

2

Descripción de la Situación Actual del Aeropuerto y su Entorno

1	Estado actual del aeropuerto	2.1
1.1	Introducción	2.1
1.2	Subsistema de movimiento de aeronaves	2.1
1.3	Subsistema de actividades aeroportuarias	2.5
2	Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo	2.24
2.1	Introducción	2.24
2.2	Área de jurisdicción de Lanzarote	2.24
2.3	Procedimientos reglamentarios de Llegada	2.25
2.4	Aproximación final al aeropuerto	2.25
2.5	Procedimientos reglamentarios de salida	2.26
3	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.27

3.1	Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas	
	2.27	
3.2	Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual	2.29
4	Infraestructuras de acceso	2.30
4.1	Accesos por carretera	2.30
5	Análisis del tráfico	2.30
5.1	Estructura del tráfico	2.30
5.2	Evolución del tráfico comercial	2.31
5.3	Evolución del tráfico de otras clases de tráfico	2.36
5.4	Evolución de los valores punta y de diseño	2.37
5.5	Evolución de las mercancías	2.39
6	Resumen de las Infraestructuras Aeroportuarias	2.39

SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

1 Estado actual del aeropuerto

1.1 Introducción

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote se encuentra situado a 5 km de Arrecife, capital de la isla, entre los términos municipales de San Bartolomé y Tías. El acceso al Aeropuerto se realiza por la autovía Arrecife-Yaiza (LZ-2).

En la Ilustración 2.1 se muestra la situación del aeropuerto dentro del conjunto de aeropuertos de la red de Aena SME, S.A..

Ilustración 2.1.- Situación del Aeropuerto César Manrique Lanzarote en la red de aeropuertos de Aena SME, S.A.



El indicativo del aeropuerto es GCRR según OACI y ACE según IATA. Su clasificación es la siguiente:

Tipo: Aeropuerto de Uso Conjunto Civil-Militar

Clase: Internacional

Categoría OACI: 4 D

Y su horario de servicio es:

Verano de 06:00 a 0:00 UTC

Invierno de 07:00 a 1:00 UTC

1.2 Subsistema de movimiento de aeronaves

1.2.1 Campo de vuelos

1.2.1.1 Pista

El aeropuerto dispone de una única pista denominada 03-21, de 2.400 m de longitud y 45 m de anchura. El umbral 03 está desplazado 90 m. La pista cuenta con área de seguridad de extremo de pista (RESA) de

90 m×90 m en ambas cabeceras y la cabecera 21 cuenta con CWY de 60 m×150 m y la cabecera 03 de 150 m x150 m. La franja de pista declarada tiene unas dimensiones de 2.460 m×300 m para la pista 03 y de 2.430 m×300 m para la pista 21.

Según lo anterior, las distancias declaradas son las descritas en la Tabla 2.1

Tabla 2.1.- Distancias declaradas

Pista	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
03	2.400	2.460	2.400	2.310
21	2.310	2.460	2.310	2.310

Donde:

TORA = Recorrido de despegue disponible

ASDA = Distancia de aceleración parada disponible

TODA = Distancia de despegue disponible

LDA = Distancia de aterrizaje disponible

El sistema visual indicador de pendiente de aproximación es un PAPI, con un ángulo de 3° para la pista 03 y de 3,7° para la pista 21. Además, ambas cabeceras cuentan con sistemas de luces de identificación de umbral y con sistemas de iluminación de aproximación sencillos de 510 m en la pista 03, y de 420 m en la pista 21.

El sistema de señalización de la pista está formado por designadoras, eje, punto de visada, faja lateral, umbral, zona de toma de contacto y señales indicadoras de calle de salida rápida. Además, cuenta con luces de eje, borde y extremo de pista, y umbral.

1.2.1.2 Calles de salida y rodaje

El campo de vuelos del Aeropuerto César Manrique Lanzarote cuenta con una calle de rodaje de asfalto paralela a la pista de vuelo, de 23 m de anchura y comunicada con la plataforma a través de tres puertas, A, B y C. La conexión con la pista se realiza a través de cinco calles de salida de las que tres, denominadas E-1, E-M y E-4, son a 90°. La calle E-M comunica la pista de vuelo con la plataforma militar a través de la puerta D.

Las otras dos calles de salida, E-2 y E-3, son calles de salida rápida. La E-2 da acceso a la calle de rodaje paralela a pista y a la puerta A de la plataforma, y la E-3 conecta con la calle de rodaje paralela junto a la puerta C de la plataforma.

Se dispone de apartaderos de espera para el despegue por ambas cabeceras.

Las calles de rodaje disponen de señalización de eje y borde, e iluminación de eje y borde con balizas reflectantes.

1.2.2 Plataforma de estacionamiento de aeronaves

1.2.2.1 Plataforma de aviación comercial

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone de unos 220.000 m² de plataforma de estacionamiento de aeronaves. Esta superficie está repartida entre una plataforma de estacionamiento comercial, una plataforma de carga y una plataforma de aviación general. Además, las instalaciones militares disponen de otra plataforma propia para el estacionamiento de sus aeronaves.

La plataforma de aviación comercial tiene una resistencia de PCN 85/F/C/W/T, PCN 73/R/A/W/T, PCN 124/R/A/W/T, PCN 66/R/D/W/T, PCN 62/R/A/W/T, PCN 45/R/A/W/T o PCN 112/F/B/W/T, dependiendo de la zona. Dispone de postes proyectores para su iluminación.

La plataforma de aviación comercial dispone de 27 puestos de estacionamiento que permiten estacionar un máximo de 25 aeronaves de manera simultánea, estando 6 de ellos dotados de pasarela (del T1 al T6). En la Tabla 2.2 se muestra la lista completa de los puestos de estacionamiento, la aeronave máxima que admiten, y el tipo de sobre correspondiente.

Tabla 2.2.- Aeronaves tipo por puesto de estacionamiento

Puesto	Aeronave máxima	Tipo de Sobre
T1	B744	I
T2	MD11	II
T3 ⁽¹⁾	B763	III
T4 ⁽¹⁾	B753	III
T5	A321	V
T6	B753	III
T7 ⁽²⁾	A343	I
7	B752	III
8	AT72	VIII
9	AT72	VIII
10	A321	V
11	B753	III
12	B763	III
13A ⁽³⁾	MD11	II
13B ⁽⁴⁾	AT72	VIII
13C ⁽⁴⁾	AT72	VIII
14	B744	I
15	B752/S61	IV
16	A320/S61	VI
17	A320	VI
18	A320	VI

Puesto	Aeronave máxima	Tipo de Sobre
19	A321/S61	V
20	B739	V
21	A321	V
22	A321	V
23	B752	IV
24	B753/S61	III

- (1) Incompatible con T7
- (2) Incompatible con T3 y T4
- (3) Incompatible con 13B y 13C
- (4) Incompatible con 13A

Ilustración 2.2.- Plataforma de estacionamiento de aviación comercial



Los puestos 12, 13 y 14 de la tabla anterior, situados frente al Terminal de Carga, constituyen la plataforma de carga.

1.2.2.2 Plataforma de aviación general

Además de la plataforma comercial, al norte de la misma, y junto a los hangares, existe una plataforma de aviación general que dispone de cuatro posiciones de estacionamiento para aeronaves con una envergadura máxima de 15 m.

Ilustración 2.3.- Plataforma de aviación general



Se dispone de cuatro posiciones de estacionamiento de helicópteros, repartidos en la plataforma comercial. Los puestos destinados a helicópteros son 15, 16, 19 y 24, y son para aeronaves de envergadura máxima 22,5 m.

1.3 Subsistema de actividades aeroportuarias

1.3.1 Zona de Pasajeros

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone de dos Edificios Terminales de Pasajeros. El T1, para vuelos nacionales e internacionales, fue inaugurado en 1999, y el T2, para vuelos interinsulares, fue reabierto al tráfico en el año 2004. La distribución de estos edificios es la siguiente:

Edificio Terminal T1:

- **Planta baja:** en esta planta se localizan todos los servicios ofertados al pasajero de llegadas.
- **Primera entreplanta:** destinada a distribuir los flujos de pasajeros de llegadas, además alberga oficinas de las administraciones públicas y almacenes.
- **Planta primera:** en esta planta se localizan todos los servicios ofertados al pasajero de salidas.
- **Segunda entreplanta:** alberga las oficinas de las diversas empresas concesionarias del aeropuerto.

Edificio Terminal T2:

- **Planta sótano:** se encuentra el patio de carrillos, un cuarto de descanso para los señaleros y algunas dependencias empleadas como almacenes, aunque la mayor parte de ellas están desocupadas.
- **Planta baja:** en esta planta se localizan todos los servicios ofertados al pasajero interinsular de llegadas y salidas.

