropuertos de categoría 4E y de no tener que prescindir de ninguno de los puestos de aeronaves Tipo VI frente al Terminal. Respecto de la Alternativa 2, presenta la ventaja de aumentar la categoría de 4D a 4E, permitiendo el rodaje de aeronaves de grandes dimensiones por la nueva calle de rodadura en vez de por la S, tal como se viene haciendo en la actualidad, lo que requiere *cruzar* la pista para acceder a la plataforma de estacionamiento al otro lado de la misma.

Respecto a las alternativas de calles de salida rápida contempladas, la más idónea es la Alternativa 3, mientras que la Alternativa 1 se ubicaría demasiado cerca del final de la pista, por lo que no supondría significativas ventajas que justificasen la inversión. Análogamente respecto a la Alternativa 2: se localizaría demasiado próxima a la existente calle B. La Alternativa 3 permitirá abandonar la pista a aeronaves Tipo C, que son las que se prevén que operen con más frecuencia según el estudio llevado a cabo en el Capítulo 3 de este Plan Director.



ALTERNATIVAS DE LA PLATAFORMA DE ESTACIONAMIENTO DE AVIACIÓN COMERCIAL.

La Alternativa 4 se considera la más adecuada por los siguientes motivos:

Implica añadir 17 nuevos puestos de estacionamiento de uso mixto sin tener que modificar la configuración frente al Edificio Terminal de Aviación Regional puestos en servicio recientemente. Para ello, se debería sacrificar un sobre Tipo IV con el que proporcionar el acceso pertinente, sin necesitar reubicar el resto de puestos ni afectar a la salida de vehículos contraincendios del SEI. Además, la ubicación de dicho acceso estaría suficientemente alejado de la concurrida calle de entrada a los nuevos puestos de Aviación Regional frente al Edificio Terminal, evitando interferencias entre aeronaves que circulen por la zona.

Una ventaja añadida sería la que se refiere a la transición hasta la puesta en servicio de la nueva configuración: la alternativa seleccionada permitiría acometer las actuaciones sin interferencias importantes con las instalaciones existentes.

ALTERNATIVAS DE PLATAFORMA DE AVIACIÓN GENERAL.

Se adopta la Alternativa 1 como la más adecuada por localizarse más cerca de la calle de rodadura M2 que da acceso a la parte central de la pista, desde donde, previsiblemente, iniciarían el despegue la mayoría de aeronaves de este tipo de tráfico.

Además, presenta las siguientes ventajas:

- No interferiría con las nuevas instalaciones del TACC, como sí podría ocurrir en el caso de adoptarse la Alternativa 2.
- Supondría la continuación natural de la ampliación de la plataforma recientemente acometida por ese lado.
- Las instalaciones asociadas necesarias se pueden construir sobre los solares de las actuales edificaciones en desuso ubicadas en primera línea de plataforma. Además, disponen de accesos y viales aprovechables por el lado tierra que, sin embargo, deberían construirse nuevos de adoptarse la Alternativa 2.

Por último, la Alternativa 3 se considera menos adecuada puesto que se busca concentrar este tipo de tráfico en una zona concreta, evitando dispersiones que den lugar a duplicidades de subsistemas asociados (edificios, aparcamientos, hangares, etc).

ALTERNATIVAS DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS.

Se opta por la Alternativa 1 como la más idónea por motivos funcionales. La continuidad arquitectónica de la que se caracteriza frente al resto de opciones consideradas, redundando en una mayor flexibilidad operativa y mejor integración de sistemas y equipamiento, del que salen beneficiados tanto usuarios como operadores. Si existieran alteraciones en la evolución de la



tipología de la demanda respecto a lo analizado en el Capítulo 3, dicha alternativa lo asumiría mejor que las otras dos, demasiado enfocadas a un tipo de tráfico concreto frente a la flexibilidad que ofrece la Alternativa 1 con su mencionada configuración arquitectónica continuista.

Además, respecto de la Alternativa 2, se mejora el aprovechamiento de espacios, si bien, dará lugar a mayores interferencias con el edificio actual mientras dure la construcción de la nueva instalación. La Alternativa 3 por su parte, se caracteriza por una ubicación muy distanciada con la que dar servicio a compañías concretas, especialmente las de bajo coste. Sin embargo, presenta una serie de desventajas funcionales que desaconsejan su elección:

- Duplicidad de equipamientos (mostradores de facturación, hipódromos, climatización, etc).
- Deficiente conexión intermodal, especialmente con el nuevo intercambiador de metro.
- Posibles interferencias de flujos con vehículos que accedan a la Zona Industrial próxima.

ALTERNATIVAS DE APARCAMIENTO.

Las alternativas contempladas son muy similares aunque la número 3 se ajusta más a las necesidades detectadas respecto al número de plazas, por lo que se elegirá como la más adecuada para evitar sobredimensionar las instalaciones. El hecho de que la superficie adyacente por el lado este del P4 se reserve para Actividades Complementarias, permite contemplar la posibilidad de construir anejos al aparcamiento y desplazar dichas Actividades Complementarias al sur, dadas las posibilidades de superficie que ofrece dicha zona. También se puede ampliar la Central Eléctrica si fuese necesario y adoptar la misma medida descrita respecto de las Actividades Complementarias.

ALTERNATIVA DE APARCAMIENTOS DE AUTOBUSES, BOLSA DE TAXIS Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS RETIRADOS POR GRÚA.

La Alternativa 2 se caracteriza por tener una configuración acorde con la reciente remodelación llevada a cabo para ubicar la bolsa de taxis. Tan solo debe contemplarse la pertinente ampliación para absorber las necesidades detectadas en el Capítulo 4. Por ello se propone adoptar dicha alternativa para aprovechar la configuración existente.

5.2.4. Alternativa seleccionada

La alternativa final es la combinación de todas las alternativas seleccionadas en el apartado anterior cuyas características más importantes se muestran en el Plano 4.1 y 4.2 de este Documento y se resumen a continuación:



El **campo de vuelos** propuesto mantiene las dimensiones de la pista y las superficies asociadas relacionadas con la seguridad, salvo la ampliación hasta 240 m de la RESA en la cabecera 12 que se recomienda en el RD 862/2009. Ello obligará a reubicar y recalibrar el sistema de aproximación instrumental que sirve a la pista 30.

Constará de una RET a 1.950 m del umbral 12 para dar servicio a aviones Tipo C. Ésta uniría la pista con la nueva calle de rodaje que resulta de dar continuidad a las semicalles N1 y N2, convirtiéndolas en una alternativa al paso por plataforma, mejorando la funcionalidad y capacidad del lado aire y adoptando una configuración más ortodoxa en consonancia con otros aeropuertos del mismo volumen de tráfico.

Con el fin de cumplir las distancias reglamentarias entre el eje de calle de rodaje y objeto (entendiendo como tal, un avión Tipo V estacionado en la plataforma), se precisa trasladar convenientemente la semicalle N1 y girar dichos puestos. Con todo, las nuevas distancias confieren al aeropuerto una categoría 4E que permite el rodaje de aeronaves tipo B-747 sin tener que usar la calle S, que requiere *cruzar* la pista para acceder a plataforma.

Una vez elegida la opción descrita, se plantea la necesidad de resolver el problema del trazado de la calle de acceso H1 a la cabecera 30. Deberá ser modificado con el fin de que un avión Tipo E cumpla normas referentes a distancias eje-objeto y pueda acceder al extremo mismo de la pista para aprovechar toda su longitud en el recorrido de despegue.

Por otra parte, del estudio de capacidad de pista, se propone la construcción de sendas RET para dar servicio a la plataforma sur. En el caso de la pista 30, se ubicará a 1.575 m de su umbral mientras que la pista 12 dispondrá de una a 1.425 m. También se propone la adecuación de la calle C para convertirla en calle de salida rápida a 1.700 m del umbral 12 y dar servicio a aeronaves de Aviación Regional principalmente, que estacionen frente al Edificio Terminal recientemente construido al efecto. Esta medida beneficiaría significativamente la funcionalidad del aeropuerto, dado el movimiento de pasajeros y aeronaves generado por este tráfico.

En cuanto a la operatividad del campo de vuelos, se estudian las posibles penalizaciones en la carga de pago que tendrían las aeronaves más previsibles de operar a corto y medio plazo, para el recorrido de despegue de la actual pista 12-30, usando como herramienta de análisis los *Airport Planning* de esas aeronaves proporcionados por sus fabricantes respectivos.

Las aeronaves que se van a analizar son las siguientes: Dash 8, CRJ 200, A319-100, A320-200, A321-200, B737-800 y B757-200.



Las condiciones para las que se han realizado los cálculos, son: temperatura de referencia del aeródromo de 30°C, pendiente 0,643%, elevación de 73,02 m y viento en calma.

Tabla 5.1.- Características de emplazamiento de la pista 12-30

Tª Referencia	Elevación	Pendiente efectiva*
30 °C (ISA+15 °C)	73,02 m	0,643%

* Considerando las cotas de los puntos más alto y más bajo de la pista

En la Tabla 5.2 se recogen las características generales de los distintos modelos de aeronaves, incluyendo su Peso Operativo Máximo en Despegue (MTOW), Peso Operativo en Vacío (OEW), Peso Máximo en Aterrizaje (MLW) y Carga de Pago Máxima (MPL).

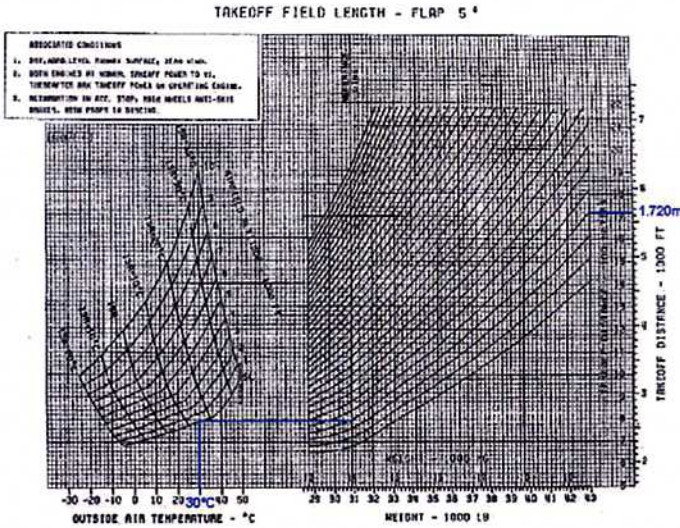
Tabla 5.2.- Características generales de las aeronaves estudiadas. Pesos en Kg.

Aeronave	MTOW	OEW	MLW	MPL	Pasajeros (nº máximo)	Alcance (NM)
Dash 8 Q-300	19.500	11.630	19.050	6.260	56	370
CRJ 200	23.133	13.663	21.319	6.295	50	850
A319-100	70.000	39.225	61.000	16.836	160	1.666
A320-200	77.000	40.529	64.500	19.971	180	1.970
A321-200	89.000	47.000	75.500	23.100	220	1.380
B737-800	79.016	41.413	66.361	21.319	184	2.083
B757-200	115.650	62.100	95.250	21.350	239	3.170

Fuente: Airport Planning del fabricante

A continuación se muestran los resultados obtenidos para el recorrido de despegue disponible (TORA) de 3.215 m por sendas cabeceras, que con las correcciones de temperatura, pendiente y elevación resulta 2.572 m. En lo que respecta a la distancia de aterrizaje declarada (LDA) se toman 2.915 m, pues es la menor longitud disponible para el aterrizaje correspondiente a la pista 30 que, con la corrección por elevación, resulta una distancia de 2.866 m. De esta forma no se han de repetir los cálculos para los aterrizajes por el extremo opuesto de la pista, ya que si no hay penalizaciones en este caso, no ha de haberlos en el otro.



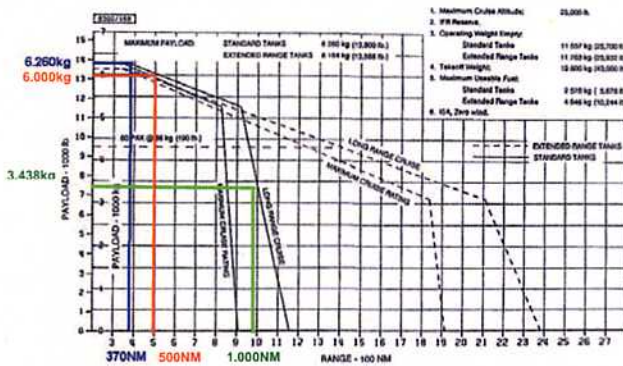


DASH-8 Series 300

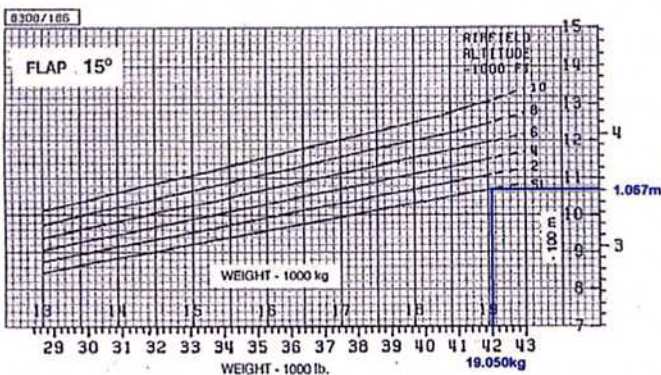
Máximo peso al despegue = 19.500 kg.
 Peso operativo en vacío = 11.630 kg.
 Máxima carga de pago = 6.260 kg.
 Máximo peso al aterrizaje = 19.050 kg.
 Máximo número de pasajeros = 56

Despegue:

Para la longitud de pista disponible en condiciones atmosféricas de 30°C (ISA+15) y con flaps a 5°, el peso al despegue puede ser el máximo, es decir, 19.500 kg, puesto que 1.720 m corregidos por elevación y pendiente resulta 1.862 m con lo que la longitud disponible es más que suficiente.



