



Resumen Ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto César Manrique Lanzarote que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001 y publicado en el BOE con fecha 12 de septiembre de 2001.

En marzo de 2019, mediante la Orden FOM/211/2019, de 27 de febrero, se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Lanzarote, que pasa a denominarse en adelante “Aeropuerto César Manrique Lanzarote”.

El “Artículo 7. Revisión, modificación y actualización de los Planes Directores” del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido de acuerdo con el procedimiento establecido en el Real Decreto 291/1998 para su aprobación.

En el Aeropuerto César Manrique Lanzarote el segmento de tráfico mayoritario durante todo el periodo de estudio ha sido el internacional, con algo más de 5,1 millones de pasajeros en 2018, lo que supone más del 70% del tráfico comercial de pasajeros del año. Dentro del segmento nacional, el tráfico peninsular y el interinsular están bastante equilibrados, representando el 54% y el 46% respectivamente en 2018.

En operaciones, el tráfico internacional representa el 52% de las operaciones comerciales del aeropuerto. Dentro del segmento nacional, el tráfico interinsular es el predominante, con más del 78% de las operaciones nacionales en 2018.

Del tráfico internacional, la mayor parte tiene como origen/destino la Unión Europea, más concretamente Reino Unido, Alemania e Irlanda, que aglutinan más del 78% del tráfico comercial internacional de pasajeros de 2018. Por ello, las rutas internacionales más significativas tienen como destinos varios aeropuertos británicos, alemanes e irlandeses. Respecto a las rutas nacionales, las conexiones con Gran Canaria, Tenerife Norte y Madrid son las más ocupadas.

En el conjunto de la flota comercial, predominan las aeronaves de tipos VI y VIII, en concreto los modelos ATR72, Boeing B737-800 y Airbus A320.

Respecto a las infraestructuras, el Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone en el momento de redactar el documento de una única pista pavimentada denominada 03-21, de 2.400 m×45m. Además dispone de una calle de rodadura paralela y de cinco calles de salida (dos de las cuales son de salida rápida). Tiene un rendimiento máximo de pista de 36 ops/hora.

Para el estacionamiento de aeronaves se dispone de una Plataforma de Aviación Comercial con 25 puestos (dos de ellos de configuración múltiple).

Además, al noreste de la misma se dispone de una plataforma de Aviación General con cuatro puestos, y de cuatro posiciones de estacionamiento de helicópteros, repartidos en la plataforma comercial.

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone de dos Edificios Terminales de Pasajeros, el T1, para pasajeros nacionales peninsulares e internacionales y el T2 para pasajeros interinsulares.

El Edificio Terminal T1 cuenta con dos plantas destinadas al pasajero: la planta baja (a nivel de la plataforma) donde se localizan los subsistemas de llegadas, y la planta primera donde se localizan los subsistemas de salidas. También cuenta con dos entreplantas que se emplean para la distribución de pasajeros y para albergar oficinas, principalmente.

El Edificio Terminal T2 cuenta, por su parte, con una sola planta en la que se localizan los subsistemas de salidas y llegadas del tráfico interinsular.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto César Manrique Lanzarote se alcanzarán para el último horizonte de estudio (Horizonte 3), más de 11 millones de pasajeros comerciales y más de 82.000 operaciones comerciales.

Estos tráficos anuales se corresponden para el Horizonte 3 con unos valores de diseño de 4.730 pasajeros/hora y 32 aeronaves/hora.

Para poder absorber este crecimiento de tráfico se propone un conjunto de actuaciones con las que se confiere al aeropuerto la capacidad suficiente para atender al tráfico con altos niveles de calidad de servicio.

Por otro lado, aunque la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 en el año 2020, a escala nacional e internacional, ha ocasionado una fuerte caída en los niveles de tráfico en el aeropuerto, el desarrollo del Plan Director y las actuaciones que propone no se verán afectadas manteniendo su validez como herramienta de planificación a medio y largo plazo, ya que la ejecución de las determinaciones que se recogen en el mismo están ligadas al cumplimiento de unos determinados niveles de tráfico, y no a horizontes temporales concretos.

En el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, en lo que respecta a las plataformas, se ampliará la Plataforma de Aviación Comercial, se reubicarán las posiciones de helicópteros y se ampliará la Plataforma de Aviación General.

En la Zona de Pasajeros, las principales actuaciones consisten en la ampliación del actual Edificio Terminal destinado al tratamiento de pasajeros no interinsulares (T1), por el suroeste y por el norte. Esta ampliación permitirá ampliar la zona de facturación, los controles de seguridad y la sala de embarque con nuevos puestos en contacto en salidas, así como, la zona de controles de pasaporte en llegadas. En el Edificio Terminal Interinsular (T2) se añadirá un nuevo hipódromo de recogida de equipajes.

Por otra parte, se construirá un nuevo aparcamiento en superficie, tanto para plazas públicas como para otros usos y se llevará a cabo un nuevo acceso al aeropuerto una vez acordado con los organismos pertinentes.

Con respecto a la Zona de Servicios, se propone el traslado del edificio del SSEI, y la modificación del camino perimetral en aquellas zonas en las que sea necesario para adecuarlo al nuevo límite definido por las actuaciones propuestas o el cumplimiento de normativa.

Por último, en la Zona de Abastecimiento se reubicarán los depósitos de combustible en una parcela situada al suroeste del Edificio Terminal y se llevará a cabo el traslado del punto limpio.

Con respecto a las radioayudas y ayudas a la navegación, se llevará a cabo la instalación de un nuevo Sistema de Iluminación de aproximación en la cabecera 03 (por desplazamiento de umbral), manteniendo la longitud actual (420 m) y se dará de baja la radioayuda NDB LZ.

En el Plano 4.1. Zona de Servicio Propuesta. Estructura, se detallan las nuevas áreas, que quedan definidas al llevar a cabo todas estas actuaciones.