A continuación, se describe con más detalle cada una de las plantas de ambos edificios terminales:

1.3.1.1 Edificio Terminal T1

Planta baja

En la planta baja del Terminal T1 se realiza la manipulación de los equipajes de llegadas/salidas y en ella se encuentra ubicado el patio de carrillos. Además, alberga el área y los servicios de llegadas, la zona de tránsito y los cuartos de centralización de las instalaciones, así como dependencias para las compañías de handling que operan en el aeropuerto.

Ilustración 2.4.- Planta baja. Vestíbulo de llegadas



El terminal dispone de seis pasarelas para embarque/desembarque de pasajeros. En el proceso de llegadas el pasajero es dirigido por ellas a través de la entreplanta hasta la zona de recogida de equipajes. Asimismo, desde la plataforma de estacionamiento de aeronaves se dispone de dos accesos a la sala de recogida de equipajes, uno de los cuales cuenta con los controles de pasaportes en llegadas, y superficie para la formación de colas.

El control de pasaportes en llegadas consta de 2 casetas dobles de inspección manual de pasaportes (4 puestos en total), y de 13 puestos automáticos ABC. A su vez, existen dos puestos adicionales ocupados por personal de la Policía Nacional para el control de los ABC.

Se dispone de un área de formación de colas para el control manual de 200 m² y de 150 m² para los ABC, lo que suma en total una superficie para colas de 350 m².

La sala de recogida, con unos 3.650 m² (incluyendo la superficie destinada a los hipódromos), dispone de seis hipódromos tipo wide-body, y una cinta de equipajes especiales.

Además, en la sala de recogida de equipajes se pueden encontrar aseos y oficina de equipajes perdidos, y las dependencias del resguardo fiscal de la Guardia Civil, responsables del control aduanero.

Desde la sala de recogida de equipajes se accede, a través de una única salida, al vestíbulo de llegadas.

En este vestíbulo de llegadas, de unos 1.400 m², se dispone de servicio de restauración, oficinas de alquiler de vehículos (Avis, Autos Reisen, Hertz, etc.), oficinas de tour operadores (Soltour, Viva Tours, Thomas Cook, First Choice, Thomsom, My Travel, etc.), punto de información turística y otros servicios.

Ilustración 2.5.- Oficinas rent a car

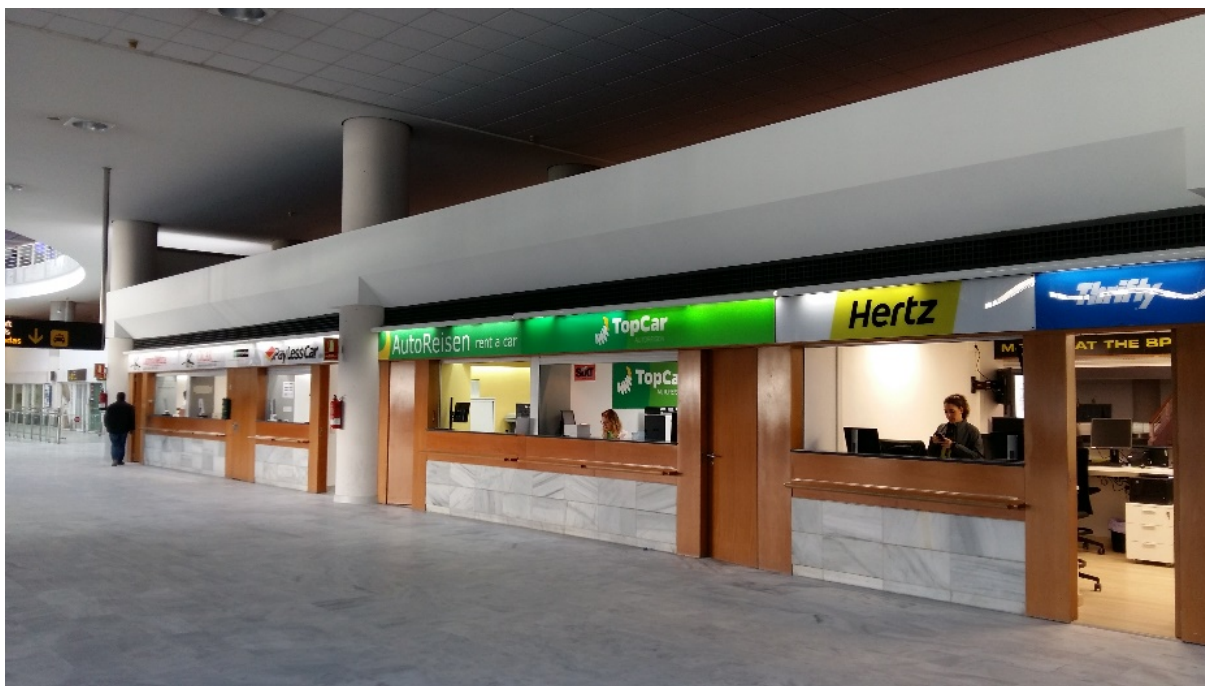
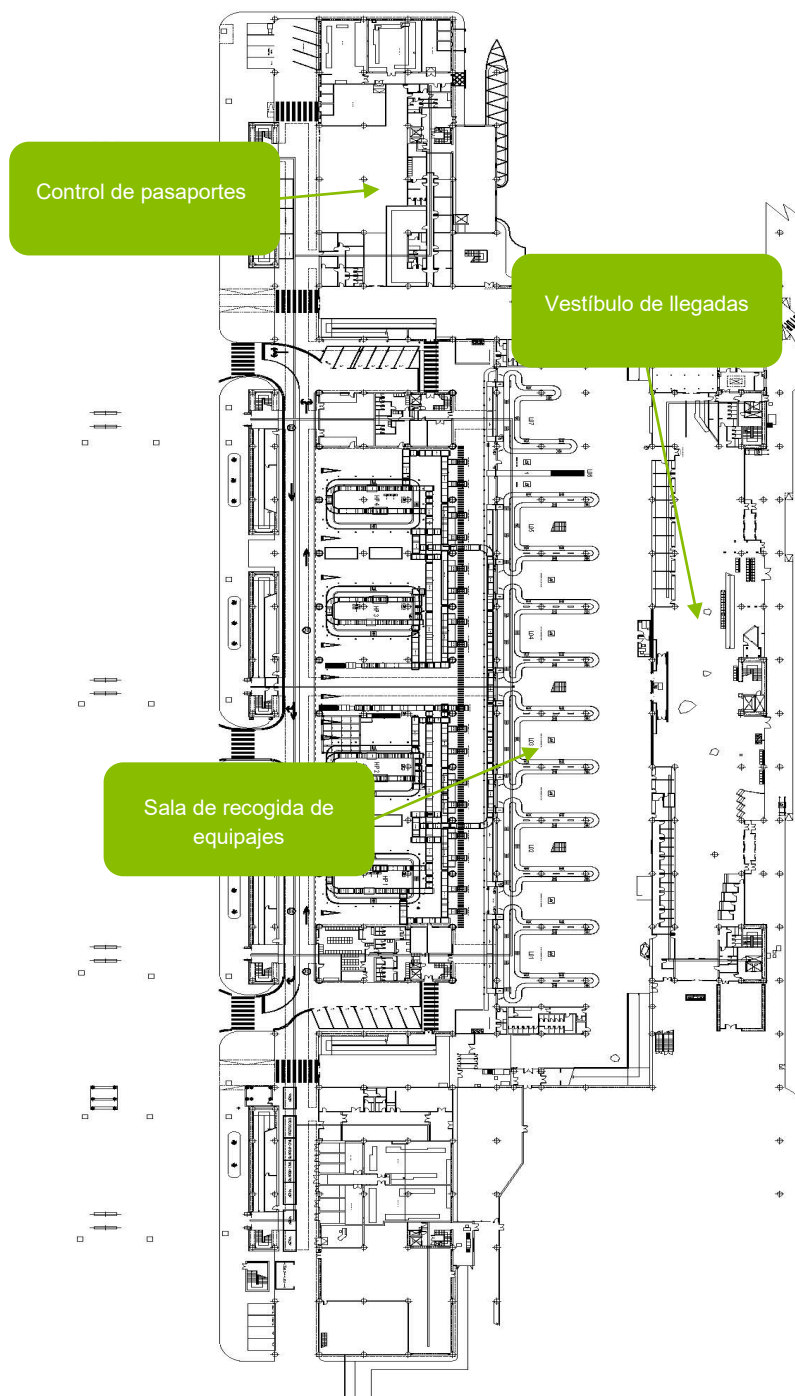