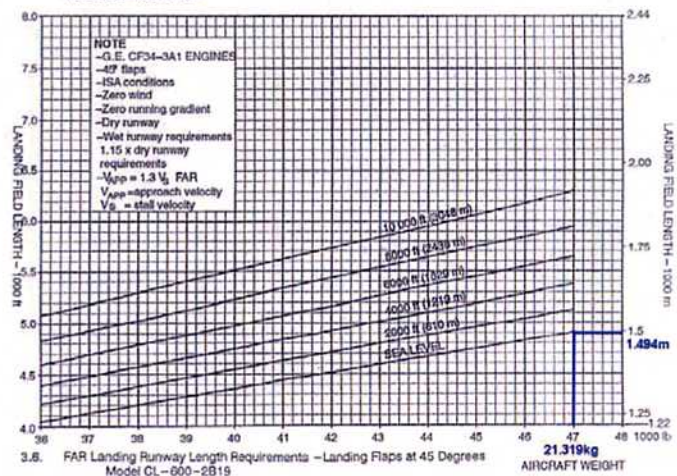
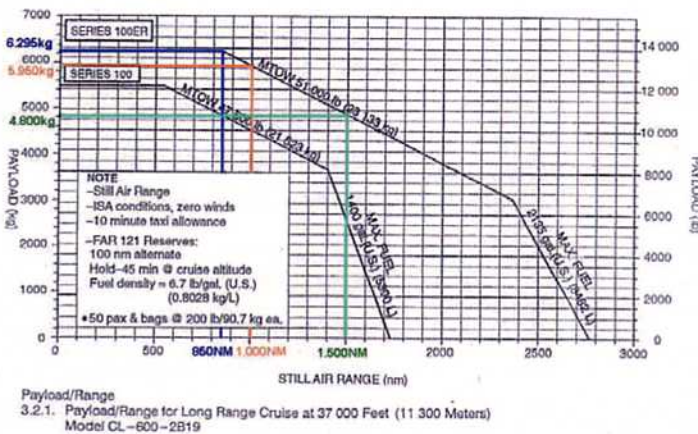
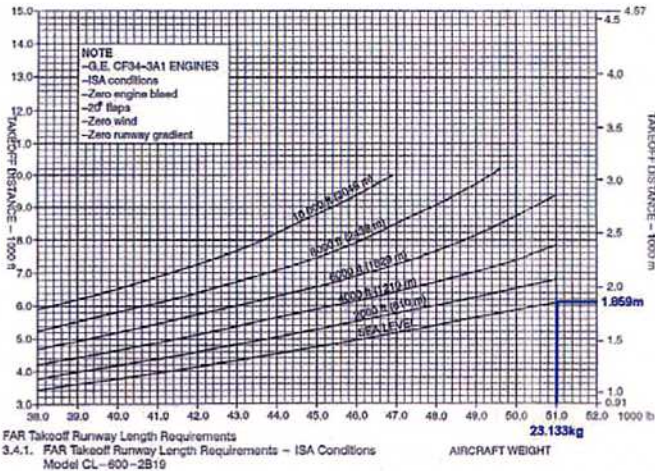
Con MTOW y sin penalización en la carga de pago, podría efectuar rutas de 370 NM. Para alcanzar los 500 NM la carga de pago debería ser de 6.000 kg mientras que para 1.000 NM se debería reducir hasta 3.438 kg.



Aterrizaje:

Para MLW, la longitud de pista necesaria es de 1.085 m, una vez corregida por elevación, por lo que el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.





CRJ-200

Máximo peso al despegue = 23.133 kg.
 Peso operativo en vacío = 13.663 kg.
 Máxima carga de pago = 6.295 kg.
 Máximo peso al aterrizaje = 21.319 kg.
 Máximo número de pasajeros = 50

Despegue:

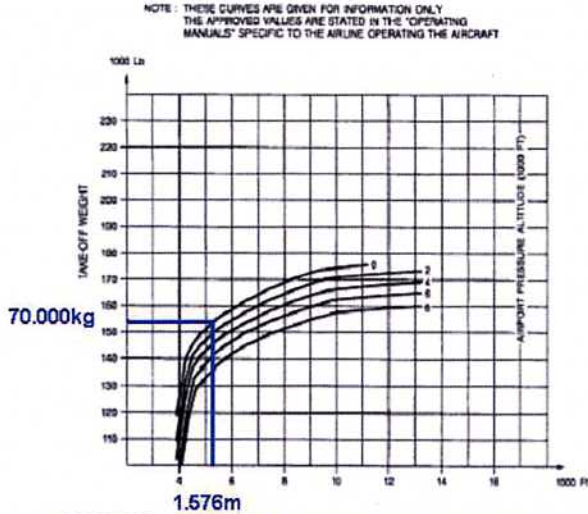
Para las condiciones del emplazamiento de la pista y con 3.215 m disponibles, el avión podría despegar sin limitaciones en el peso de despegue.

Con MTOW y sin penalización en la carga de pago, esta aeronave podría efectuar rutas de 850 NM. Para efectuar rutas de 1.000 NM la carga de pago debería ser de 5.950 kg y para rutas de 1.500 NM se reduciría hasta 4.800 kg.

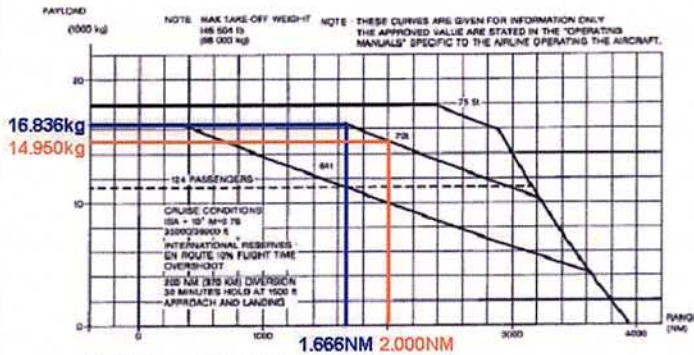
Aterrizaje:

Para MLW, la longitud de pista necesaria es de 1.519 m, una vez corregida por elevación, por lo que el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.

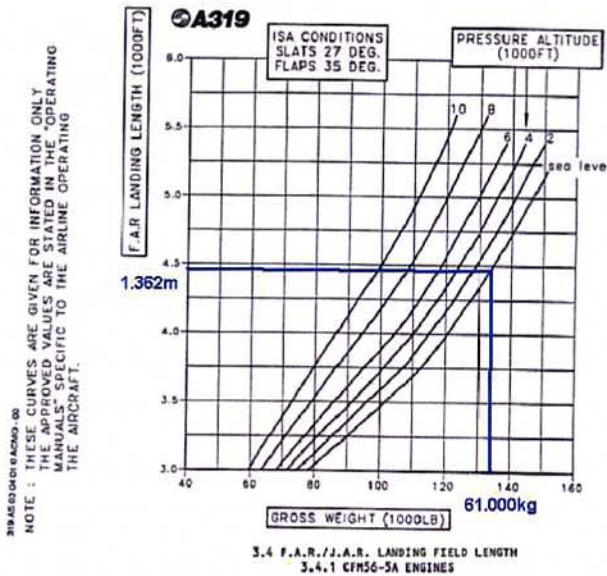




A319 F.A.R./J.A.R. Take-off Weight Limitation
ISA +15°C (27°F)
CFM56 Engines



A319 Payload/Range
CFM56-5B Engines



A319-100

Máximo peso al despegue = 70.000 kg.
Peso operativo en vacío = 39.225 kg.
Máxima carga de pago = 16.836 kg.
Máximo peso al aterrizaje = 61.000 kg.
Máximo número de pasajeros = 160

Despegue:

Con MTOW, la longitud de pista necesaria para despegar en las condiciones de emplazamiento existentes es de 1.705 m, una vez corregida por elevación y pendiente pues por temperatura ya está implícito en el gráfico. Con los 3.215 m de pista disponible, no habría limitaciones de peso al despegue.

Con MTOW y sin limitación a la carga de pago se podrían efectuar rutas de 1.666 NM. Para rutas de 2.000 NM la carga de pago se reduce a 14.950 kg.

Aterrizaje:

Con Máximo Peso al Aterrizaje (MLW) y pista seca, la longitud de pista necesaria sería de 1.386 m, una vez corregida por elevación, por lo que no habría limitación de la carga de pago para el aterrizaje.



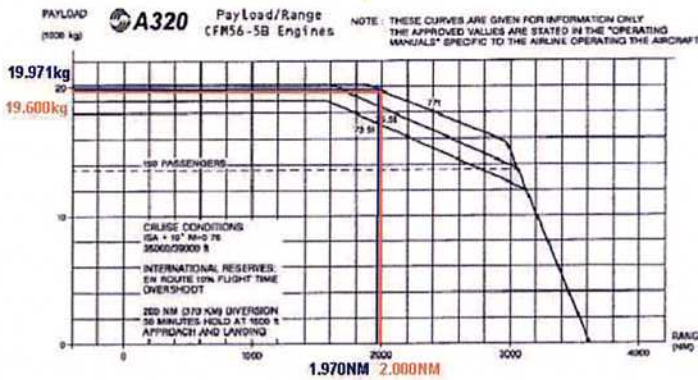


A320-200

Máximo peso al despegue = 77.000 kg.
Peso operativo en vacío = 40.529 kg.
Máxima carga de pago = 19.971 kg.
Máximo peso al aterrizaje = 64.500 kg.
Máximo número de pasajeros = 180

Despegue:

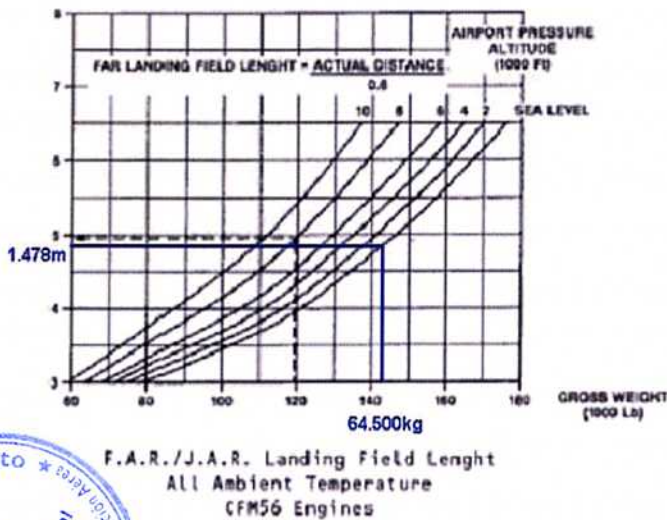
Para unas condiciones atmosféricas de 30°C (ISA+15) y con 3.215 m de pista disponible, no existe limitación en el peso al despegue.

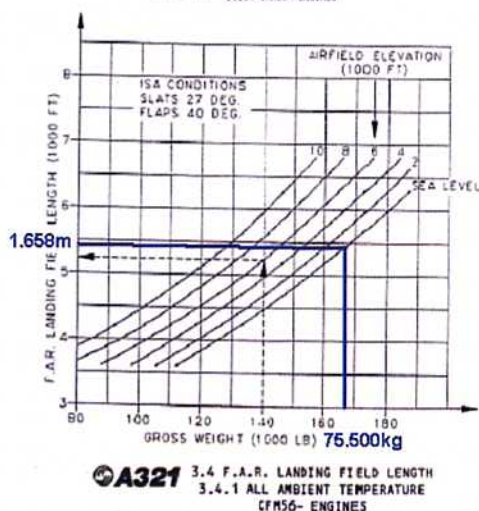
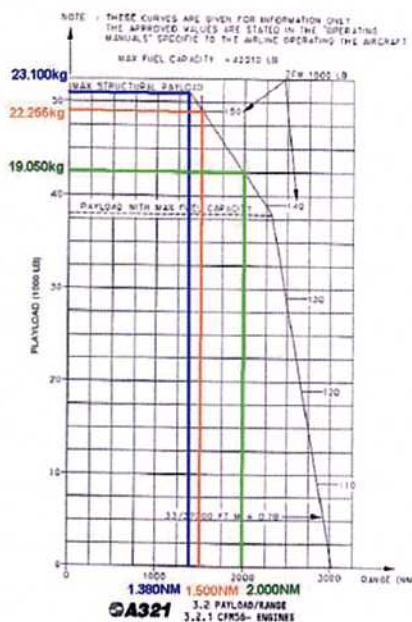
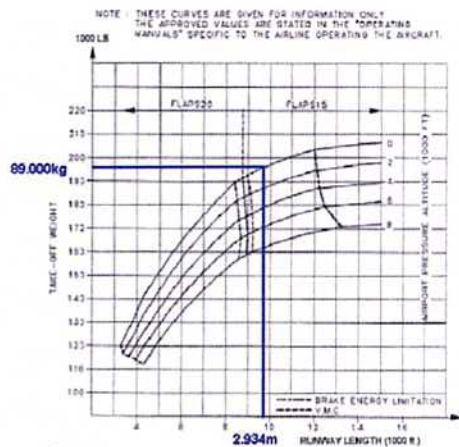


Con MTOW y sin limitación a la carga de pago se podrían efectuar rutas de 1.970 NM. Para rutas de 2.000 NM la carga de pago se reduce a 19.600 kg.

Aterrizaje:

Con Máximo Peso al Aterrizaje (MLW) y pista seca, la longitud de pista necesaria sería 1.503 m, una vez corregida por elevación, por lo que no habría limitación de la carga de pago para el aterrizaje.





A321-200

Máximo peso al despegue = 89.000 kg.
 Peso operativo en vacío = 47.000 kg.
 Máxima carga de pago = 23.100 kg.
 Máximo peso al aterrizaje = 75.500 kg.
 Máximo número de pasajeros = 220

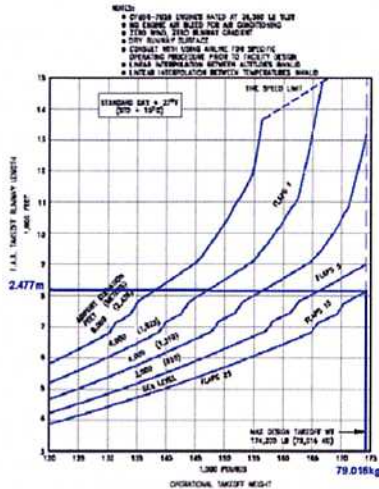
Despegue:

Para unas condiciones atmosféricas de 30°C (ISA+15) y con 3.215 m de pista disponible, se puede despegar con el peso máximo (89.000 kg) pues se precisan 3.176 m (corregidos por elevación y pendiente).

