



## 6. Máximo Desarrollo Posible



## Contenidos

<b>6. Máximo Desarrollo Posible .....</b>	<b>6.1</b>
6.1. Introducción.....	6.3
6.2. Configuración general .....	6.3

## 6.1. Introducción

Este desarrollo no establece determinaciones vinculantes sino que es una recomendación al planeamiento urbanístico con el ánimo de preservar la visión estratégica del aeropuerto.

## 6.2. Configuración general

El Desarrollo Previsible de este aeropuerto, cuyas actuaciones propuestas están motivadas por el aumento de la demanda superior que en el previsto en el Plan Director aprobado mediante Orden Ministerial el 25 de julio de 2001; se ha desarrollado siguiendo criterios tanto operativos, medioambientales, urbanísticos y socioeconómicos, además de tener en cuenta el desarrollo planteado en el Plan Director citado anteriormente. Esto ha dado como resultado una ampliación del aeropuerto, que, por sus características y su capacidad, da respuesta a la demanda futura hasta los horizontes considerados.

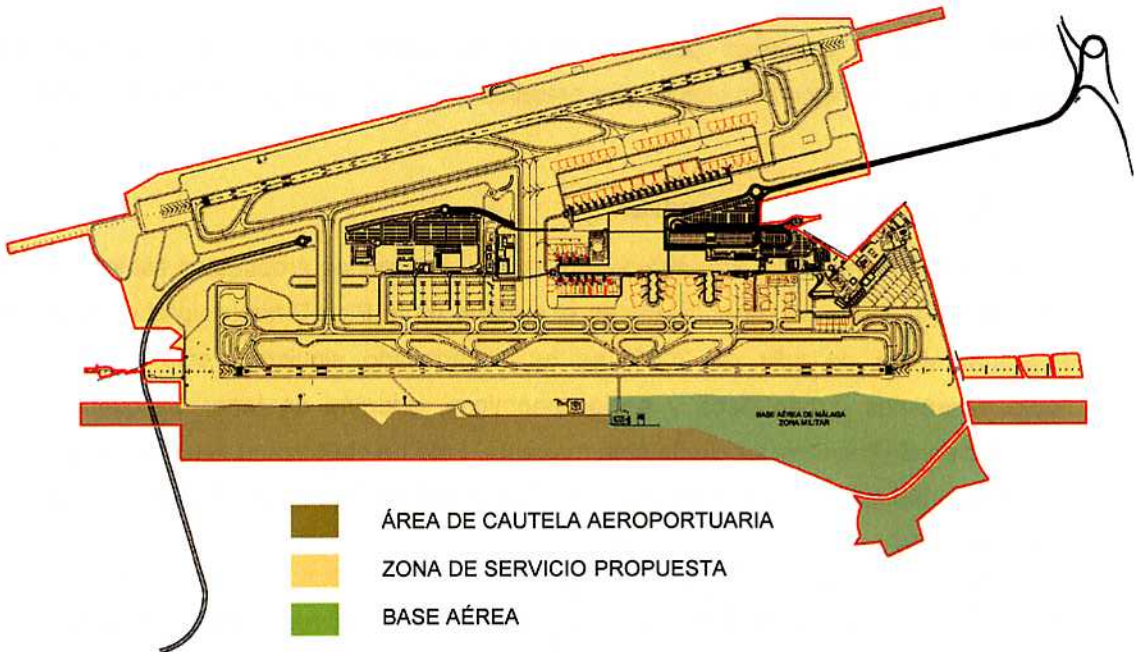
La configuración del campo de vuelos de la alternativa seleccionada en el capítulo 5 "Desarrollo Previsible" no agota todas sus posibilidades ya que queda una Zona de Reserva en la que se puede desarrollar las ampliaciones de la plataforma, del edificio terminal así como las zonas destinadas a actividades aeronáuticas hasta completar su máximo desarrollo. La capacidad referida a las operaciones del aeropuerto viene condicionada fundamentalmente por la configuración del espacio aéreo, por lo que en un futuro se podría mejorar la operatividad del aeropuerto mediante la implantación de nuevos procedimientos.

Se prevé un área de cautela aeroportuaria que permita la construcción de una nueva pista de vuelo, paralela a la actual y situada al oeste de la misma a una distancia entre ejes de **210 m**, considerando la posibilidad de que en un futuro se pudiera mejorar la operatividad del aeropuerto tanto gracias a la mayor distancia existente entre las dos pistas como mediante la implantación de nuevos procedimientos, tal y como se ha indicado anteriormente.

Esta nueva pista afectaría notablemente a la actual Base Aérea de Málaga. Por tanto, el campo de vuelos correspondiente al máximo desarrollo previsible constará de dos pistas, quedando la actual como calle de rodaje de la pista actual.

Esta nueva configuración dentro del límite del Sistema General Aeroportuario previsto en el citado capítulo se muestra en la Ilustración 6.1. En ella, así como en el plano 10, se señalan las áreas de cautela aeroportuaria, entendiéndose por tales aquellas que la administración debiera preservar en cuanto a calificación de suelo para posibilitar el posible desarrollo último del aeropuerto.

Ilustración 6.1.- Máximo Desarrollo Posible



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

- Movimientos de aeronaves en hora punta                      72 operaciones/ hora
- Movimientos de aeronaves en día tipo                              600 operaciones/ día
- Movimientos de aeronaves comerciales anuales    220.000 operaciones/ año

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

- Movimientos de pasajeros en hora tipo                              12.500 pax/ hora
- Movimientos de pasajeros en día tipo                              100.000 pax/ día
- Movimientos de pasajeros-año                                      24.000.000 pax/ año

Valores que en definitiva suponen un techo para el tráfico aéreo de la instalación aeroportuaria.