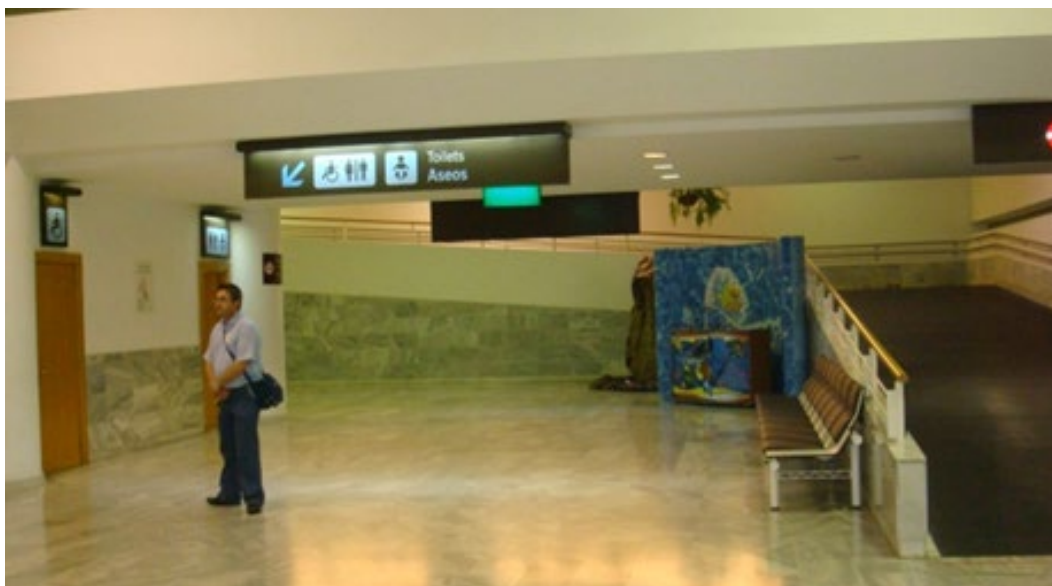
Ilustración 2.6.- Planta Baja. Terminal 1



Primera entreplanta

En esta planta están situados los pasillos de circulación de pasajeros de llegadas desde las aeronaves hacia la sala de recogida de equipajes situada en la planta baja.

Ilustración 2.7.- Rampas de acceso a la recogida de equipajes desde la entreplanta



Planta primera

En esta planta se distribuye el hall de salidas, zona de facturación de equipajes, controles de seguridad, zona de embarque, y otros servicios al pasajero.

El vestíbulo de salidas comprende la zona situada delante de los mostradores de facturación, y a él acceden los pasajeros desde el exterior. Junto a él se encuentran las zonas comerciales, y de restauración.

La zona de facturación cuenta con 43 mostradores, uno de ellos para equipajes especiales. El número de mostradores asignados a cada compañía es variable, y su distribución se realiza diariamente teniendo en cuenta la programación de vuelos.

Ilustración 2.8.- Mostradores de facturación en el vestíbulo de salidas

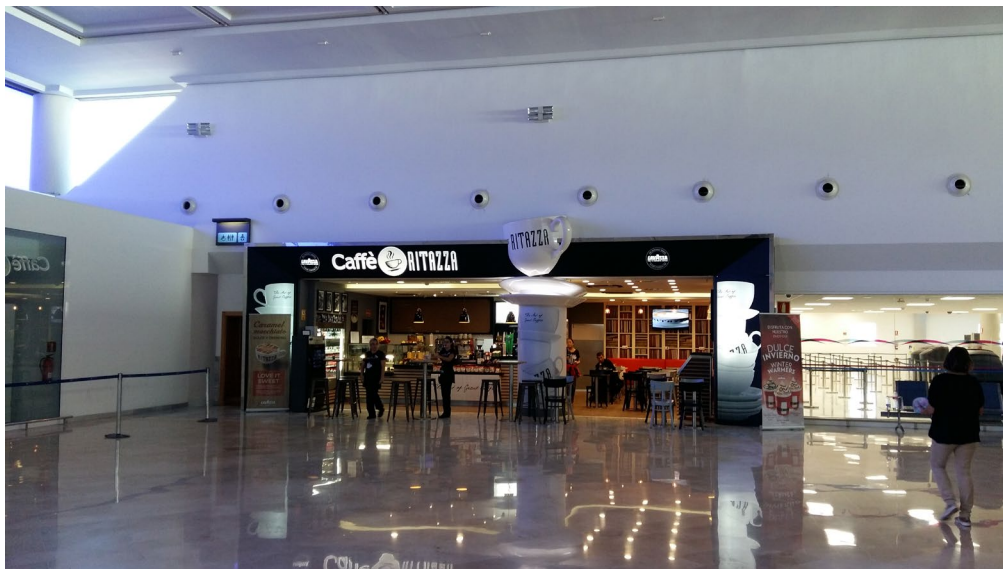


Ilustración 2.9.- Mostrador de equipajes especiales



Además, junto al vestíbulo de salidas se dispone de numerosas instalaciones para el pasajero: oficina de información de Aena SME, S.A., oficina de atención a Personas con Movilidad Reducida, oficinas de venta de billetes de distintas compañías (Air Europa, Air Berlin, Ryanair, Jet 2 etc.), oficinas de atención al público de agentes handling, oficina de objetos perdidos, restauración, Caffè Ritazza, tiendas de prensa, teléfonos públicos y administración de loterías.

Ilustración 2.10.- Tiendas y restauración



Tras facturar se accede a los controles de seguridad, situados en el lateral de los mostradores de facturación, hacia el norte. En total se disponen de 5 controles dobles (uno de ellos de uso preferente para PMR, familias y empleados).

Una vez pasado el filtro de seguridad, el pasajero accede a la sala de embarque. Esta sala cuenta con 12 puertas de embarque, 6 en contacto y 6 para embarques en remoto, desde donde el pasajero embarca, bien por pasarelas o bien a través de la plataforma para embarques en remoto.

Todas las puertas de embarque disponen de control de pasaportes, salvo la puerta 12. No obstante, dicha puerta puede operar así mismo como No Schengen utilizando el control de la puerta contigua 11. En ese caso existen dos posibilidades, que ambas puertas se empleen para el mismo vuelo, o bien, que la puerta 11 esté cerrada durante el embarque de la 12.

Los controles consisten en una caseta de control con dos puestos convencionales, y un conjunto de controles ABC. En la caseta, únicamente uno de los puestos se emplea en inspección de pasaportes, estando el otro agente destinado al control del uso de los ABC.

En consecuencia, se disponen de 11 puestos de control de pasaportes manuales, y 37 ABC.

Frente a las puertas 1 y 2 se encuentra la sala VIP, de aproximadamente 230 m² de superficie.

Asimismo, la sala de embarque dispone de numerosos servicios al pasajero, como numerosos puntos de restauración (que incluyen bocadillerías, cervecerías, cafeterías, pub y restaurante) y una variada oferta comercial que abarca desde la habitual multitienda hasta tiendas de ropa pasando por zapatería, prensa, cosmética, bisutería y complementos, productos típicos y chucherías.