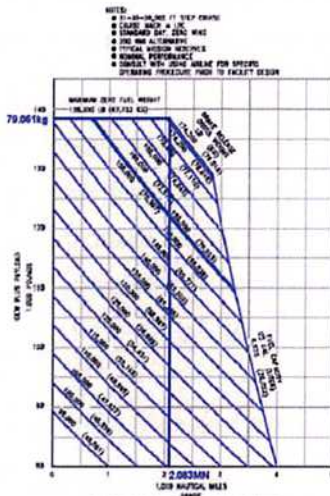
Con MTOW y sin penalización en la carga de pago podría efectuar rutas de hasta 1.380 NM. Para rutas de 1.500 NM la carga de pago se reduciría hasta 22.255 kg. y para 2.000 NM la carga de pago máxima sería 19.050 kg.

Aterrizaje:

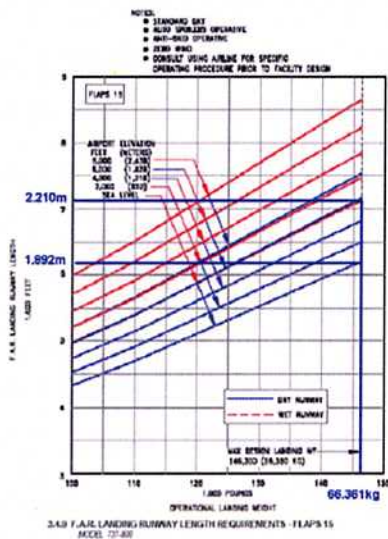
Para MLW y flaps a 40°, la longitud de pista necesaria es de 1.686 m ya corregida por elevación, por lo que el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.



3.3.30 F.A.L. TAKEOFF RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS
STANDARD DAY +15°C (59°F) WIND +10KTS (19KT) CRUISE FLIGHT
MODEL 737-800 (79,016 kg) (174,274 lbs)



3.3.3 PAYLOAD RANGE FOR LONG RANGE CRUISE
MODEL 737-800



3.4.9 F.A.L. LANDING RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS - FLAPS 15
MODEL 737-800

B737-800

- Máximo peso al despegue = 79.016 kg.
- Peso operativo en vacío = 41.413 kg.
- Máxima carga de pago = 21.319 kg.
- Máximo peso al aterrizaje = 66.361 kg.
- Máximo número de pasajeros = 189

Despegue:

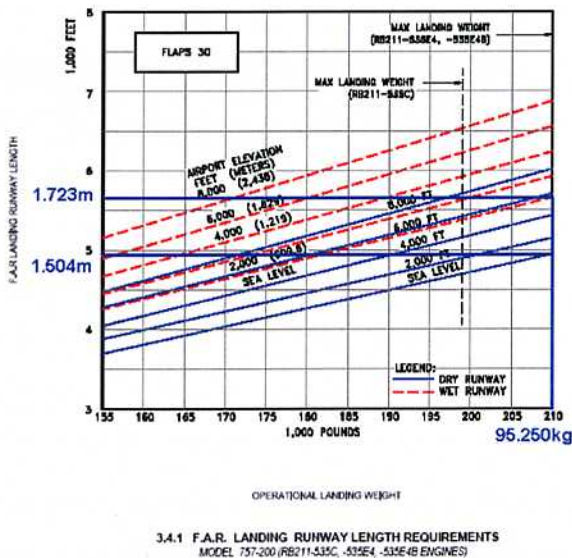
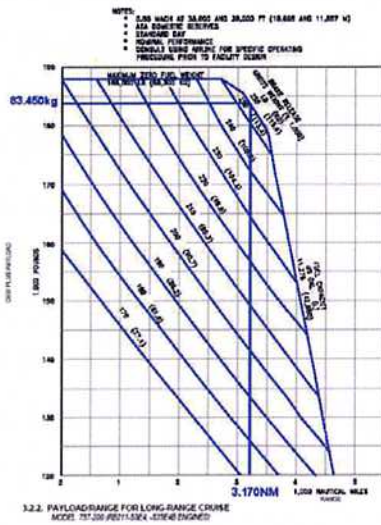
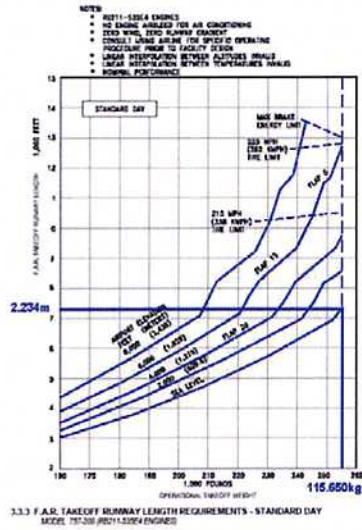
Para unas condiciones atmosféricas de 30°C (ISA+15°C) y con 79.016 kg, se necesitan 2.477 m que se traducen en 2.681 m tras aplicar las correcciones por pendiente y elevación, por lo que los 3.215 m son más que suficientes.

Con MTOW y sin penalización en la carga de pago, se podría efectuar rutas de hasta 2.083 NM. Por tanto puede alcanzar rutas de 2.000 NM con la carga de pago máxima.

Aterrizaje:

Para MLW, pista mojada y flaps a 15°, la longitud de pista necesaria es de 2.247 m una vez corregida por elevación, por lo que el peso máximo al aterrizaje no estaría limitado.





B757-200

Máximo peso al despegue = 115.650 kg.
 Peso operativo en vacío = 62.100 kg.
 Máxima carga de pago = 21.350 kg.
 Máximo peso al aterrizaje = 95.250 kg.
 Máximo número de pasajeros = 239

Despegue:

Para unas condiciones atmosféricas de 15°C (ISA), se precisa de 2.792 m (2.234 m corregidos por pendiente, elevación y temperatura) para despegar con el peso máximo de 115.650 kg, por lo que la longitud de pista es suficiente.

Con MTOW y sin limitación en la carga de pago se podrían efectuar rutas de 3.170 NM.

Aterrizaje:

Para MLW, pista mojada y flaps a 30°, la longitud de pista necesaria es de 1.752 m ya corregida por elevación, por lo que no existiría limitación de peso al aterrizaje.



Por tanto, de las aeronaves analizadas, el A321-200 sería la que *podría* presentar limitaciones en las operaciones con máxima carga de pago, puesto que los 3.176 m que precisa para el despegue se acercan a los 3.215 m de longitud declarada de pista, siendo necesario un estudio específico más preciso que no proporciona el método basado en los *Airport planning* aquí contemplado.

Por otro lado, en la Tabla 5.3 y Tabla 5.4 se han analizado las limitaciones en despegue por alcance, para rutas de referencia de 500, 1.000, 1.500 y 2.000 NM. Las distancias típicas de las aerolíneas de bajo coste giran en torno a las 1.000 NM (Reino Unido, Alemania y centro de Europa). En la Tabla 5.4 se analiza el porcentaje que supone la Carga de Pago que puede transportar la aeronave frente a la Carga de Pago Máxima que podría transportar (PL/ MPL), en condiciones de pista seca y viento nulo para los alcances descritos.

Tabla 5.3.- Carga de pago (kg.) según el alcance de la ruta

TORA=3.215 m		Carga de pago (Kg.) según alcance			
Aeronave	TOW (kg.)	500 NM	1.000 NM	1.500 NM	2.000 NM
Dash 8	19.500	6.000	3.438	-	-
CRJ 200	23.133	6.295	5.950	4.800	-
A319	70.000	16.836	16.836	16.836	14.950
A320	77.000	19.971	19.971	19.971	19.600
A321	89.000	23.100	23.100	22.255	19.050
B737-800	79.016	21.319	21.319	21.319	21.319
B757-200	115.650	21.350	21.350	21.350	21.350

Tabla 5.4.- Porcentaje de carga de pago según el alcance de la ruta y en condiciones de pista seca y viento nulo

TORA=3.215 m		% PL/MPL			
Aeronave	MPL (kg.)	500 NM	1.000 NM	1.500 NM	2.000 NM
Dash 8	6.260	95,8%	54,9%	-	-
CRJ 200	6.295	100,0%	94,5%	76,3%	-
A319	16.836	100,0%	100,0%	100,0%	88,8%
A320	19.971	100,0%	100,0%	100,0%	98,1%
A321	23.100	100,0%	100,0%	96,3%	82,5%
B737-800	21.319	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
B757-200	21.350	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



Se observa que tanto el Dash 8 como el CRJ 200 tienen restringida la carga de pago máxima que puede transportar para rutas de alcance menores a 1.000 NM. Esto es debido a que son aeronaves destinadas a rutas cortas típicas de compañías regionales.

En general, para el alcance de 2.000 NM, todas las aeronaves seleccionadas tienen restricciones de carga de pago excepto el B737-800 y el B757-200, que podrían operar con la máxima. El resto de aeronaves verían su carga de pago reducida entre un 17,5% en caso del A321-200 y un 1,9% en el del A320. En cualquier caso, prácticamente la totalidad de destinos se encuentran en torno a 1.000 NM (Ilustración 5.24).

Es importante señalar que las curvas proporcionadas en los *Airport Planning* de los fabricantes de aeronaves comerciales son solo válidas para hacer cálculos aproximados, por lo que estudios de rutas específicas requieren un análisis más riguroso a partir de gráficos que aquellas suministran a las compañías interesadas en adquirir un determinado modelo.

Ilustración 5.24.- Alcances desde el Aeropuerto de Valencia.



Por otro lado, la deficiente visión de algunas partes del campo de vuelos y la plataforma desde la TWR actual, da lugar a problemas de sombras que se pretenden evitar con la construcción de una nueva TWR hacia el suroeste de la infraestructura adoptando, de esta forma, la propuesta recogida en el Plan Director aprobado el 19 de julio de 2001.

Se acondicionará la calle de rodadura T-0, cerca de la cabecera 30, para puesto de estacionamiento aislado.

Se propone una calle de acceso a la pista 30, a 80 m de la H2, con el fin de dotar a esta cabecera de las mismas características que el apartadero de espera de la 12 en lo que respecta a las operaciones conjuntas en paralelo de aeronaves Tipo E (A-330, A-340, B-747, etc.).

Dado que las operaciones en el Aeropuerto de Valencia son de 27% para la pista 12 y 73% para la 30, se propone la instalación de un sistema de aproximación por instrumentos de categoría I para la pista 12 con su sistema de luces asociado.

En lo que respecta a la configuración de la **plataforma de aeronaves**, se distingue una serie de zonas diferenciadas en función de la tipología de tráfico. La zona frente al Terminal se reserva para la Aviación Comercial de aerolíneas tradicionales y de bajo coste. Al oeste de aquel, se ubican los estacionamientos destinados a la Aviación Regional y a las aeronaves que pernocten. Entre el campo de golf y la cabecera 12 se localiza la plataforma de carga. En el extremo opuesto, en las proximidades de la cabecera 30 y alrededor del edificio recién construido para tal fin, se localiza la Aviación Ejecutiva. En este sentido, se propone reacondicionar la zona aprovechando el traslado de la Escuela Aeronáutica Airmed hacia el sur, donde se concentren todas las actividades relacionadas con la Aviación General. También se propone reubicar las instalaciones de combustibles al espacio liberado por el Aeroclub (que a su vez se traslada al sur). De esta forma, se dispone de un espacio de aproximadamente 31.000 m² que se pretende reconfigurar para proporcionar una zona destinada al estacionamiento de la Aviación Ejecutiva, desde aeronaves Tipo C-VII hasta Tipo A⁹, previendo así, la diversidad de aeronaves que caracteriza a este tipo de tráfico.

No obstante, la configuración propuesta se ha enfocado de tal forma que permitiría un uso mixto de estacionamientos de aeronaves comerciales o ejecutivas, según las circunstancias, aprovechando la cercanía del Edificio Terminal de pasajeros. El traslado de la semicalle N1 explicada en párrafos anteriores, también se aprovecha para conformar la zona descrita.

Hacia el sur de la instalación, en torno a la antigua plataforma militar, se concentrarían las actividades relacionadas con la Aviación General (no ejecutiva) como continuación lógica de la ampliación recientemente acometida para este fin, desde aeronaves privadas hasta escuelas de aviación, helicópteros de la DGT, etc. En este último caso, la cercanía de la FATO es una ventaja añadida.

En la plataforma militar propiamente dicha se ubicarían los estacionamientos de aeronaves de Air Nostrum en parada técnica, frente a su hangar. También se atenderían otros cometidos diversos o complementarios a actividades relacionadas con la carga, Aviación General, larga estancia, aeronaves que pernocten y no cupieran en el norte, visitas de personalidades o, sencillamente, absorber momentos puntuales de saturación de algún tipo de tráfico.

⁹ Un ejemplo de las primeras sería el B-737 *Business Jet* BBJ, una de las aeronaves más grandes de este tipo de tráfico. A las segundas pertenecería gran parte de la familia *Cessna* o *Beechcraft*.



La amplitud de la antigua plataforma militar permitiría, con las oportunas modificaciones, atender nuevas necesidades relacionadas con la imprevisible Aviación Comercial de bajo coste u otras.

El **Edificio Terminal de Pasajeros** elegido supone una continuidad de la configuración arquitectónica del actual salvo por el cambio de curvatura de la fachada. Ocuparía una superficie en planta de aproximadamente 7.200 m² y dispondría de tres plantas de la que dos estarían destinadas a pasajeros y se repartirían en torno a 6.000 m² útiles cada una.

Estaría destinado al tráfico de vuelos nacionales-no regionales principalmente, aunque si existieran alteraciones en la tipología de la demanda, el edificio permitiría asumirlas dada la flexibilidad que su configuración le permite.

Con la propuesta descrita, se consigue espacio para alojar los elementos de equipamiento necesarios a raíz del estudio capacidad –demanda acometido en el Capítulo 4, a saber:

- 3 nuevos hipódromos, dos de los cuales, estarían destinados a vuelos desde países UE-No Schengen y un restante para viajeros de origen No UE-No Schengen.
- 10 nuevos mostradores de facturación.
- 2 pasarelas nuevas; la más exterior deberá estar comunicada con la sala de recogida de equipajes mediante un pasillo que bordee el patio de carrillos situado en el extremo este de la planta inferior.
- Dos nuevos controles de seguridad en salidas.

