

7. MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE



7.1. CONFIGURACIÓN GENERAL

El Desarrollo Previsible del aeropuerto con el sistema de pistas existente en la actualidad se saturará, de acuerdo con las previsiones de tráfico realizadas, cuando el aeropuerto alcance los 89 movimientos hora, lo que previsiblemente tendrá lugar con posterioridad al horizonte H3.

La demanda del tráfico de pasajeros ascenderá en este horizonte de planificación a 38 Millones de pasajeros.

El Máximo Desarrollo Posible se alcanza con el desplazamiento hacia el este de la pista 06R-24L.

En base a estas premisas se ha elaborado el Plano nº 5 "Máximo desarrollo Posible: SGA y Área de Cautela Aeroportuaria", que presenta la configuración última del aeropuerto prevista en los momentos de redactar el documento, según el uso de la planificación aeroportuaria.

Con los cánones de planificación actualmente en vigor, una instalación aeroportuaria como la representada en este plano, sería capaz de atender los siguientes valores para el tráfico de aeronaves:

-Movimiento de aeronaves en hora punta:	95/100 operaciones-hora
-Movimiento de aeronaves en día punta:	1.058 operaciones-día
-Movimiento de aeronaves en mes punta:	40.000 operaciones-mes
-Movimiento de aeronaves anuales:	431.000 operaciones-año

lo que supone, para el tráfico de pasajeros, valores alrededor de los siguientes:

-Movimiento de pasajeros en hora punta:	15.485 pasajeros-hora
-Movimiento de pasajeros en día punta:	173.000 pasajeros-día
-Movimiento de pasajeros en mes punta:	4.660.000 pasajeros-mes
-Movimiento de pasajeros anuales:	50.000.000 pasajeros-año

valores que suponen el techo para el tráfico aéreo de la instalación aeroportuaria.

7.1.1. Subsistema de movimiento de aeronaves

7.1.1.1. Campo de Vuelos y Espacio Aéreo

El sistema final estará constituido por dos pistas paralelas: 24R y 24L.

El desplazamiento de la pista 24L permitirá incrementar los movimientos en esta pista, de manera que sea posible alcanzar las 95/100 operaciones previstas al reducir las restricciones medioambientales existentes en la actualidad.

Se conseguirá de esta forma un par de pistas paralelas para operaciones segregadas.

Los parámetros de diseño (anchos, margen, pendientes, distancias, etc.) del área de movimiento serán los que correspondan a aeronaves tipo F.



7.1.1.2. Plataformas

- Plataforma de aviación comercial. Para poder sostener un tráfico de 95-100 movimientos hora se necesitarían en torno a 119-124 posiciones de estacionamiento. Para conseguir nuevos estacionamientos se puede ampliar la plataforma hacia el este. Las calles de rodaje de acceso a puestos de estacionamiento se adecuarán al tipo F.
- Plataforma de aviación general. Esta plataforma crece paralela a la pista hacia el oeste.

7.1.2. Subsistema de actividades aeroportuarias

7.1.2.1. Zona de pasajeros

El Edificio Terminal en el Máximo Desarrollo Posible estará constituido por el actual Edificio Terminal ampliado y el satélite ya existente en el desarrollo previsible, que dispondrá de posiciones de estacionamiento en contacto en ambas caras.

7.1.2.2. Zona de carga

Debido al carácter insular del aeropuerto, el transporte de mercancías por avión debe tener una importancia significativa respecto a la generalidad de los aeropuertos peninsulares. Por lo tanto, si se dan las condiciones para que la carga se desarrolle en el aeropuerto, ésta debe crecer en el máximo desarrollo.

Las instalaciones dedicadas a la carga son:

- Terminales de carga. Se acomodarán al desarrollo que pueda darse en la carga aérea.
- Naves de almacenaje y oficinas para la aduana y las compañías dedicadas, así como los futuros transitarios y agentes de carga. Se situarán en segunda y tercera línea, cerca de los terminales de carga.

7.1.2.3. Zonas industriales

Las instalaciones industriales en el Máximo Desarrollo Posible son:

- Hangares y talleres para el mantenimiento de aeronaves. Se sitúan en la zona industrial oeste, próxima a la cabecera 06L.
- Parcelas urbanizadas destinadas a naves para talleres, almacenes, oficinas e instalaciones varias del sector industrial, situadas en la zona industrial este.

7.1.2.4. Zona de Aviación General

Para el Máximo Desarrollo Posible:

- El terminal de pasajeros de Aviación General se desarrollará de acuerdo con la demanda de necesidades.
- La plataforma se ampliará hacia el oeste.



7.2. CAUTELA AEROPORTUARIA

Para evitar interferencias futuras de cara al máximo desarrollo propuesto para el aeropuerto, es preciso definir las zonas destinadas a ampliaciones más allá del horizonte del Plan Director. Estas zonas se denominan Áreas de Cautela aeroportuaria, y son exteriores a la zona de servicio.

Para el Aeropuerto de Palma de Mallorca, se ha establecido un Área de Cautela al norte y al este de la zona de servicio, en terrenos pertenecientes al término municipal de Palma. Se representan gráficamente en el Plano 5 del Documento II.

La calificación urbanística y la extensión del Área de Cautela se indica en la tabla siguiente.

CUADRO 7.I.
ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA. MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE
AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA

Término Municipal	Calificación Actual	Superficie (Ha)
Palma	Suelo Rústico	51.2
TOTAL		51.2