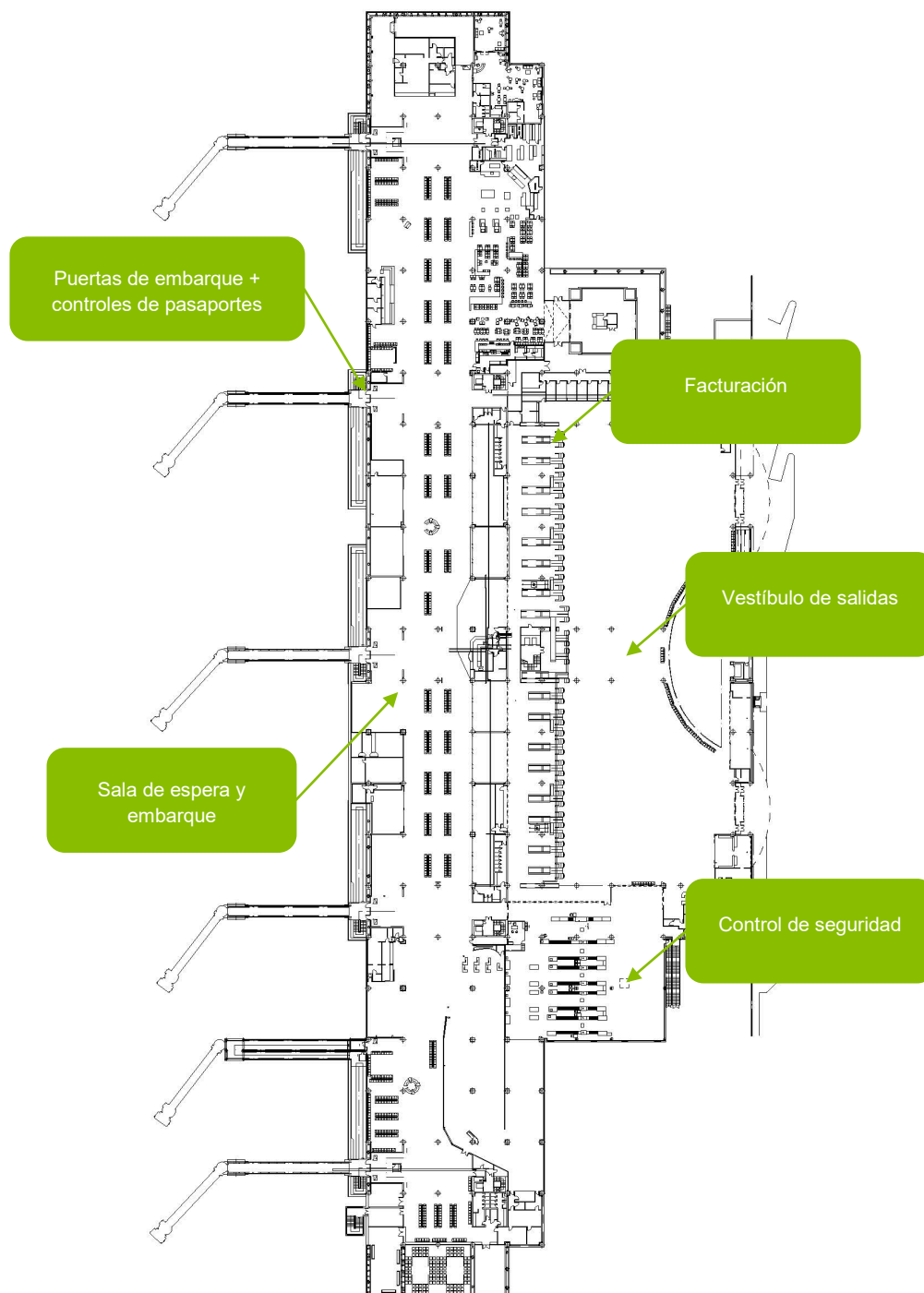
Ilustración 2.11.- Zona comercial en lado aire



Ilustración 2.12.- Puntos de restauración



Ilustración 2.13.- Planta primera. Terminal 1



Segunda entreplanta

En la última planta del Edificio Terminal T1 se ubican oficinas de *Aena SME*, S.A. y las oficinas de las empresas concesionarias del aeropuerto.

A modo de resumen, en la Tabla 2.3 y la Tabla 2.4 se indican las superficies e instalaciones de las diferentes zonas.

Tabla 2.3.- Superficies del edificio terminal T1

SUPERFICIES (m ²)	Planta 0	Planta 1	Total
Vestíbulo de Salidas	0	3.375	3.375 ⁽¹⁾
Colas de control de seguridad	0	365	365
Colas control pasaportes Salidas	0	505	505
Espera y embarque	0	2.769	2.769
Colas control pasaportes Llegadas	350	0	350
Recogida de equipajes	1.478	0	1.478 ⁽²⁾
Vestíbulo de Llegadas	1.375	0	1.375
ÁREAS FUNCIONALES (Suma)	3.203	7.014	10.217

(1) Incluye zona de colas de facturación. (2.440+935=3.375)

(2) las superficies calculadas para la sala de recogida de equipajes no incluyen los hipódromos.

Tabla 2.4.- Instalaciones del edificio terminal T1

INSTALACIÓN	UNIDADES
Mostradores de facturación	43 (uno de ellos de equipajes especiales)
Controles de seguridad	4 (A+2RX) + 1 (A+2RX) PMR, empleados y familias
Controles de pasaportes (Salidas; en puerta)	11 manuales y 37 ABC
Puertas de embarque	12 (6 contacto, 6 remoto)
Control de pasaportes (Llegadas)	4 manuales y 13 ABC
Hipódromos de recogida de equipajes	6 WB + 1 Eq. Especiales

1.3.1.2 Terminal Interinsular T2

El Terminal Interinsular T2 cuenta con dos plantas.

Sótano

La planta sótano está ocupada por diversas instalaciones del aeropuerto siendo la principal el patio de carrillos.

Planta Baja

En esta planta se atiende todo el tráfico de pasajeros en conexión con el resto de destinos del archipiélago.

Los vestíbulos de salidas y llegadas no están separados físicamente y en ellos se encuentran diversos servicios al pasajero como oficinas de venta de billetes y de atención al público, oficinas rent a car y una cafetería junto a la zona de exposición.

La zona de salidas dispone de 6 mostradores de facturación y uno para equipajes especiales.

Al sureste del Terminal 2 se localizan dos controles de seguridad simples (1 arco + 1 máquina de rayos X) que disponen de cintas para distribuir adecuadamente a los pasajeros que acceden a la zona de embarque.

Ilustración 2.14.- Mostradores de facturación



Una vez pasado el control se accede a la sala de embarque en la que se encuentran las cinco puertas de embarque que dan acceso a la plataforma.

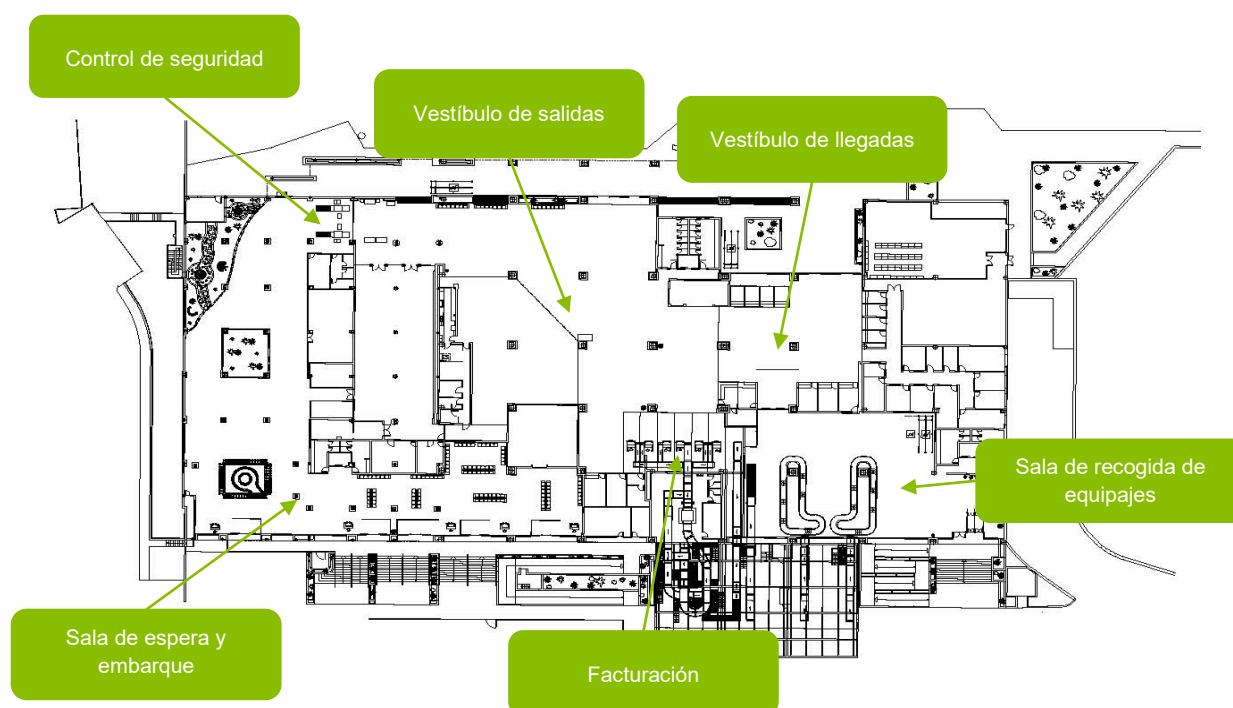
En la zona de llegadas, el acceso a la zona de recogida de equipajes se hace a través de una única puerta desde la plataforma. En esta sala no se dispone de control de pasaportes al ser este Terminal de uso exclusivo para vuelos entre las islas del archipiélago.