Las configuraciones de los edificios terminales están relacionadas con el equipamiento e infraestructuras necesarias para atender la demanda prevista. En el caso de una *ampliación* dependerá, además, de la configuración arquitectónica existente a la que se deberá dar continuidad.

En el Terminal del Aeropuerto de Valencia, el aumento por el extremo este de tres hipódromos de recogida de equipajes y sus superficies asociadas condiciona otras zonas del mismo. Así, en la Ilustración 5.25 e Ilustración 5.26 se propone una solución en que el vestíbulo de salidas ampliado encima de la sala de recogida de equipajes, se aprovecha para ubicar un mayor número de mostradores de facturación. Este incremento permitiría al aeropuerto distribuir los mostradores *por operadores handling*, es decir, asignar un número determinado de los mismos según la tipología de compañías y tráfico que se dé en cada circunstancia, favoreciendo con ello la flexibilidad que se desea dotar a la instalación.

Análogamente se muestran, a modo de ejemplo, 10 controles de seguridad reubicados al centro del edificio, posibles puestos de control de pasaportes, zonas comerciales y otros espacios de la zona privada (inaccesible al pasajero) como dependencias, oficinas, salas técnicas, etc.



Ilustración 5.25.- Configuración seleccionada de la ampliación del Edificio Terminal. Planta baja.

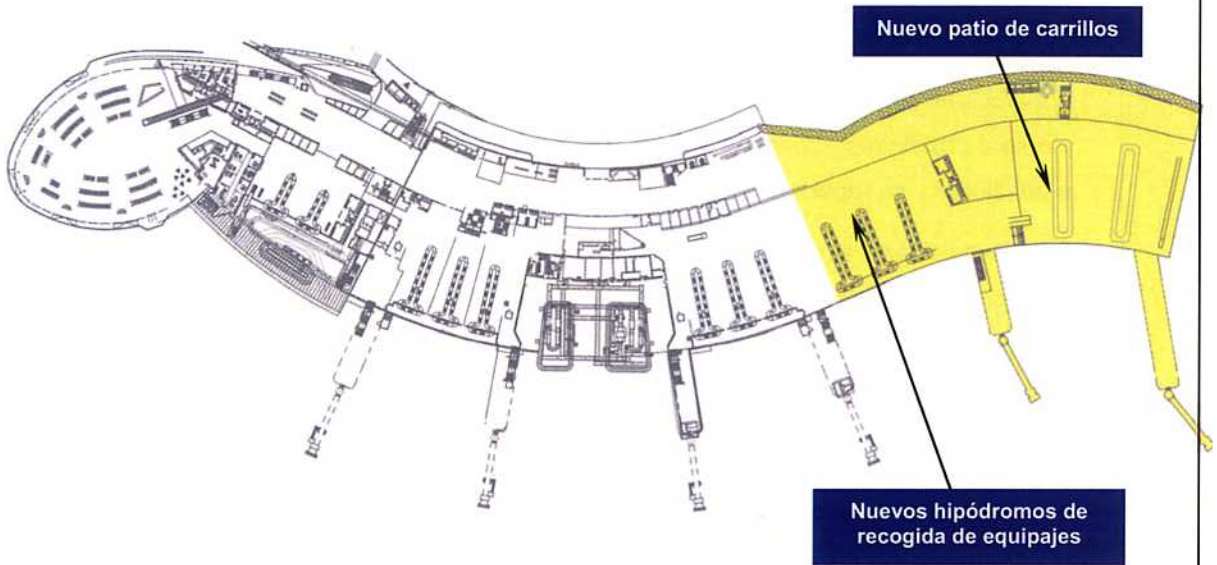
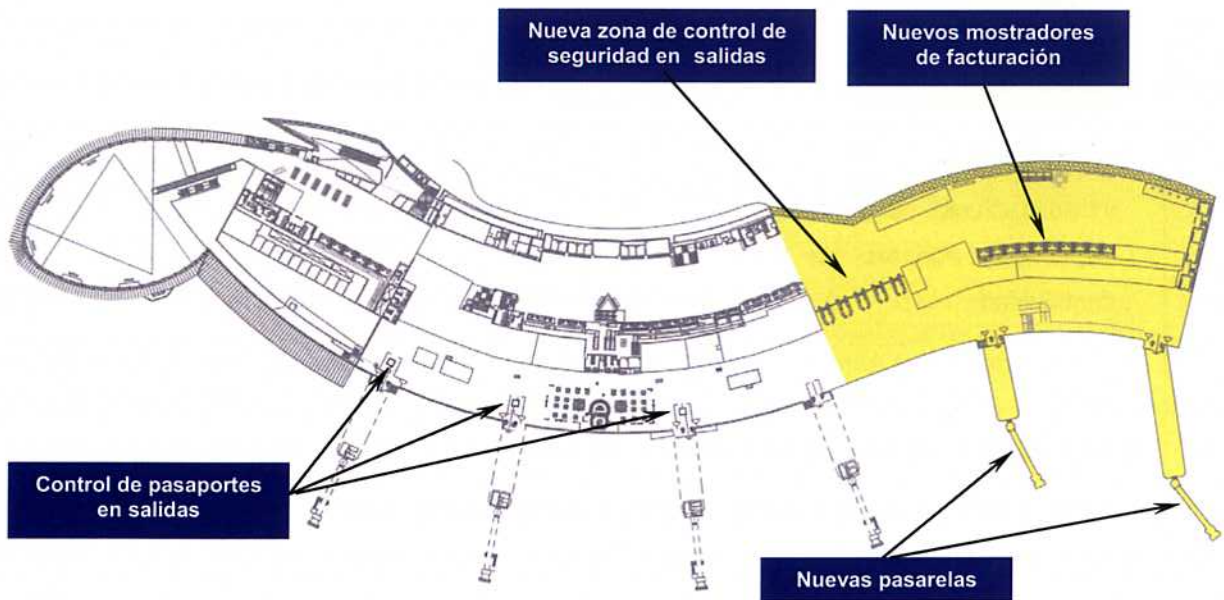


Ilustración 5.26.- Configuración seleccionada de la ampliación del Edificio Terminal. Planta alta.



La configuración de **aparcamientos** que resulta de adoptar la Alternativa 3 se resume en:

- Construcción de un edificio en altura (4 plantas), adjunto al P1 existente, destinado a vehículos particulares y de alquiler (rotación). Plazas totales aproximadas: 2.073.
- Construcción de un edificio o varios, en altura, en la parcela donde se ubica el P4 actual, destinado a vehículos particulares y de alquiler (bolsa). Plazas totales aproximadas: 3.386.
- Reconfiguración y ampliación del P7 en la Zona Sur del aeropuerto, destinado a compañías principalmente. Plazas totales aproximadas: 770.

La configuración elegida de **aparcamiento de autobuses, bolsa de taxis y estacionamiento de vehículos retirados por grúa** es la Alternativa 2 por ser la ampliación natural de la actual. Plazas totales aproximadas: 500.

El resto de plazas a contabilizar corresponderían con las del personal de **Aena**: P2 (215) y P3 (86).

El total asciende a más de 9.000 plazas.

La **Zona de Servicios** y de **Apoyo a la Aeronave** que se propone a raíz de la reorganización de subsistemas descritos, implica la propuesta de construcción de nuevas instalaciones en primera línea de la plataforma sur que sustituyan a las antiguas ubicadas al norte. De esta forma, se propone un nuevo Edificio Terminal de Aviación General (de unos 1.200 m²), el Aeroclub, Escuela Aeronáutica, instalaciones de la DGT y un surtidor de combustible para dicha aviación. A tal efecto, las posibilidades de la zona sur son considerables, dada la infrautilización de algunas de las instalaciones.

El Plano 4.1 recoge la totalidad de las propuestas descritas en los apartados anteriores.



5.3. Necesidades de terrenos

Las propuestas realizadas para el desarrollo del Aeropuerto de Valencia y su adaptación a la normativa, no requieren disponer de terrenos distintos de los pertenecientes a los Términos Municipales de Manises y Quart de Poblet en los que está ubicado en la actualidad.

Algunas radioayudas se ubican, además, en parcelas de los Términos Municipales de Sagunto y Calles. Sus dimensiones no cambian tras las propuestas recogidas en este Documento.

En el Plano 4.3 se muestran las necesidades de terrenos que se contemplan tras las propuestas realizadas en este capítulo.



5.4. Actuaciones propuestas

En el Plano 4.1. "Zona de Servicio propuesta. Estructura del Sistema General Aeroportuario" se indican las soluciones propuestas en este capítulo, cuyas actuaciones se describen a continuación.

Análogamente, se indican otras actuaciones que no se derivan del análisis capacidad-demanda recogido en este documento y que procede incluir por motivos que se indicarán en su momento.

5.4.1. Espacio Aéreo

Con motivo de la incorporación del sistema de aproximación ILS categoría I por la cabecera 12, Navegación Aérea publicará las maniobras de precisión y no precisión que se deriven de su instalación, así como de la sustitución del VOR/DME VLC, VOR/DME de Calles y NDB PND previstos antes de la redacción de este documento.

5.4.2. Subsistema de movimiento de aeronaves

5.4.2.1. Campo de vuelos

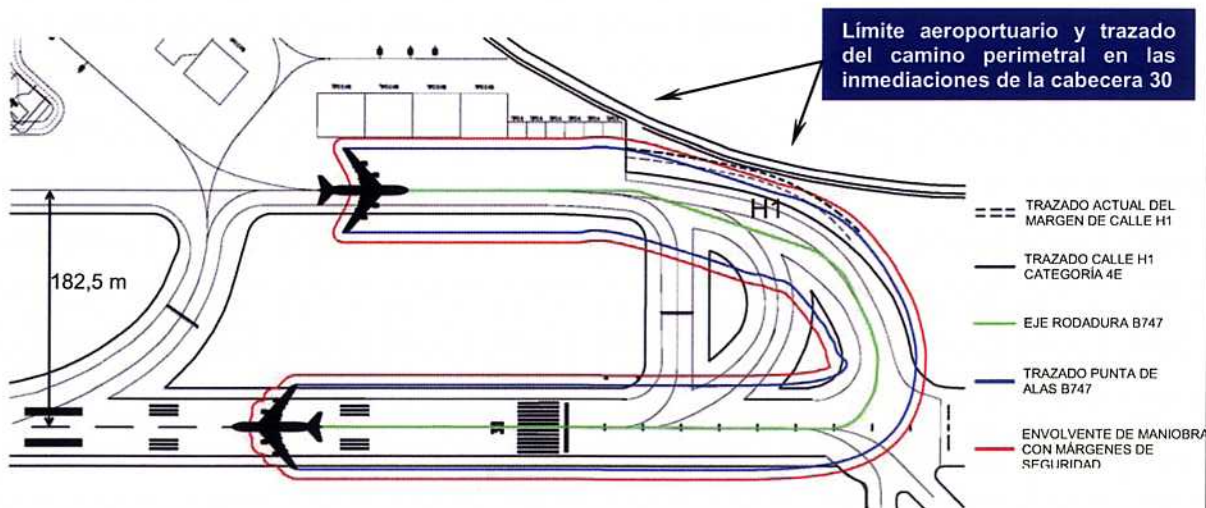
La pista 12 adolece de carecer de calles de salida rápida a las distancias apropiadas tras la reciente ampliación en 500 m por su cabecera. Por ello se propone la construcción de tres RET, a 1.425, 1.700 y 1.950 m del umbral 12, la primera para atender a aeronaves de Aviación General, la segunda para Aviación Regional principalmente y, la tercera, para aviones Tipo C. En este último caso, la RET unirá la pista con el tramo que se propone construir a modo de unión entre semicalles de rodadura N1 y N2, aunque, por los motivos descritos en 5.2.3.1, la unión no es uniaxial, sino que presenta un quiebro en el tramo frente a la plataforma para adecuarse a las distancias que el Real Decreto 862/2009 requiere entre eje de calle de rodaje y objeto, entendiendo como tal, los estacionamientos de aeronaves Tipo V de los que no se deben prescindir.

Tal como se explicó en párrafos anteriores, esta medida no subsana el problema que genera la cercanía de la calle H1 a un objeto potencial que circule por el camino perimetral u otros, como son la valla, las farolas de iluminación de la V-11 y vegetación arbórea existente en las cercanías de la cabecera 30. Se requiere rediseñar la zona para que las aeronaves Tipo E puedan acceder al extremo de la pista y aprovechar toda su longitud. Para ello, se utiliza el B747 como aeronave



determinante, dado que es la mayor susceptible de utilizar las instalaciones¹⁰. La solución propuesta se muestra en la Ilustración 5.27.

Ilustración 5.27. Modificación del trazado de la calle H1.



Respecto a la propuesta de construcción de una calle de salida rápida a 1.700 m, se justifica por la ventaja que supone su ubicación: se daría acceso directo hacia la plataforma de Aviación Regional a las aeronaves características de este tipo de tráfico como los Dash 8-300, ATR 42/72 y CRJ 200/900 entre otras. También se beneficiarían las pequeñas aeronaves de paquetería, puesto que la plataforma de carga está muy próxima a dicha salida. Es necesario matizar que no se trataría de construir una calle enteramente nueva, sino un tramo de deceleración que una la pista 12 con la calle de rodadura C y convertirla, así, en una calle de salida rápida con los propósitos descritos. En consecuencia, deberá adecuarse la señalización y balizamiento para su nuevo cometido.

Estas actuaciones se requieren por el elevado uso de la pista 12, especialmente en verano, lo que obliga también a dotar de un sistema de aproximación por instrumentos similar al de la pista 30, de categoría I. Por lo tanto, se acondicionará el terreno circundante para que el área crítica y sensible del sistema asociado (GP y LOC) funcione adecuadamente según normas, y se dotará del sistema de luces correspondiente.

En lo que respecta a la pista 30, se construirá una RET que permita a las aeronaves OCT abandonar la pista a partir de los 1.575 m de su umbral.

¹⁰ El B747 es comúnmente utilizado en versión carguero y cada vez menos en transporte de pasajeros. No se contemplan operaciones de aeronaves mayores como el Airbus A380.



La localización de las nuevas RET que dan servicio a la Aviación General es el resultado de aplicar una solución de compromiso entre conseguir una significativa utilización de las mismas sin que interfieran con las ya existentes, ni entre sí.

Se procederá a la desinstalación de los objetos en franja que vulneren las normas recogidas en el RD 862/2009. Análogamente, se actuará eliminando los que vulneren las superficies de transición y aproximación en las inmediaciones de la cabecera 30 (farolas de la V-11, árboles, etc).

Por último, la recomendación recogida en el citado decreto acerca del tamaño de las RESAs implica ampliar hasta 240 m la correspondiente a la cabecera 12. Ello supondrá reubicar convenientemente el LOC que da servicio a la pista 30.

5.4.2.2. Plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales

La ampliación del Edificio Terminal por el este incluye sendas pasarelas que dan servicio a aeronaves Tipo D-III y C-V que estacionen en dos nuevos puestos asistidos. Esto condiciona el entorno inmediato por lo que la señalización deberá ajustarse a la nueva situación.

La actuación consistente en la unión de semicalles N1 y N2, implica una reconfiguración de los puestos de estacionamiento de las aeronaves Tipo V frente al Edificio Terminal, de forma que se giran convenientemente para cumplir con las distancias reglamentarias.

En el extremo opuesto, en el área ocupada por la zona de Aviación General 2 y el terreno circundante, se construirá una nueva plataforma para alojar aeronaves que pernocten, principalmente. Dichas aeronaves accederán a través de una calle de acceso cercana a la plataforma de carga que obligará a prescindir de un puesto Tipo IV. La superficie aproximada de la zona descrita es de 51.000 m².

5.4.2.3. Plataforma de estacionamiento de Aviación General

La plataforma de Aviación General se concentrará en el extremo oeste de la antigua plataforma militar, al sur del aeropuerto, y se ampliará en 34.700 m² hasta permitir alojar más de 60 aeronaves.

Si existieran necesidades puntuales para ubicar más aeronaves de este tipo, se estacionarían a lo largo de la plataforma sur, dadas las grandes posibilidades que ofrece.

En lo que se refiere al espacio disponible para estacionamiento de aeronaves de Aviación Ejecutiva, se aprovechará la remodelación de la zona debida al traslado de depósitos de combustible, Escuela Aeronáutica y el traslado de la semicalle N1, para ampliar la plataforma en 31.000 m² y configurarla



para estacionar 3 aviones Tipo VI, 5 Tipo VIII, 4 Tipo B y 8 Tipo A, de forma que se pudiera hacer un uso mixto de estacionamientos de Aviación Comercial o Ejecutiva, según las circunstancias.

5.4.3. Subsistema de actividades aeroportuarias

5.4.3.1. Zona de Pasajeros

Se construirá en el extremo este un edificio de similar configuración arquitectónica salvo por su curvatura opuesta respecto del actual, a modo de ampliación del existente, donde ubicar 3 nuevos hipódromos de recogida de equipajes, 10 nuevos mostradores de facturación como mínimo, dos nuevos diques con sendas pasarelas para atender aeronaves Tipo III y V y, al menos, dos nuevos controles de seguridad en salidas.

Su superficie en planta se estima en torno a los 7.200 m², si bien dispondrá de 6.000 m² útiles por cada una de las dos plantas a las que tendrá acceso el pasajero. Los viales del entorno se modificarán convenientemente, tal como se describirá en 5.4.5.

Se construirán nuevos aparcamientos según la siguiente relación:

- Un nuevo P4, en altura, sobre el solar del actual y una pequeña porción aledaña al antiguo edificio de carga de Iberia si resultase necesario. Será capaz de alojar alrededor de 3.386 plazas de las que 1.200 se destinarían a bolsa de coches de alquiler (el doble de la actual).

- Un nuevo edificio en altura, el P1 bis, semejante al P1 actual pero de 4 plantas y adjunto a éste, capaz de ubicar 2.073

uevas plazas de las que 296 de coches de alquiler en régimen de contrato.

- Ampliación del P7 por su extremo este con el que añadir 178 plazas nuevas para personal de compañías y reconfiguración del existente con el fin de que pueda ubicar 592 plazas en vez de las 519 actuales (a razón de 25 m²/plaza). Con estas actuaciones se consiguen 770 plazas para el nuevo P7.

- Acondicionar el área existente inmediatamente al este y sur de la Central Eléctrica, donde existía un antiguo edificio de *catering*, para ubicar 24 plazas de autobús y 476 a destinar como bolsa de taxis y depósito de vehículos retirados por grúa.

- Reordenar el P2 y el P3 para disponer de los 301 estacionamientos necesarios para personal de **Aena** y abonados, con motivo de las actuaciones destinadas a mejorar los viales de acceso. Su descripción se abordará en 5.4.5.



Por último, la alternativa seleccionada de ampliación del Edificio Terminal, lleva consigo una reordenación del lado tierra en materia de aceras en la que se propone la siguiente solución:

- Construcción de una acera de segunda línea en superficie, frente al P1, que dará servicio, principalmente, a los vehículos privados en salidas.

La principal diferencia de esta propuesta respecto al uso tradicional de la acera es que no se permitirá la parada de vehículos privados en la fachada del Terminal, reservando ésta para la utilización exclusiva de taxis.

Así, los vehículos contarán con tres aceras: las dos actuales del Terminal (llegadas y salidas) y la segunda línea propuesta en la Ilustración 5.28. La utilización será la siguiente:

- Acera de llegadas del Terminal (Nivel 0): Únicamente línea para taxis que recojan a los pasajeros de llegadas, obligando a los vehículos privados a entrar en el aparcamiento P1.
- Acera de salidas del Terminal (Nivel +1): Únicamente línea para taxis que dejen a los pasajeros de salidas, no permitiendo su uso a los vehículos privados ni de alquiler.
- Acera en segunda línea (Nivel 0): Se destinará principalmente a la parada de vehículos privados en salidas.

Para asegurar la correcta utilización de las aceras del Terminal se propone utilizar un adecuado sistema de vigilancia.

La acera de segunda línea se ubicará en la zona en superficie que se encuentra entre el P1 y el bloque principal del Área Terminal y cumple los requisitos necesarios para el posicionamiento de una acera:

- Localización próxima al Edificio Terminal.
- Se encuentra antes del punto de toma de decisión del flujo de vehículos (rotonda de distribución).

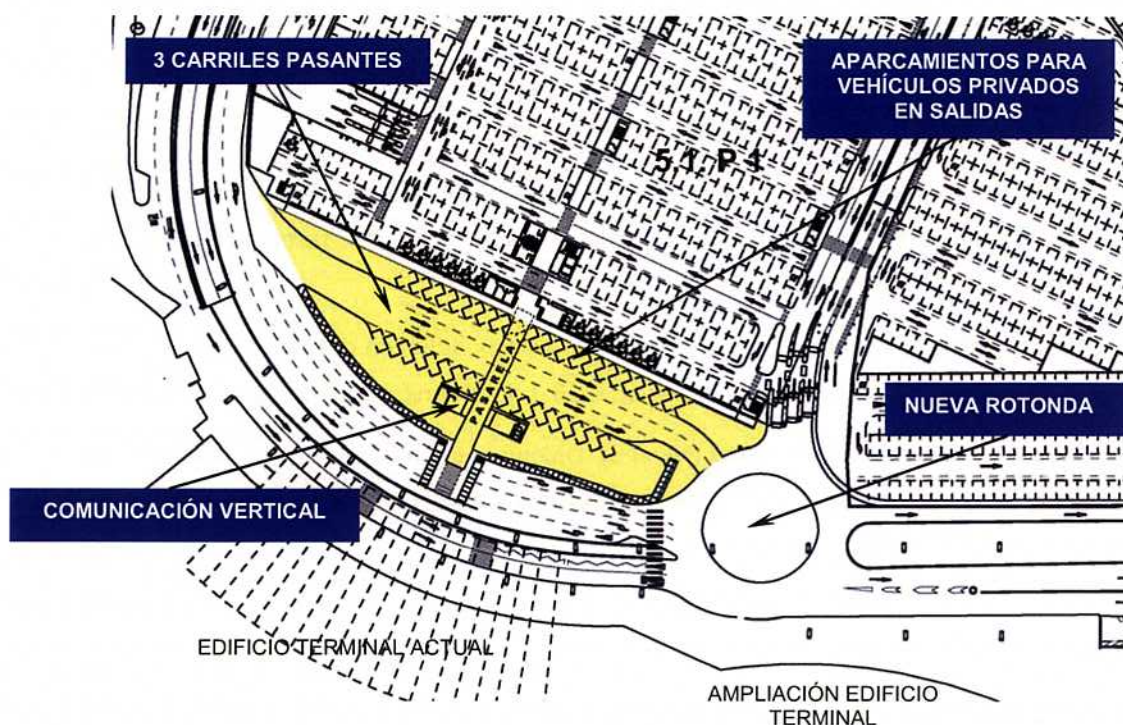
Este hecho permite la utilización de los accesos actuales sin realizar modificaciones importantes en los mismos (únicamente afectarán a los puntos de entrada y de salida de la nueva acera).

La nueva acera medirá en torno a 140 m y los elementos con los que contaría son los siguientes:

- Tres carriles pasantes.
- Dos líneas de aparcamiento en batería para unos 40 vehículos.
- Un núcleo de comunicación vertical (ascensores y escaleras) que la conecte con la pasarela existente entre el P1 y el Edificio Terminal en salidas.



Ilustración 5.28.- Descripción de acera de segunda línea



5.4.3.2. Zona de Carga

Tras la reciente reconfiguración de la Zona de Carga, no se estima que se precisen modificaciones.

No obstante, como se indicó en párrafos anteriores, la plataforma sur ofrece espacio suficiente para atender tráfico de mercancías que no pudiera absorber dicha plataforma en momentos puntuales.

5.4.3.3. Zona de Servicios

Se construirá una nueva TWR al otro lado de la pista respecto de su ubicación actual, tal como se propone en el Plan Director aprobado en 19 de julio de 2001, con el equipamiento asociado que requiere dicha instalación, a saber, sistema de comunicaciones, VICTOR, SACTA, etc. También se dotará de un acceso desde el camino perimetral y un aparcamiento.

La nueva localización se justifica no solo por subsanar las deficiencias descritas, sino por el previsible crecimiento hacia el suroeste de las instalaciones más allá del horizonte 3, contemplado en el Máximo Desarrollo que se describe en el Capítulo 6 del presente Documento.

Se sustituirán los dos VOR/DME (VLC y Calles) y el NDB PND, así como se instalará un sistema ILS de categoría I para la pista 12 con el sistema de luces asociado.

La localización de dichas instalaciones es:

<u>Instalación</u>	<u>ID</u>	<u>Coordenadas</u>
LLZ 12 ILS CAT I	NEW	39° 28' 55,3567" N 00° 27' 45,1376" W
GP 12	NEW	39° 29' 38,0591" N 00° 29' 48,6476" W
ILS DME 12	NEW	39° 29' 38,4955" N 00° 29' 48,3708" W

Respecto de las instalaciones actuales asociadas al sistema de aproximación instrumental de la pista 30, las áreas sensibles y críticas del entorno del localizador y GP correspondientes no están del todo contenidas dentro del límite aeroportuario actual, lo que obliga a adquirir porciones de terrenos circundantes de forma que se incluyan dentro del mismo con el fin de que **Aena** pueda garantizar en todo momento el correcto funcionamiento del sistema. Además, la recomendación descrita en apartados anteriores respecto de disponer de una RESA de 240 m de longitud en vez de 230 m de la actual, precisa reubicar el LOC y recalibrar el resto del sistema que proporciona guía instrumental por dicha pista.

Además de las radioyudas descritas, se sustituirá el radar secundario ubicado en la zona norte del límite aeroportuario y, a título informativo, un radar primario externo al mismo que dará servicio al Aeropuerto de Valencia entre otros.

Se construirá un nuevo TACC con el equipamiento e instalaciones correspondientes en una parcela del sureste (con un acceso específico desde la N-III que será descrito posteriormente). Será necesaria la demolición de antiguas instalaciones militares que existen en el entorno y que están actualmente en desuso.

Desde la Central Eléctrica se alimentarán los siguientes centros de transformación pertenecientes a Navegación Aérea:

- El centro de transformación del Bloque Técnico de Navegación Aérea dispondrá de 2 cabinas de línea, una cabina de protección y un transformador de 250 KVA a 3.000/220V.
- El centro de transformación del radar incluirá 2 cabinas de línea, 2 cabinas de protección y 2 transformadores de 100 KVA a 3.000/380 V
- En el centro de transformación del Centro de Emisores se tendrán 2 cabinas de línea, una cabina de protección y un transformador de 100 KVA a 3.000/380 V.



- En el centro de transformación del localizador del ILS 30 se dispondrá de 2 cabinas de línea, una cabina de protección y un transformador de 50 KVA a 3.000/400-230 V.
- En el centro de transformación de la senda de planeo del ILS 30 se tendrán 3 cabinas de línea, una cabina de protección y un transformador de 50 KVA a 3.000/400-230 V.
- En el centro de transformación del localizador del ILS 12 se instalarán 2 cabinas de línea, una cabina de protección y un transformador de 25 KVA a 3.000/400-230 V.
- En el centro de transformación de la senda de planeo del ILS 12 se tendrán 2 cabinas de línea, una cabina de protección y un transformador de 25 KVA a 3.000/400-230 V.
- En el centro de transformación del VOR se tendrá 2 cabinas de línea, una cabina de protección y un transformador de 20 KVA a 3.000/220 V.
- En el centro de transformación de la Torre de Control se dispondrán de 2 cabinas de línea, 2 cabinas de protección y 2 transformadores de 250 KVA a 3.000/220 V

5.4.3.4. Zona de Apoyo a la Aeronave

Como se indicó en párrafos anteriores, las grandes posibilidades de la plataforma sur le hacen susceptible de poder asumir nuevos cometidos relacionados con actividades de apoyo a la aeronave de Air Nostrum u otra compañía que quisiera instalarse en el aeropuerto.

En el espacio liberado por las instalaciones de la DGT debido a la ampliación del Edificio Terminal, se dispondrá de un espacio que se destinará a actividades *handling* u otras de apoyo a la aeronave. Se pretende así dotar de una segunda superficie que diversifique dichas actividades y no concentrarlas en la zona actual, frente al P4, un tanto alejadas del centro de operaciones de la plataforma de Aviación Comercial.