La sala de recogida de equipajes está provista de dos cintas de recogida, baños y oficinas de atención al pasajero. Desde esta sala se accede al vestíbulo de llegadas a través de la puerta situada junto a las oficinas.

Ilustración 2.15.- Zona de restauración



Ilustración 2.16.- Planta primera. Terminal 2



En la Tabla 2.5 y la Tabla 2.6 se indican las superficies y el equipamiento de las diferentes zonas.

Tabla 2.5.- Superficies del edificio terminal T2

SUPERFICIES (m ²)	Planta 0
Vestíbulo de Salidas	985
Colas de Facturación	130
Colas de Controles de Seguridad	70
Espera y Embarque	945
Recogida de Equipajes	200
Vestíbulo de Llegadas	200
ÁREA FUNCIONAL	2.530

Nota: las superficies calculadas para la sala de recogida de equipajes no incluyen los hipódromos.

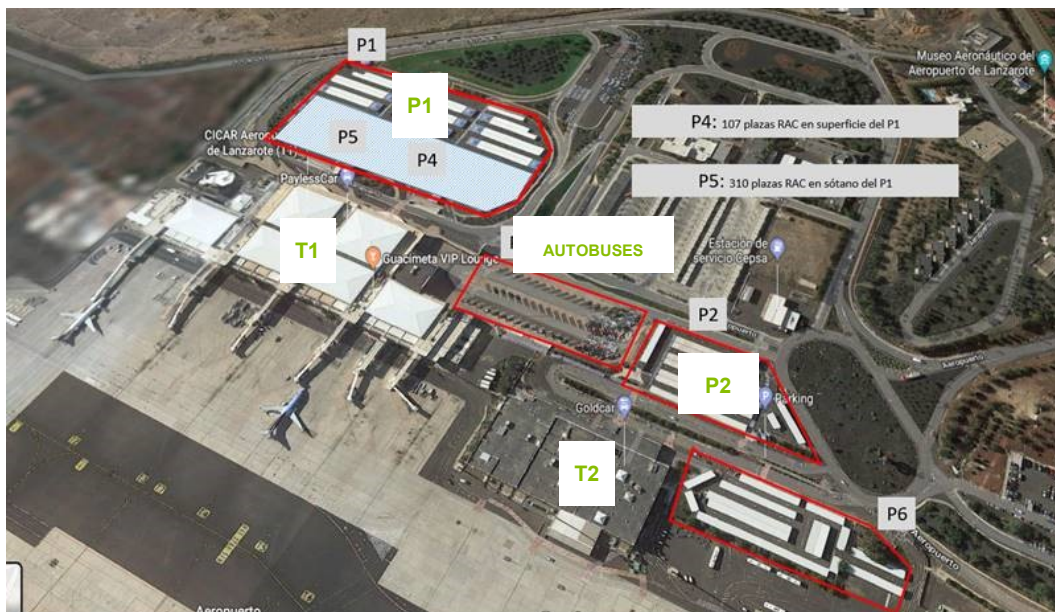
Tabla 2.6.- Equipamiento del edificio terminal T2

EQUIPAMIENTO	Unidades
Mostradores de facturación	6 + 1 Eq. Especiales
Controles de seguridad	2 simples (1 A + 1 RX)
Puertas de embarque	5
Hipódromos de recogida de equipajes	2 + 1 cinta eq. especiales

1.3.1.3 Aparcamientos

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone de tres aparcamientos principales, uno frente al Edificio Terminal T1, otro frente al Edificio Terminal T2, y un aparcamiento para autobuses situado al norte del aparcamiento P1 frente a la Central Eléctrica y las oficinas de Aena SME, S.A.

Ilustración 2.17.- Aparcamientos públicos del Aeropuerto César Manrique Lanzarote



Frente a los Edificios Terminal T1 y T2 se ubican los aparcamientos P1y P2 con 1.132 plazas públicas y para empleados y compañías.

Además, se dispone de varias parcelas para depósito de rent a car y lavadero, repartidas por distintas zonas del aeropuerto.

Los empleados del aeropuerto no disponen de un aparcamiento específico, sino que pueden utilizar los aparcamientos públicos. No obstante, sí hay algunas plazas de aparcamiento disponibles en algunas

dependencias: Torre de Control (personal ATC y mantenimiento CNS), Bloque Técnico (personal Aena SME, S.A.), y en el Terminal de Carga.

Ilustración 2.18.- Aparcamiento T1



En las siguientes tablas se muestra un resumen de las plazas de aparcamiento disponibles en el aeropuerto.

Tabla 2.7.- Plazas de aparcamiento en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote

	Total Plazas
Aparcamiento público	632
Alquiler de vehículos	620
Empleados	560
Autobuses	74
taxis	81
Grúa	34
Total plazas	2.001 (+ 1.000 depósito)

Adicionalmente, el aeropuerto dispone de varias áreas pavimentadas utilizadas para servicios de depósito y lavadero de vehículos de rent a car, con capacidad adicional para más de 1.000 vehículos.

1.3.2 Zona de aviación general

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote no dispone de un Terminal específico para el tratamiento de pasajeros de aviación general, aunque en el edificio Terminal de Carga hay habilitada un área de unos 293 m² para este fin, con un control de seguridad y un acceso a plataforma para este tipo de tráfico.

Por otra parte, se dispone de una plataforma exclusiva para aeronaves de aviación general que cuenta con cuatro puestos de estacionamiento, zona en la que también se encuentra la gasolinera lado aire para equipos de handling.

La zona de aviación general dispone de oficinas y sala briefing totalmente equipadas para realizar los trámites previos al vuelo y para facilitar la preparación del mismo.

Ilustración 2.19.- Terminal de aviación general



1.3.3 Zona de Carga

Al norte del Terminal Interinsular se encuentra ubicado el Terminal de Carga del Aeropuerto César Manrique Lanzarote que ocupa una superficie de 3.509 m² y donde se ubican las empresas y los medios de los que se dispone para el tratamiento de la carga. Parte de la superficie de estas instalaciones está dedicada a la aviación general.

1.3.4 Zona de Apoyo a la Aeronave

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone de dos hangares situados en primera línea de la plataforma de aviación general con una superficie de 474 m² cada uno.

Actualmente ambos hangares, aunque se encuentran disponibles para su uso, no están siendo empleados por ninguna empresa ni particular.

Ilustración 2.20.- Hangar



1.3.5 Zona de Servicios

1.3.5.1 Bloque Técnico

En la zona noroeste del aeropuerto y junto a la Central Eléctrica se encuentra situado el Bloque Técnico. En sus 1.351 m² se ubican los siguientes servicios:

- Dirección
- Seguridad
- Oficina de Medio Ambiente
- Oficina de Aviación Civil
- Comité de Centro
- Oficina Económico-Administrativa
- Oficina de RRHH
- Dependencias de Operaciones
- Oficina de Mantenimiento e Ingeniería
- Oficina ATRP
- Dependencias de Informática
- Sala de espera, sala de juntas, sala de formación, archivo, etc.

1.3.5.2 Torre de Control

La Torre de Control, de más de 40 m de altura, se encuentra situada al sur del Edificio Terminal T1 y dispone de los sistemas tecnológicos necesarios para realizar el control del tránsito aéreo.

Ilustración 2.21.- Torre de control



1.3.5.3 Instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

En la Tabla 2.8 se muestran las instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote, que sirven de soporte para materializar las rutas y procedimientos de aproximación y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

Tabla 2.8.- Coordenadas de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

Instalaciones radioeléctricas	Elevación (metros)	COORDENADAS REGCAN95		U.T.M REGCAN95 (HUSO 28)	
		Latitud (N)	Longitud (W)	X(m)	Y(m)
Centro de comunicaciones TWR	62,0	28° 56' 58,088"	013° 36' 33,608"	635.523,6	3.203.183,4
Centro de emisores	56,9 ⁽¹⁾	28° 57' 20,540"	013° 36' 43,207"	635.255,6	3.203.871,4
LOC_IRR	15,0	28° 57' 23,376"	013° 35' 55,789"	636.538,2	3.203.973,8
GP_IRR	5,9	28° 56' 22,300"	013° 36' 34,520"	635.511,8	3.202.081,6
DME_IRR*	6,0	28° 56' 22,644"	013° 36' 34,782"	635.504,6	3.202.092,1
NDB_LZ	39,1	28° 57' 19,320"	013° 36' 43,116"	635.258,5	3.203.833,9
VOR_LTE	13,5	28° 56' 53,447"	013° 36' 04,840"	636.304,1	3.203.049,7
DME_LTE	13,5	28° 56' 53,112"	013° 36' 04,422"	636.315,5	3.203.039,6
TACAN_TLZ	7,6	28° 56' 41,387"	013° 36' 25,247"	635.756,0	3.202.672,0
VOR_LZR	538,0	29° 09' 57,609"	013° 30' 38,611"	644.831,5	3.227.295,0
DME_LZR	534,4	29° 09' 56,424"	013° 30' 39,578"	644.805,9	3.227.258,1
Centro de emisores Peñas del Chache	671,2	29° 07' 09,137"	013° 31' 15,166"	643.909,10	3.222.096,7
Radar de vigilancia secundario SSR RDR RGCP	667,7	29°07'14,430"	13°31'13,310"	643.957,6	3.222.229,4
Antena RECNET	63,8	28°56'58.104"	13°36'33,711"	635520,7	3.203.183,8
Estación ADS-B	674,1	29°07'13,309"	13°31'13,309"	643957,6	3.222.229,4

(1) A efectos de servidumbres aeronáuticas.