5.4.3.5. Zona de Aviación General

En la zona suroeste se concentrará toda actividad relacionada con la Aviación General: instalaciones de la DGT (inutilizada por la ampliación del Edificio Terminal), Aeroclub (cuyo solar actual se aprovechará para instalar los nuevos depósitos de combustible), Escuela Aeronáutica (Airmed), nueva Terminal de Aviación General y un surtidor de combustible para aeronaves OCT.

Estas instalaciones se construirán en primera línea de plataforma, sobre las superficies de las antiguas instalaciones militares en desuso que previamente deberán ser derribadas (se



aprovecharán, sin embargo, los viales del lado tierra existentes). También se propone la construcción de un aparcamiento en los alrededores.

El Aeropuerto de Valencia se caracteriza por disponer de una Terminal de reciente construcción destinada a la Aviación Ejecutiva que no requiere ampliación. Sin embargo, la plataforma se reconfigura tal como se describió en apartados anteriores, lo que implica la reubicación del P3 tras dicho Edificio Terminal.

5.4.3.6. Zona de Abastecimiento

Se trasladarán los depósitos de combustible a las instalaciones actuales del Aeroclub, que se reubicará en la zona sur del aeropuerto.

Análogamente, se instalará un surtidor de combustible en el extremo oeste de la plataforma de Aviación General ampliada, destinado a este tipo de tráfico.

5.4.3.7. Zona de Actividades Complementarias

Con motivo de la reciente demolición del edificio de *catering* anexo a la Central Eléctrica por su lado este, se reubican las actividades de esta zona en el espacio inmediatamente al oeste de dicha Central Eléctrica, donde ya existe un edificio dedicado a este cometido.

Se propone recuperar y acondicionar la zona suroeste del lado tierra de la plataforma de Aviación General para actividades complementarias.

En el lado sureste de la plataforma sur, en los límites de la propiedad aeroportuaria, se ubicará una zona destinada a actividades comerciales.

5.4.3.8. Otras instalaciones

Se adaptará la infraestructura de telefonía a las nuevas necesidades.

5.4.4. Zona de Reserva

Se reservará un terreno en el extremo suroeste para futuras instalaciones de comunicaciones.

5.4.5. Viales

5.4.5.1. Accesos exteriores

El acceso a las instalaciones aeroportuarias desde Valencia se realiza por la Avenida del Arcs (V-11) desde la N-III, si bien se puede acceder desde Manises a través de la Avenida de la Cova y Avenida Mas de L'Oli.

Con motivo de la ampliación del Área Terminal y los aparcamientos, el previsible incremento de movimientos en la zona de pasajeros obliga a proponer la mejora de las vías de salida para que sean capaces de absorber un mayor caudal de vehículos que salgan de la instalación y se incorporen a la N-220. En 5.4.3.1 se explicó la solución consistente en construir una acera en segunda línea, a nivel de terreno, destinada a vehículos privados en salidas. Desde ahí se circulará hasta una rotonda de recepción donde se bifurcan los flujos según destino: hacia el norte o el sur de la N-220 (dirección Manises o Valencia respectivamente). En el segundo caso se requiere un paso previo por una segunda rotonda donde convergerán con los vehículos procedentes del *parking* P1 bis para incorporarse a la N-220 a través del carril de aceleración propuesto (Ilustración 5.29). Los coches que procedan de dicho *parking*, lo harán a través del túnel construido al efecto¹¹.

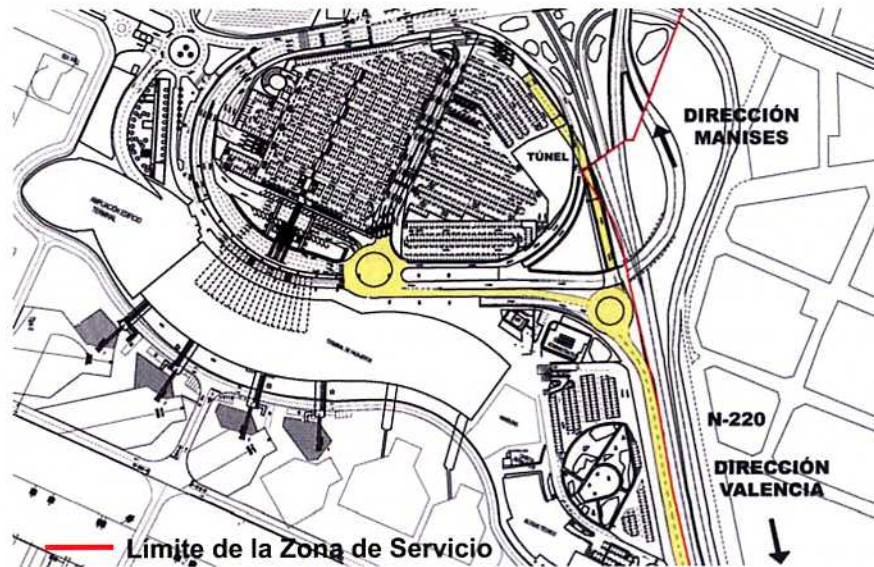
Es importante resaltar que la incorporación del carril de aceleración a la N-220 deba hacerse *antes* de la zona donde el límite aeroportuario es casi tangente a la calle H1, dada la problemática descrita en apartados anteriores referente a las dimensiones de la zona¹².

¹¹ Desde la segunda rotonda existe un carril de retorno para dar la posibilidad de acceder al Área Terminal y los aparcamientos sin tener que salir desde la misma a la N-220.

¹² Se deberá hacer un estudio pormenorizado y establecer las pertinentes áreas de coordinación entre las instituciones involucradas: **Aena** y la Dirección General de Carreteras.



Ilustración 5.29.- Actuaciones en viales exteriores e interiores



Por otro lado, para acceder al nuevo TACC, se trasladará la valla que linda con la N-III, paralelamente hacia el norte, y unir longitudinalmente mediante línea discontinua el camino perimetral por esa zona con el carril derecho de la N-III. De esta forma, se convertirá en un carril de deceleración para los vehículos que acceden desde la N-III al nuevo TACC a la par que uno de aceleración para los que deseen incorporarse a la misma desde la V-11. La distancia de la línea discontinua que conforma el carril de aceleración-deceleración es del orden de 1.000 m.

Al final del tramo descrito deberá instalarse un puesto de seguridad que permita el paso al personal autorizado.

5.4.5.2. Accesos interiores

Con motivo de las actuaciones encaminadas a la ampliación de los aparcamientos y previendo un aumento de la circulación de los alrededores, se construirán unos viales de dos carriles por sentido frente al nuevo P4 que unirán sendas rotondas de distribución de tráfico, cuya forma deberá readecuarse a las nuevas circunstancias. Desde la primera rotonda que se encuentra el conductor que accede al Área Terminal, se dará acceso a la parcela de la bolsa de taxis aleña. Dicha parcela ubicará también los estacionamientos de autobuses y depósito de vehículos retirados por grúa. También dispondrán de una entrada desde la vía de servicio que transcurre paralela al límite por el norte, a través del solar de la antigua zona de *catering*, inmediatamente al este de la Central Eléctrica. Análogamente, se acondicionará un carril de entrada a la Zona de Actividades Complementarias desde dicha vía de servicio.

5.4.5.3. Viales de servicio

Con motivo de la reconfiguración de la plataforma de Aviación Comercial con la incorporación de nuevos sobres y la reordenación de algunos existentes, se deberá redefinir los viales para vehículos en plataforma.

También deberá readecuarse el trazado para vehículos en plataforma alrededor del puesto Tipo VIII dispuesto en forma oblicua, al final de la batería de puestos frente al Edificio Terminal, con el fin de que cumpla con las distancias reglamentarias entre eje de calle de rodadura y un objeto cercano.

Dado que se prevé un incremento de operaciones debidas a las compañías de bajo coste y regionales, se deberá tener en cuenta esta circunstancia para adecuar algunas zonas de la plataforma para el traslado de los pasajeros a pie desde el avión al Terminal y viceversa. Se trata de una modalidad arraigada en esas compañías, que muestran dicha preferencia frente al uso de jardineras.

En este sentido, se deberá garantizar la seguridad del pasajero para lo que se dotará de la señalización y equipamiento procedente así como un protocolo de seguridad específico durante el traslado por la plataforma, en prevención de accidentes con los operadores y usuarios de la misma.

5.4.5.4. Camino perimetral y seguridad

El camino perimetral deberá reponerse con motivo de la nueva configuración de la Zona de Servicio propuesta en las inmediaciones de la cabecera 12, debido al área crítica del localizador.

La unión con el carril lento de la N-III obliga a adecuar el camino perimetral a los requisitos correspondientes para convertirlo en carril de aceleración y deceleración de dicha vía.

Por último, el camino perimetral deberá adecuarse por el lado suroeste para permitir que circulen, entre otros, los vehículos particulares de los trabajadores de la TWR.

5.4.6. Adquisición de terrenos

Se requerirá la adquisición de pequeñas porciones de terrenos para poder cumplir con la reglamentación referente a las áreas críticas y sensibles del localizador de la pista 30 en la cabecera 12, tal como se ha descrito en apartados anteriores. El plano 4.3 muestra las parcelas descritas.



5.4.7. Resumen

A continuación se hace un resumen de las actuaciones más importantes propuestas en este capítulo y si requieren ampliar la superficie de la Zona de Servicio actual.

Tabla 5.5.- Resumen de las actuaciones más importantes descritas en los apartados anteriores

Descripción	Observaciones
Campo de vuelos	
Adecuación a las NTAC.	Retirada de obstáculos en franja, vulneraciones superficies limitadoras de obstáculos.
Nuevo acceso a 90° a cabecera 30.	Para permitir dos aeronaves Tipo E en paralelo.
Rodadura frente a plataforma estacionamiento de aeronaves y reconfiguración calle A-1 para adecuación a normas.	Une las semicalles N1 y N2. Requiere cumplimentar reglamentación distancia eje-objeto para aeronaves 4E.
Calle de salida rápida a 1.950 m de umbral 12 para aeronaves Tipo C.	Actuación supeditada a la construcción de calle de rodaje frente a plataforma (unión de N1 y N2).
Calle de salida rápida a 1.700 m de umbral 12 para aeronaves Tipo C-VIII.	Se aprovecha parte de una calle ya existente (calle C). Permitirá acceso directo a estacionamientos específicos de Aviación Regional.
Calle de salida rápida a 1.425 m desde cabecera 12 para aeronaves de Aviación General.	Su trazado es hacia la plataforma sur.
Calle de salida rápida a 1.575 m desde cabecera 30 para aeronaves de Aviación General.	Su trazado es hacia la plataforma sur.
Acondicionamiento de calle de rodaje T-0 para puesto estacionamiento aislado	-
Edificio Terminal	
Ampliación E.T por lado este.	Implica dos nuevos puestos asistidos y reconfigurar sobres existentes del entorno inmediato.
Nuevo equipamiento para ampliación E.T.	3 nuevos hipódromos, 10 nuevos mostradores de facturación y 2 controles de seguridad en salidas.
2 nuevas pasarelas y equipos de servicio para aeronaves.	-
Navegación Aérea	
Sustitución de un nuevo radar primario.	Se adjunta a título informativo por proporcionar servicio al Aeropuerto de Valencia entre otros.
Sustitución de un nuevo radar secundario.	Se localiza en la ubicación del actual.
Sustitución VOR/DME del municipio de Calles.	-
Sustitución VOR/DME VLC	-
Sustitución NDB PND	-
Centro de emisores alternativo para TACC y TWR.	-
Sistema de comunicaciones para nueva TWR.	-
Nueva TWR.	-
S.E.O de un sistema VICTOR para la TWR.	-
Actualización del equipamiento SACTA en TWR.	-
Nuevo TACC.	Se localizará al sureste de la infraestructura. Requerirá derribar antiguas instalaciones militares en desuso.
Reubicación del sistema ILS CAT I pista 30 para adecuar RESA e instalación ILS CAT I pista 12. Adecuación áreas críticas y sensibles.	La reubicación del LOC y las áreas crítica y sensible del sistema implica adquirir pequeñas porciones de terreno alrededor de la cabecera 12. El sistema para la pista 12 es nuevo.
Plataforma	
Dos nuevos puestos asistidos.	Consecuencia de ampliación E.T. Implica nuevo espacio destinado a <i>handling</i> .



Descripción	Observaciones
Ampliación plataforma estacionamiento de aeronaves en zona este para Aviación Ejecutiva.	Se contempla uso mixto y puestos no asistidos. Requiere reconfigurar un área de más de 31.000 m ² que implica derribos de instalaciones y traslado de los depósitos de combustible al solar del Aeroclub.
Ampliación plataforma Av. General.	Se añaden aproximadamente 214.900 m ² y se urbaniza el lado tierra colindante.
Ampliación plataforma Av. Comercial en antigua zona Av. General 2.	Para aeronaves que pormoeten, principalmente. Se añaden aproximadamente 51.000 m ² para ubicar 17 aeronaves Tipo C-VIII, VII y VI. Se prescinde de 1 puesto Tipo IV para dar acceso.
Subsistema de actividades aeroportuarias	
Entrada desde la N-III para el TACC.	Implica establecer áreas de coordinación con Dirección General de Carreteras. Es preciso trasladar la valla pero se mantiene el límite de la Zona de Servicio por la zona.
Traslado aeroclub, escuela aeronáutica (Airmed), DGT y nuevo E.T. Av. General al sur. Nuevo surtidor de combustibles para Av. General.	Implica derribo previo de instalaciones en desuso en 1ª línea de plataforma.
Traslado combustibles a zona antiguo aeroclub.	-
Nueva zona de bolsa de taxis, buses y depósito de vehículos retirados por grúa. Nuevos accesos desde viales y modificación de rotondas.	500 nuevas plazas.
Nuevo P4 en altura y acondicionamiento de zona de Actividades Complementarias.	3.386 plazas totales.
Nuevo P1-bis en altura.	2.073 plazas totales.
Reconfiguración y ampliación <i>parking</i> P7.	770 plazas totales.
Nuevos viales y aparcamiento asociado (P3) al acondicionamiento de plataforma Av. Ejecutiva.	-
Derribo de antiguas instalaciones base militar y construcción de nuevos aparcamientos zona Av. General.	-
Acondicionamiento de mediana frente a P4 para el tránsito de pasajeros hacia el Terminal.	-
Nuevos accesos, viales y aceras asociados a la ampliación del E.T.	Nueva acera en segunda línea, dos rotondas, túnel de unión con P1 bis y carril de incorporación a N-220.
Nuevos viales frente a P4. Acondicionamiento de rotonda.	-
Ampliación edificio <i>catering</i> en zona Actividades Complementarias.	-
Urbanización zona Actividades Complementarias en antigua base militar.	-
Reserva de terrenos	
Reserva de terrenos.	Futuro centro de comunicaciones en suroeste de instalación.



5.5. Delimitación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas

El Aeropuerto de Valencia, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20 de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) "4-D"; asimismo, está clasificado como "aeropuerto de primera categoría" por el artículo 22 de la ley 24/2001 de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de letra de clave "A" por el Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia.

Mediante la Orden del Ministerio de Fomento de 19 de julio de 2001 fue aprobado el vigente Plan Director del Aeropuerto de Valencia.

Consta en la actualidad de una pista (12-30) de 3.215 x 45 metros, con 4 calles de salida rápida orientadas hacia la plataforma norte, tres a 60°, y una a 30°. Dispone de sendas semicalles de rodadura que dan acceso a ambas cabeceras. Un tramo de la antigua pista 04-22, de 426 m, se utiliza para operaciones de aproximación y despegue de helicópteros.

La tipología de tráfico que opera en el aeropuerto es muy variada: Aviación Comercial (compañías tradicionales, de bajo coste y regionales), Aviación General (incluye aviación ejecutiva, privada, escuela de pilotos, helicópteros, contraincendios, etc) y Transporte de Mercancías. También alberga instalaciones relacionadas con apoyo a la aeronave y aeronaves de larga estancia. Análogamente, dispone de instalaciones pertenecientes al Ministerio de Defensa en el lado tierra de la plataforma sur, si bien ya no existen operaciones relacionadas con la aviación militar.

En cuanto al Edificio Terminal, el Aeropuerto de Valencia cuenta con dos zonas diferenciadas, el bloque principal y el edificio de Aviación Regional anexo a aquel. La parte dedicada a salidas en el lado tierra incluye la zona de espera y embarque con cuatro diques con pasarelas. La zona de llegadas se divide en tres zonas de recogida de equipajes y dos vestíbulos de llegadas. En total, el Edificio Terminal de Pasajeros actual dispone de un área útil total de zona de pasajeros, incluyendo zonas comerciales y de paso, de 24.985 m². Si se le añaden áreas técnicas y privadas, suman una superficie útil de 37.250 m².

En el exterior al Edificio Terminal, existe un Bloque Técnico en el antiguo Terminal y un Edificio Administrativo, a los que no tiene acceso el pasajero.



Las previsiones de crecimiento de pasajeros y aeronaves (más de 9 millones de pasajeros totales y 131.000 aeronaves totales en el Horizonte 3), dan como resultado unas necesidades de adecuación de los distintos subsistemas de la instalación a dichas previsiones.

Las actuaciones más significativas del **campo de vuelos** están relacionadas con la mejora funcional y operativa de la pista, lo que se traducirá en un aumento de la capacidad de la misma, la adecuación a las recomendaciones del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, y la concentración de subsistemas asociados a cada tipología de tráfico en zonas concretas de la infraestructura.

Respecto a lo primero, se construirán sendas calles de salida rápida a 1.575 y 1.425 m de los umbrales 30 y 12 respectivamente, para dar servicio a aeronaves que estacionen en la plataforma sur. Se construirá una nueva calle de salida rápida a 1.950 m del umbral 12 para aeronaves comerciales Tipo C, principalmente, que estacionen en la plataforma norte. También se modificará el trazado de una calle existente para convertirla en salida rápida, a 1.700 m del umbral 12, con el fin de dar servicio a aeronaves de Aviación Regional que estacionen frente al edificio específico para este tipo de tráfico.

Respecto a la seguridad de campo de vuelos, se procederá a eliminar todo obstáculo existente para adecuarse a las normas recogidas al respecto en el RD 862/2009 y aumentar la superficie de seguridad de extremo de pista hasta los 240 metros recomendados, lo que obligará a trasladar convenientemente el sistema de aproximación por instrumentos categoría I de la pista 30 (cabecera 12). Ello conllevará la adecuación de los alrededores (terreno circundante y camino perimetral) para garantizar el correcto funcionamiento del equipo.

Se dotará a la pista 12 de capacidad de operación de aproximación instrumental categoría I y se adecuarán las radioayudas asociadas a las operaciones en el Aeropuerto de Valencia.

La reordenación de subsistemas que se propone pretende evitar la dispersión de instalaciones existente en la actualidad con el perjuicio funcional que conlleva. De esta forma, el espacio físico por zonas de actividades aeroportuarias adoptará un diseño más ortodoxo y acorde con las posibilidades que ofrece su superficie, tal como se describe a continuación.

En la plataforma sur, de oeste a este, se localizarán la zona de Aviación General, Apoyo a la Aeronave y TACC. Estos serán sus principales cometidos, aunque en ella se pueden atender momentos puntuales de otras tipologías de tráfico.

En la plataforma norte, de este a oeste, la Zona de Aviación Ejecutiva, Aviación Comercial y Regional, Zona de Aeronaves Durmientes y Plataforma de Carga.



Otras actuaciones a destacar son la construcción de un puesto aislado, un nuevo acceso a pista por la cabecera 30 y la reconfiguración de calle H1 para cumplir con las distancias mínimas eje-objeto recogidas en normas para aeronaves Tipo E. De esta forma se permitirá acceder al extremo de pista a estas aeronaves y aprovechar toda su longitud.

La antigua pista 04-22 se destinará en exclusiva a operación de helicópteros, declarándose para ello una FATO (área de aproximación final y despegue para helicópteros) de 426 metros de longitud.

La **plataforma de estacionamiento de aeronaves** se amplía por la Zona de Aviación General 2 actual, de forma que se destinará como estacionamiento de aeronaves que pernocten, muy vinculadas a este aeropuerto. Se dotarán de 17 nuevos puestos de estacionamiento de uso mixto, autónomos, para aeronaves Tipo C-VIII y C-VII.

En la zona de la plataforma frente al bloque principal del Edificio Terminal, se girarán los puestos de estacionamiento de aeronaves comerciales con el fin de adecuarse a la reglamentación referente a las distancias mínimas recomendadas entre la nueva calle de rodadura que une las semicalles de rodaje N1 y N2 y dichos estacionamientos. Además, las aeronaves tendrán la posibilidad de entrar y salir de los puestos en línea recta, con el consiguiente beneficio funcional. Con estas medidas se garantiza la posibilidad de que aeronaves Tipo E puedan operar por aquella a la vez que se mejora considerablemente la funcionalidad de la zona descrita.

En los alrededores del Edificio de Aviación Ejecutiva se ampliará la plataforma y estacionarán aeronaves de este tipo de tráfico, con la posibilidad de uso para Aviación Comercial según las circunstancias.

En la plataforma sur, se aumentará la superficie de la plataforma de Aviación General para albergar más de 60 puestos de estacionamiento.

En la **Zona de Servicio** se construirá una nueva Torre de Control y TACC, con sus equipamientos asociados. También se sustituirán ayudas a la navegación como los VOR/DME, NDB y el radar secundario; todos ellos forman parte del equipamiento que afecta directamente a la operación de aeronaves en el Aeropuerto de Valencia.

Respecto a la **Zona de Pasajeros**, se contempla ampliar el Edificio Terminal con el fin de dotar de 7.200 m² en planta donde ubicar, al menos, el siguiente equipamiento: 3 nuevos hipódromos de recogida de equipajes, 10 nuevos mostradores de facturación, dos nuevos diques con sendas pasarelas para atender aeronaves Tipo III y V y dos controles de seguridad en salidas. La superficie estimada destinada a los pasajeros es de 12.000 m² a razón de 6.000 m² por planta. No obstante, la



solución propuesta de ampliación del Edificio Terminal permitirá dotar a la instalación de suficiente espacio donde ubicar más equipamiento en caso de que las circunstancias lo requieran, previendo, por ejemplo, nuevas tendencias relacionadas con la asignación de mostradores por operadores *handling* así como nuevas dependencias, oficinas, zonas comerciales, etc.

Se construirá un nuevo P4, en altura, sobre el solar del actual y una pequeña porción aledaña al antiguo edificio de carga de Iberia si resultase necesario. Será capaz de alojar alrededor de 3.386 plazas de las que 1.200 se destinarían a bolsa de coches de alquiler (el doble de la actual).

Se construirá otro edificio en altura, el P1 bis, semejante al P1 actual pero de 4 plantas y adjunto a éste, capaz de ubicar 2.073 nuevas plazas de las que 296 serán de coches de alquiler en régimen de contrato.

Se ampliará el P7 por su extremo este con el que añadir 178 plazas nuevas para personal de compañías y reconfiguración del existente con el fin de que pueda ubicar 592 plazas. Con estas actuaciones se consiguen 770 plazas para el nuevo P7.

Se acondicionará el área existente inmediatamente al este y sur de la Central Eléctrica, donde existía un antiguo edificio de *catering*, para ubicar 24 plazas de autobús y 476 a destinar como bolsa de taxis y depósito de vehículos retirados por grúa.

Por último, se reordenarán el P2 y el P3 para disponer de los 301 estacionamientos necesarios para personal de **Aena** y abonados, con motivo de las actuaciones destinadas a mejorar los viales de acceso.

Se construirán nuevos viales y accesos, con motivo de la ampliación del Área Terminal y una acera en segunda línea a nivel 0 destinada a vehículos privados en salidas. También se construirá una incorporación a la N-220 de dos carriles sentido Valencia.

Otras actuaciones destinadas a absorber la demanda prevista en la Zona de Pasajeros consisten en la construcción de nuevos aparcamientos en altura y remodelación de existentes, nueva bolsa de taxis, autobuses y depósito de vehículos retirados por grúa.

Respecto a la **Zona de abastecimiento**, se trasladarán los depósitos de combustible a la ubicación del Aeroclub actual y se dotará de nuevo equipamiento a la Central Eléctrica y líneas telefónicas.

En la **Zona de Aviación General**, se construirán un nuevo Edificio Terminal, una escuela de aviación, un nuevo Aeroclub, un surtidor de combustible en la zona suroeste de la plataforma sur y



un aparcamiento. Algunas actuaciones llevan asociadas demoliciones previas de antiguas instalaciones en desuso.

La **Zona de Reserva aeroportuaria** contemplará la conservación de terrenos en el suroeste de la infraestructura para un centro de comunicaciones, futuras ampliaciones o necesidades que surjan hasta el Horizonte 3.

Se construirá una superficie urbanizada en el suroeste de la infraestructura y se remodelará los alrededores del antiguo edificio de carga e instalaciones de *catering*, como actuaciones más relevantes de las **Zonas de Actividades Complementarias**.

Dadas las significativas previsiones de crecimiento de pasajeros y aeronaves descritas, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de su área de influencia como del resto de España, se debe realizar una cuidada planificación de las infraestructuras para que la ampliación de las instalaciones se adecuen a las exigencias del tráfico previsto y las necesidades, tanto de los usuarios, como de su entorno.

Para ello, resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de Valencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, al objeto de introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente plan director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los planes directores y determina en su artículo 2 que el plan director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto,



en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el plan director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el plan director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Este nuevo Plan Director del Aeropuerto de Valencia delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el Horizonte 3; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilidad con el desarrollo urbanístico periférico.

El nuevo Plan Director del Aeropuerto de Valencia, lo sitúa en terrenos de los términos municipales de Manises y Quart de Poblet, con una Zona de Servicio de superficie 503,950 hectáreas, y propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el Horizonte 3.

La zona de servicio del Aeropuerto delimitada por este Plan Director tiene una superficie estimada de 503,950 hectáreas, de las cuales 341,269 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 70,735 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 91,946 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas reflejadas en el plano número 4.4 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales.



Los terrenos necesarios, así como los terrenos desafectados o excluidos para la zona de servicio propuesta se representan gráficamente en el plano número 4.3 del Plan Director.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director, son de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, pudiendo estar sujetas a modificaciones siempre que, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, no se consideren sustanciales.

La zona de servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1º, subsistema de movimiento de aeronaves; 2º, subsistema de actividades aeroportuarias con sus correspondientes zonas funcionales y, 3º, zona de reserva aeroportuaria.

1. El subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 341,269 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1. Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 12-30, calles de salida y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al este y oeste del campo de vuelos, frente al edificio terminal.

1.2. Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este subsistema y los terminales de pasajeros y de carga.

2. 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 urbano provincial, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 70,735 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.2 del Plan Director.



- 2.1. Zona de pasajeros: Contiene todas 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: 21,964 hectáreas.
- 2.2. Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 9,384 hectáreas.
- 2.3. Zona de apoyo a la aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 6,336 hectáreas.
- 2.4. Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, entre los que se encuentran el bloque técnico, la torre de control, el SEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 10,568 hectáreas.
- 2.5. Zona de Aviación General: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 6,428 hectáreas.
- 2.6. Zona de abastecimiento: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 2,183 hectáreas.
- 2.7. Zona de actividades complementarias: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades complementarias relacionadas con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen. Superficie: 13,872 hectáreas.

3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 91,946 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.



Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, o normativa que lo sustituya, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves.

A fin de compatibilizar el entorno con el planeamiento aeroportuario, y de conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, en los planos nº 5.1, 5.2 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, tanto las establecidas en el Real Decreto 856/2008 como las propuestas hasta su desarrollo previsible. Igualmente, a tales efectos, se encuentran recogidas las isófonas actuales y previstas en los planos nº 6. Asimismo, en el punto III.6 "Compatibilidad del Aeropuerto con su Entorno" del Plan Director, se incluyen los criterios y disposiciones legales en relación a las condiciones de uso de los predios.