*Estas coordenadas se han obtenido en UTM REGCAN95 gráficamente mediante el desplazamiento del umbral sobre el plano basado en las coordenadas del AIP en vigor. La altitud de los puntos resultantes se ha obtenido en base al perfil actual de la pista 03-21. Las coordenadas geográficas se han obtenido por transformación de las coordenadas UTM antes descritas.

1.3.5.4 Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

El edificio del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), está situado al suroeste de la pista, en la zona militar. Presta servicio contraincendios de categoría 9 en la zona civil, y de categoría 7 en la zona militar.

Además de la Estación SSEI, el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios dispone de instalaciones en la zona civil del aeropuerto, un aljibe junto a la cabecera 21 y una balsa para entrenamiento al este de la pista de aterrizaje.

1.3.5.5 Camino perimetral, viales de servicio y vallado perimetral y seguridad

Existe un vial de servicio que conecta las distintas plataformas y el resto de instalaciones por el lado aire. Este vial permite acceder al edificio del SSEI, zona de carga, zonas de handling y al lado aire de los edificios terminales. Asimismo, existe un conjunto de caminos de unos 6 km de longitud que bordean completamente el lado aire del aeropuerto y permiten el acceso a diferentes instalaciones.

Por último, el aeropuerto cuenta con un vallado perimetral que rodea el conjunto de las instalaciones civiles y militares.

1.3.5.6 Otras instalaciones

Además de las instalaciones descritas hasta el momento, el Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone de una halconera situada al este de la pista de aterrizaje, entre ésta y el mar.

Por último, hay que destacar el Museo de la Aviación situado en los terrenos del aeropuerto, emplazado en el primer Edificio Terminal que se construyó en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote y en el que se expone la historia aeronáutica de la isla.

Ilustración 2.22.- Museo aeronáutico



1.3.6 Zona de Abastecimiento

1.3.6.1 Central Eléctrica

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote dispone de una Central Eléctrica situada al sur del Bloque Técnico. Sus instalaciones ocupan un espacio de 2.520 m² y proveen de energía eléctrica a todo el aeropuerto.

1.3.6.2 Abastecimiento de energía eléctrica

En el momento de redacción del presente documento la potencia contratada es de 2.500 kW, aunque se está a la espera de contratar 350 kW adicionales, de forma que la potencia contratada total sea de 2.850 kW.

Está previsto que a muy corto plazo se finalice la ejecución de una planta de paneles solares fotovoltaicos. Aena se ha adherido a la iniciativa NetZero2050 en la 29ª edición del Congreso Anual de ACI Europa y en línea con la estrategia UE que persigue la neutralidad en emisiones de carbono para 2050."

1.3.6.3 Abastecimiento de aguas

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote tiene una acometida a la red pública de abastecimiento, pero que funciona solamente como respaldo, ya que el 100% del consumo procede de la planta desaladora.

Esta instalación complementa a la acometida anterior dota al Aeropuerto de mayor independencia en cuanto a abastecimiento de agua se refiere, ya que su uso no dependerá de factores externos al aeropuerto.

Por último, se dispone también de una central de tratamiento y distribución de aguas.

1.3.6.4 Evacuación de aguas

Existe una depuradora situada al este de la pista de aterrizaje, cerca de la cabecera 21 y junto a la orilla del mar.

Las aguas residuales del Aeropuerto César Manrique Lanzarote se generan por el uso sanitario. Estas aguas son canalizadas en una red individualizada para aguas fecales y remitidas por estaciones de bombeo a una planta depuradora propia del aeropuerto (EDAR), donde son tratadas.

Mediante el proceso de depuración se obtiene:

- Agua depurada que, sometida al control analítico periódico exigido y controlada y autorizada por el Organismo Autonómico competente, se reutiliza para riegos de zonas verdes. Esta reutilización reduce el consumo de un recurso natural.
- Lodos de depuración que, una vez sometidos a los análisis que ordena la legislación vigente, son asimilables a residuos sólidos urbanos

1.3.6.5 Residuos

En cumplimiento de la Ley de Residuos, el Aeropuerto César Manrique Lanzarote ha colocado en sus edificios contenedores diferenciados para la recogida selectiva de residuos (vidrio, papel y cartón, plástico, residuos orgánicos y pilas).

Los residuos orgánicos son retirados por el Servicio del Ayuntamiento de San Bartolomé y los residuos inorgánicos y peligrosos (baterías, aceite mineral usado, fluorescentes, neumáticos, etc.) se almacenan separadamente en un Punto Limpio, acondicionado de acuerdo con la legislación vigente. Posteriormente los residuos se entregan a gestores autorizados. De esta forma, se garantiza su reciclado, tratamiento, reutilización o depósito en vertedero legal y controlado.

1.3.6.6 Abastecimiento de combustibles y lubricantes

Al sur de la Torre de Control, en una parcela de unos 3.600 m², se encuentran ubicados los depósitos de combustible que dan servicio al aeropuerto.

Las instalaciones constan de:

- Carburante 100 LL: 1 cisterna de 10.000 l con régimen de descarga de 10 l/s.
- Carburante JET A-1: 5 cisternas de 40.000 l con un régimen de descarga de 30 l/s; 2 cisternas de 60.000 l con un régimen de descarga de 40 l/s y 2 cisternas de 65.000 l con un régimen de descarga de 53 l/s.

Además, para la zona militar se dispone de combustible F-34 y un depósito de 20.000 l a un régimen de descarga de 17 l/s.

La empresa actualmente responsable del servicio es CEPSA.

El repostaje de las aeronaves se realiza directamente desde los vehículos de combustible que se desplazan al lugar de intervención desde la parcela dedicada a su estacionamiento.

Ilustración 2.23.- Instalaciones de combustible



2 Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo

2.1 Introducción

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote pertenece a la Región Canaria de Navegación Aérea. De los sectores que componen esta región, el que presta servicio de aproximación a Lanzarote y Fuerteventura es el sector APROXIMACIÓN CANARIAS (GCCCAAC), que es gestionado desde el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Canarias (GCCC).

2.2 Área de jurisdicción de Lanzarote

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote está integrado dentro del FIR/UIR CANARIAS, disponiendo para realizar sus funciones de los siguientes espacios aéreos y dependencias.

- Zona de Control (Lanzarote CTR). El servicio de control dentro del CTR es suministrado por Canarias APP.

- Zona de tránsito de aeródromo (Lanzarote ATZ). El servicio de control dentro del ATZ es suministrado por Lanzarote TWR.

2.3 Procedimientos reglamentarios de llegada

Las llegadas normalizadas por instrumentos (STAR) que se encuentran publicadas en el AIP España para el Aeropuerto César Manrique Lanzarote son las siguientes:

Pista 03

- Llegada DEVLA UNO ZULU (DEVLA1Z)
- Llegada LARYS DOS PAPA (LARYS2P)
- Llegada RASEP DOS PAPA (RASEP2P)
- Llegada DEVLA TRES PAPA (DEVLA3P).(RNAV1)
- Llegada TERTO NUEVE PAPA (TERTO9P).