Se dispondrá de espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por 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 las 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. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Tabla 5.6.- Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta

Punto	X	Y	Punto	X	Y
RECINTO 1					
1	714.265,86	4.375.438,99	143	717.922,17	4.373.989,92
2	714.430,60	4.375.363,67	144	717.928,01	4.373.984,63
3	714.436,14	4.375.371,16	145	717.942,47	4.373.972,42
4	714.442,70	4.375.369,71	146	717.951,21	4.373.965,34
5	714.446,73	4.375.361,79	147	717.958,68	4.373.959,54
6	714.506,16	4.375.334,62	148	717.981,27	4.373.943,08
7	714.526,13	4.375.378,31	149	718.012,11	4.373.922,45
8	714.558,26	4.375.363,62	150	718.029,61	4.373.911,60
9	714.570,27	4.375.389,90	151	718.049,02	4.373.899,88
10	714.577,57	4.375.401,89	152	718.058,94	4.373.894,70
11	714.597,03	4.375.407,98	153	718.096,71	4.373.876,72
12	714.634,32	4.375.390,92	154	718.207,48	4.373.827,63
13	714.639,00	4.375.393,25	155	718.246,00	4.373.810,31
14	714.644,44	4.375.392,28	156	718.336,17	4.373.769,05
15	714.648,67	4.375.384,36	157	718.458,07	4.373.714,01
16	714.817,25	4.375.307,29	158	718.491,75	4.373.698,62
17	714.826,49	4.375.310,72	159	718.496,97	4.373.694,80
18	714.878,62	4.375.425,15	160	718.508,15	4.373.688,71
19	714.901,14	4.375.433,54	161	718.533,54	4.373.674,41
20	715.073,78	4.375.354,61	162	718.593,83	4.373.645,51
21	715.074,06	4.375.356,10	163	718.614,10	4.373.635,55
22	715.144,06	4.375.341,43	164	718.676,70	4.373.605,80
23	715.145,81	4.375.351,25	165	718.684,67	4.373.599,88
24	715.162,50	4.375.347,66	166	718.687,97	4.373.596,38
25	715.209,25	4.375.337,97	167	718.691,74	4.373.590,24
26	715.206,91	4.375.293,74	168	718.693,13	4.373.586,38
27	715.221,67	4.375.286,99	169	718.694,96	4.373.578,84
28	715.235,30	4.375.287,69	170	718.694,57	4.373.570,67
29	715.238,55	4.375.282,68	171	718.693,83	4.373.567,55
30	715.248,69	4.375.287,72	172	718.690,39	4.373.560,45
31	715.253,70	4.375.290,24	173	718.687,00	4.373.555,52
32	715.269,41	4.375.296,41	174	718.679,11	4.373.548,67
33	715.287,98	4.375.300,09	175	718.670,47	4.373.544,63
34	715.290,57	4.375.300,60	176	718.656,86	4.373.540,17
35	715.309,63	4.375.302,02	177	718.598,09	4.373.520,17
36	715.316,63	4.375.301,52	178	718.399,86	4.373.453,92
37	715.329,46	4.375.300,29	179	718.366,47	4.373.443,66
38	715.339,15	4.375.295,69	180	718.261,89	4.373.412,37
39	715.361,43	4.375.278,15	181	717.919,36	4.373.308,88
40	715.372,54	4.375.269,09	182	717.211,65	4.373.096,63
41	715.381,12	4.375.262,10	183	717.185,81	4.373.174,76
42	715.388,74	4.375.256,19	184	717.182,61	4.373.235,33



Punto	X	Y	Punto	X	Y
43	715.397,08	4.375.249,48	185	717.127,29	4.373.231,88
44	715.402,88	4.375.243,04	186	717.127,83	4.373.222,01
45	715.409,02	4.375.236,93	187	717.119,58	4.373.221,58
46	715.432,86	4.375.225,50	188	717.119,06	4.373.231,38
47	715.444,20	4.375.221,00	189	716.776,82	4.373.210,12
48	715.452,98	4.375.217,51	190	716.781,32	4.373.144,49
49	715.464,72	4.375.214,09	191	716.743,66	4.373.142,33
50	715.476,23	4.375.210,73	192	716.748,47	4.373.063,20
51	715.480,23	4.375.209,57	193	716.729,30	4.373.062,02
52	715.481,85	4.375.207,47	194	716.733,08	4.372.999,78
53	715.477,73	4.375.204,44	195	716.805,84	4.373.002,13
54	715.464,79	4.375.193,14	196	716.807,87	4.372.972,01
55	715.454,77	4.375.186,14	197	716.672,73	4.372.930,11
56	715.457,20	4.375.186,21	198	716.606,07	4.372.910,56
57	715.460,88	4.375.182,40	199	716.534,20	4.372.903,89
58	715.490,57	4.375.203,55	200	716.452,03	4.372.894,94
59	715.499,07	4.375.195,79	201	716.134,87	4.372.879,33
60	715.577,04	4.375.124,63	202	716.112,58	4.372.880,21
61	715.592,69	4.375.114,49	203	715.774,76	4.372.864,69
62	716.426,11	4.374.733,28	204	715.720,56	4.373.013,22
63	716.466,20	4.374.883,96	205	715.711,06	4.373.124,44
64	716.548,33	4.375.181,60	206	715.670,49	4.374.188,18
65	716.154,55	4.375.280,52	207	715.646,42	4.374.291,24
66	716.149,06	4.375.282,01	208	715.628,50	4.374.393,35
67	716.110,72	4.375.285,04	209	715.527,97	4.374.410,04
68	716.100,72	4.375.287,92	210	715.528,02	4.374.428,05
69	716.036,59	4.375.304,11	211	715.485,85	4.374.437,46
70	716.033,15	4.375.285,42	212	715.432,56	4.374.479,39
71	715.982,06	4.375.295,28	213	715.405,92	4.374.500,76
72	715.985,28	4.375.313,34	214	715.385,47	4.374.518,96
73	715.959,57	4.375.318,80	215	715.366,18	4.374.532,70
74	715.730,40	4.375.359,80	216	715.340,87	4.374.552,13
75	715.725,49	4.375.332,48	217	715.340,35	4.374.554,51
76	715.691,94	4.375.338,52	218	715.340,46	4.374.562,99
77	715.696,86	4.375.365,81	219	715.343,72	4.374.605,31
78	715.667,28	4.375.371,66	220	715.346,24	4.374.645,09
79	715.668,57	4.375.378,99	221	715.347,97	4.374.647,43
80	716.076,55	4.375.304,87	222	715.350,63	4.374.648,96
81	716.110,24	4.375.296,76	223	715.371,74	4.374.647,83
82	716.116,07	4.375.297,68	224	715.377,18	4.374.685,73
83	716.160,71	4.375.310,17	225	715.372,25	4.374.690,46
84	716.162,85	4.375.303,71	226	715.369,79	4.374.704,97
85	716.176,57	4.375.306,33	227	715.359,87	4.374.714,28
86	716.553,59	4.375.200,64	228	715.291,62	4.374.745,23
87	716.674,02	4.375.167,05	229	715.287,18	4.374.742,62
88	716.758,55	4.375.144,54	230	715.281,57	4.374.742,63



Punto	X	Y	Punto	X	Y
89	716.839,91	4.375.121,56	231	715.275,25	4.374.752,96
90	716.859,11	4.375.116,31	232	715.067,86	4.374.847,79
91	716.924,03	4.375.098,85	233	715.063,45	4.374.844,22
92	716.993,88	4.375.080,33	234	715.058,60	4.374.844,12
93	716.997,33	4.375.078,85	235	715.052,47	4.374.854,82
94	717.005,12	4.375.076,30	236	714.989,69	4.374.883,52
95	717.157,80	4.375.033,74	237	714.953,54	4.374.889,03
96	717.177,11	4.375.027,27	238	714.953,03	4.374.894,20
97	717.194,49	4.375.021,06	239	714.953,16	4.374.895,18
98	717.204,40	4.375.017,80	240	714.912,08	4.374.888,99
99	717.242,97	4.375.004,49	241	714.908,83	4.374.920,33
100	717.251,26	4.375.000,85	242	714.897,69	4.374.925,59
101	717.259,39	4.374.998,01	243	714.820,27	4.374.917,37
102	717.311,01	4.374.977,43	244	714.822,17	4.374.877,24
103	717.321,41	4.374.972,77	245	714.820,09	4.374.877,25
104	717.331,68	4.374.968,77	246	714.815,07	4.374.954,24
105	717.357,77	4.374.957,30	247	714.745,02	4.374.947,95
106	717.358,66	4.374.959,15	248	714.743,96	4.374.954,10
107	717.387,36	4.374.945,97	249	714.742,05	4.374.960,57
108	717.456,83	4.374.916,64	250	714.739,53	4.374.965,53
109	717.462,73	4.374.914,44	251	714.737,14	4.374.969,45
110	717.497,53	4.374.899,06	252	714.735,34	4.374.972,53
111	717.518,39	4.374.889,18	253	714.731,38	4.374.976,93
112	717.582,40	4.374.862,32	254	714.726,22	4.374.981,34
113	717.584,60	4.374.860,43	255	714.690,67	4.374.992,09
114	717.618,19	4.374.845,60	256	714.644,17	4.375.004,40
115	717.650,62	4.374.833,27	257	714.604,97	4.375.017,93
116	717.668,49	4.374.825,33	258	714.603,56	4.375.075,15
117	717.708,09	4.374.808,68	259	714.603,46	4.375.079,08
118	717.665,27	4.374.696,35	260	714.709,83	4.375.056,47
119	717.659,63	4.374.696,55	261	714.712,56	4.375.055,53
120	717.624,91	4.374.672,53	262	714.713,95	4.375.055,05
121	717.640,93	4.374.650,78	263	714.712,12	4.375.078,56
122	717.650,49	4.374.633,50	264	714.711,24	4.375.079,77
123	717.656,07	4.374.619,83	265	714.661,26	4.375.102,62
124	717.661,63	4.374.591,81	266	714.653,10	4.375.103,70
125	717.663,33	4.374.583,22	267	714.603,17	4.375.111,81
126	717.679,63	4.374.506,44	268	714.603,11	4.375.117,98
127	717.700,92	4.374.396,10	269	714.603,05	4.375.124,80
128	717.705,67	4.374.372,76	270	714.604,61	4.375.125,35
129	717.709,71	4.374.350,56	271	714.604,44	4.375.128,60
130	717.719,17	4.374.318,93	272	714.601,97	4.375.129,72
131	717.735,62	4.374.269,72	273	714.601,97	4.375.126,00
132	717.739,31	4.374.259,72	274	714.558,58	4.375.129,65
133	717.749,67	4.374.238,97	275	714.519,62	4.375.132,92
134	717.787,11	4.374.163,46	276	714.508,73	4.375.132,93



Punto	X	Y	Punto	X	Y
135	717.793,15	4.374.150,84	277	714.506,23	4.375.133,21
136	717.811,37	4.374.120,17	278	714.474,48	4.375.136,81
137	717.825,96	4.374.101,93	279	714.472,86	4.375.230,93
138	717.845,71	4.374.075,75	280	714.472,86	4.375.261,00
139	717.854,29	4.374.064,90	281	714.493,89	4.375.307,79
140	717.875,32	4.374.040,52	282	714.246,87	4.375.420,73
141	717.902,25	4.374.012,16	283	714.251,63	4.375.431,55
142	717.912,03	4.374.000,73	1	714.265,86	4.375.438,99
RECINTO 2					
284	718.637,76	4.373.448,20	302	718.935,76	4.373.291,36
285	718.631,36	4.373.429,12	303	718.929,63	4.373.288,86
286	718.704,47	4.373.395,54	304	718.875,45	4.373.282,93
287	718.720,63	4.373.400,42	305	718.873,00	4.373.305,41
288	718.700,08	4.373.459,35	306	718.850,66	4.373.316,18
289	718.705,17	4.373.460,24	307	718.850,82	4.373.316,51
290	718.729,99	4.373.453,86	308	718.757,40	4.373.359,48
291	718.743,20	4.373.414,62	309	718.757,30	4.373.359,63
292	718.749,39	4.373.374,89	310	718.756,02	4.373.360,22
293	718.780,86	4.373.360,92	311	718.751,82	4.373.359,57
294	718.818,55	4.373.367,11	312	718.715,78	4.373.378,63
295	718.821,48	4.373.342,30	313	718.620,98	4.373.422,05
296	718.855,63	4.373.326,45	314	718.619,50	4.373.418,82
297	718.855,70	4.373.326,59	315	718.597,92	4.373.411,27
298	718.867,31	4.373.321,25	316	718.605,04	4.373.429,45
299	718.874,79	4.373.336,91	317	718.587,02	4.373.437,69
300	718.943,12	4.373.304,48	284	718.637,76	4.373.448,20
301	718.939,10	4.373.293,83	-	-	-
RECINTO 3					
318	672.697,10	4.397.473,48	323	672.773,29	4.397.375,55
319	672.793,43	4.397.447,37	324	672.768,00	4.397.356,67
320	672.787,29	4.397.425,48	325	672.766,54	4.397.351,46
321	672.780,51	4.397.401,31	326	672.670,44	4.397.377,40
322	672.777,32	4.397.389,95	318	672.697,10	4.397.473,48
RECINTO 4					
327	739.565,80	4.395.558,66	333	739.619,30	4.395.541,16
328	739.581,80	4.395.555,36	334	739.622,59	4.395.539,39
329	739.620,34	4.395.547,98	335	739.629,24	4.395.505,66
330	739.620,38	4.395.547,20	336	739.629,14	4.395.504,89
331	739.620,29	4.395.545,85	337	739.558,80	4.395.518,24
332	739.620,14	4.395.543,09	327	739.565,80	4.395.558,66
RECINTO 5					
338	728.465,56	4.368.922,00	341	728.456,22	4.368.864,22
339	728.490,78	4.368.917,00	338	728.465,56	4.368.922,00
340	728.479,22	4.368.857,89			





5.6. Términos municipales afectados por la Zona de Servicio propuesta

Los términos municipales afectados por la Zona de Servicio Propuesta del Aeropuerto de Valencia son los que se listan a continuación:

Recinto aeroportuario: Término Municipal de Quart de Poblet y Término Municipal de Manises

Instalaciones exteriores (aeroportuarias y de navegación aérea): Término Municipal de Calles, Término Municipal de Canet d'En Berenguer y Término Municipal de Valencia.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