Pista 21

- Llegada DEVLA UNO ZULU (DEVLA1Z)
- Llegada LARYS DOS X-RAY (LARYS2X)
- Llegada RASEP DOS QUEBEC (RASEP2Q)
- Llegada DEVLA TRES QUEBEC (DEVLA 3Q). (RNAV1)
- Llegada TERTO CUATRO QUEBEC (TERTO4Q). (RNAV1)

2.4 Aproximación final al aeropuerto

En el AIP España están publicadas las cartas de aproximación por instrumentos siguientes:

- Aproximación instrumental de precisión ILS Z RWY 03
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y RWY 03
- Aproximación instrumental de precisión LOC Z RWY 03
- Aproximación instrumental de precisión LOC Y RWY 03
- Aproximación instrumental de no precisión VOR Z RWY 03
- Aproximación instrumental de no precisión VOR Y RWY 03
- Aproximación instrumental de no precisión NDB RWY 03
- Aproximación instrumental de no precisión VOR A
- Aproximación instrumental de no precisión VOR B
- Aproximación instrumental de no precisión HI-TACAN RWY 03 - MIPS

- Aproximación instrumental de no precisión HI-VOR o ILS o LOC RWY 03 – MIPS
- Aproximación instrumental HI-VOR/DME RWY 03- MIPS

También existen procedimientos VFR publicados.

2.5 Procedimientos reglamentarios de salida

Las salidas normalizadas de vuelo por instrumentos, (SID)-OACI, que se encuentran publicadas en el AIP España para el Aeropuerto César Manrique Lanzarote, son las siguientes.

Pista 03

- Salida KEMEV TRES MIKE (KEMEV3M)
- Salida KORAL TRES VICTOR (KORAL3V)
- Salida LARYS UNO MIKE (LARYS1M)
- Salida LORPO TRES MIKE (LORPO3M)
- Salida TENDA SIETE MIKE (TENDA7M)
- Salida BAMKU DOS MIKE (BAMKU2M). (RNAV1)
- Salida KORAL SIETE MIKE (KORAL7M). (RNAV1)
- Salida SAMAR SEIS MIKE (SAMAR6M). (RNAV1)
- Salida SOTAD DOS MIKE (SOTAD2M). (RNAV1)
- Salida VASTO SEIS MIKE (VASTO6M). (RNAV1)
- Salida SAMAR UNO YANKEE (SAMAR1Y). (RNAV1). (DME/DME)
- Salida VASTO UNO YANKEE (VASTO1Y). (RNAV1). (DME/DME)

Pista 21

- Salida KEMEV TRES NOVEMBER (KEMEV3N)
- Salida KORAL DOS WHISKY (KORAL2W)
- Salida LARYS UNO NOVEMBER (LARYS1N)
- Salida LORPO UNO NOVEMBER (LORPO1N)
- Salida TENDA TRES NOVEMBER (TENDA3N)
- Salida BAMKU DOS NOVEMBER (BAMKU2N). (RNAV1)
- Salida KORAL SIETE NOVEMBER (KORAL7N). (RNAV1)
- Salida SAMAR SEIS NOVEMBER (SAMAR6N). (RNAV1)

- Salida SOTAD UNO NOVEMBER (SOTAD1N). (RNAV1)
- Salida VASTO SEIS NOVEMBER (VASTO6N). (RNAV1)

3 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas y los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual

3.1 Ámbito afectado por las Servidumbres Aeronáuticas establecidas

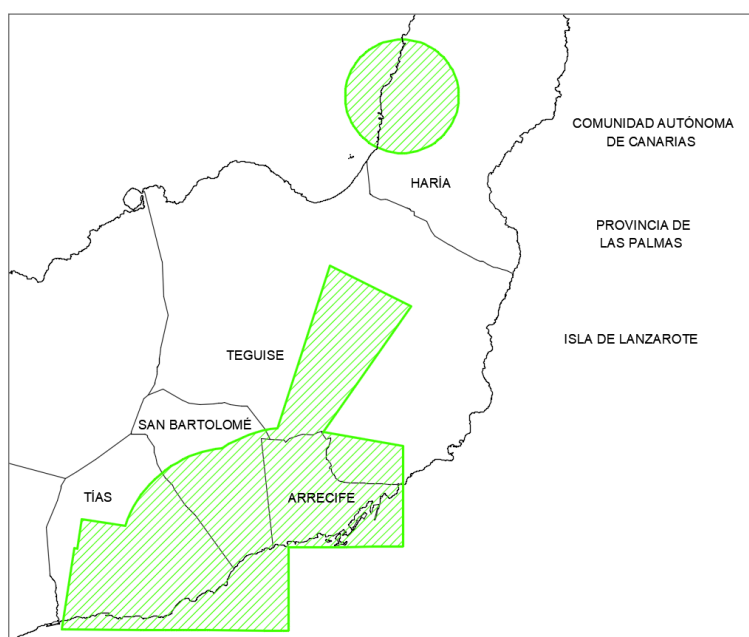
Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote fueron establecidas por Real Decreto 2024/1976, de 30 de julio (B.O.E. núm. 210, de 1 de septiembre de 1976). Además, las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones VOR y DME de Máguez fueron establecidas por Real Decreto 1056/1992, de 31 de julio (B.O.E. nº 210, de 1 de septiembre de 1992). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

Tal y como se recoge en el documento III de este Plan Director, los términos municipales afectados total o parcialmente dentro de las áreas referidas por las servidumbres aeronáuticas vigentes son los siguientes:

- Arrecife
- Haría
- San Bartolomé
- Teguiise
- Tías

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la siguiente ilustración.

Ilustración 2.24.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes



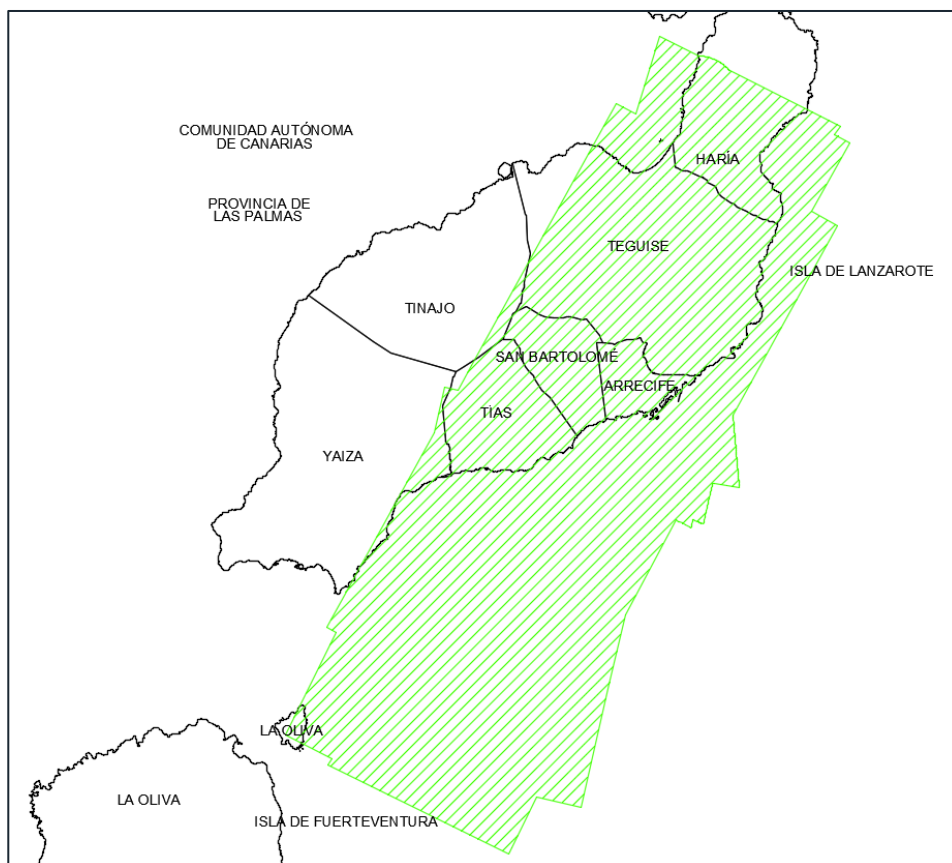
Por otra parte, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, se ha procedido a la elaboración de la propuesta de servidumbres aeronáuticas correspondientes a la situación actual.

Los municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual son los siguientes:

- Arrecife
- Haría
- San Bartolomé
- Tegüise
- Tías
- Tinajo
- Yaiza
- La Oliva

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual se muestran en la Ilustración 2.25.

Ilustración 2.25.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado actual



3.2 Ámbito afectado por los mapas de ruido no estratégicos de la situación actual

En el Documento III Estudio de la incidencia se hace una descripción exhaustiva de los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (B.O.E. núm. 178, de 26 de julio de 2012). De esta forma, se incluyen las isófonas que constituyen el mapa de ruido no estratégico.

Ilustración 2.26.- Huellas acústicas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. Periodo día (7-19h)

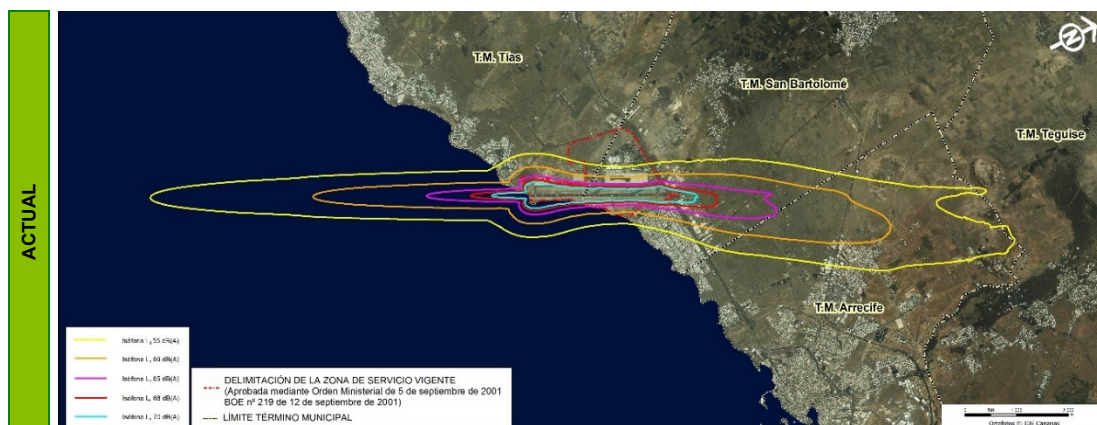


Ilustración 2.27.- Huellas acústicas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. Periodo tarde (19-23h)

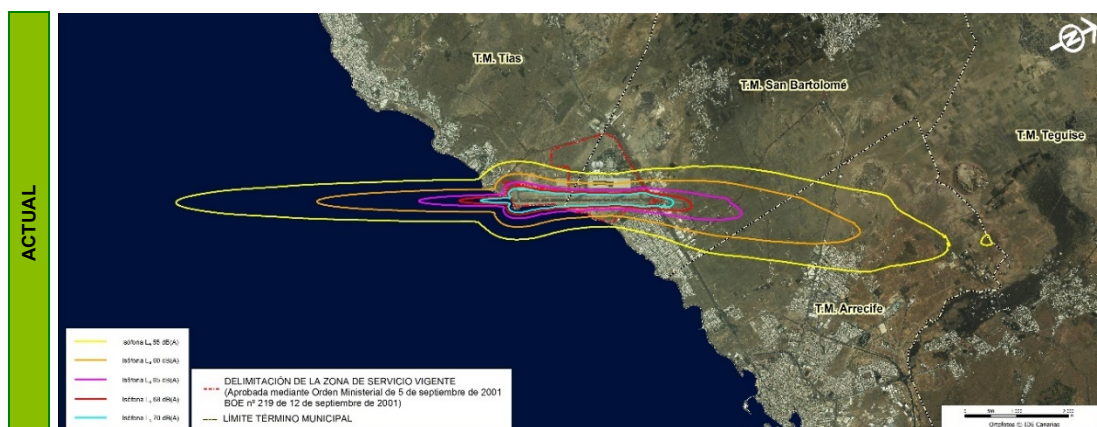
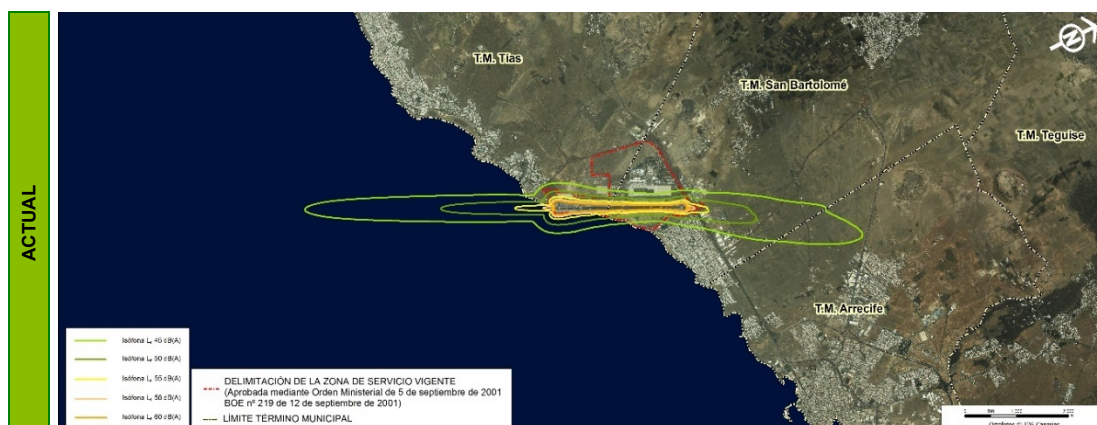


Ilustración 2.28.- Huellas acústicas del Aeropuerto César Manrique Lanzarote. Periodo noche (23-7h)



4 Infraestructuras de acceso

4.1 Accesos por carretera

El Aeropuerto César Manrique Lanzarote se encuentra situado a 5 km de Arrecife, capital de la isla, entre los términos municipales de San Bartolomé y Tías. El acceso al aeropuerto se realiza por la autovía Arrecife-Yaiza (LZ-2).

Ilustración 2.29.- Accesos por carretera



5 Análisis del tráfico

A continuación, se va a realizar un análisis de la evolución del tráfico del Aeropuerto César Manrique Lanzarote, basándose en los datos estadísticos del tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías del periodo comprendido entre 2010 y 2018.

5.1 Estructura del tráfico

La estructura del tráfico de pasajeros del Aeropuerto César Manrique Lanzarote no ha variado apreciablemente en el periodo comprendido entre 2010 y 2018. Se trata de un aeropuerto con un marcado carácter comercial, tanto desde el punto de vista de pasajeros como de operaciones, tal y como se puede deducir de la Tabla 2.9 y la Tabla 2.10.

Tabla 2.9.- Evolución del tráfico de pasajeros, 2010-2018

Año	Tráfico Comercial	% sobre el Total	OCT	% sobre el Total	Tránsitos	% sobre el Total	TOTAL
2010	4.828.028	97,76%	2.477	0,06%	107.838	2,18%	4.938.343
2011	5.441.266	98,15%	2.500	0,05%	99.978	1,80%	5.543.744
2012	5.081.491	98,31%	1.063	0,02%	86.221	1,67%	5.168.775
2013	5.253.427	98,48%	793	0,01%	80.379	1,51%	5.334.599
2014	5.801.581	98,62%	1.890	0,03%	79.220	1,35%	5.882.691
2015	6.059.296	98,86%	1.055	0,02%	68.620	1,12%	6.128.971
2016	6.605.388	98,82%	1.781	0,03%	77.395	1,16%	6.684.564
2017	7.327.501	99,17%	2.875	0,04%	58.588	0,79%	7.388.964
2018	7.287.211	99,46%	2.182	0,03%	37.626	0,51%	7.327.019

Tabla 2.10. Evolución del tráfico de aeronaves, 2010-2018

Año	Comercial	% respecto al total	OCT	% respecto al total	Total
2010	44.512	95,37%	2.157	4,63%	46.669
2011	47.785	96,19%	1.890	3,81%	49.675
2012	42.885	95,75%	1.902	4,25%	44.787
2013	42.114	95,15%	2.145	4,85%	44.259
2014	47.445	95,70%	2.131	4,30%	49.576
2015	48.182	95,51%	2.266	4,49%	50.448
2016	52.520	96,13%	2.112	3,87%	54.632
2017	57.024	95,88%	2.453	4,12%	59.477
2018	58.709	96,32%	2.246	3,68%	60.955

5.2 Evolución del tráfico comercial

En la Tabla 2.11 se muestra la evolución del tráfico total de pasajeros comerciales del aeropuerto divididos en interinsulares, nacionales no interinsulares e internacionales.

Para esta clasificación se consideran tráfico internacional todos aquellos vuelos que se realizan desde/hacia un destino situado fuera del territorio español.

Tabla 2.11.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros

Año	Interinsular	% sobre Comercial	Resto Nacional	% sobre Comercial	Internacional	% sobre Comercial	Total Comercial
2010	801.796	16,61%	1.104.084	22,87%	2.922.148	60,52%	4.828.028
2011	880.214	16,18%	1.136.768	20,89%	3.424.284	62,93%	5.441.266
2012	765.497	15,06%	922.992	18,16%	3.393.002	66,77%	5.081.491
2013	695.711	13,24%	845.055	16,09%	3.712.661	70,67%	5.253.427
2014	737.574	12,71%	877.543	15,13%	4.186.464	72,16%	5.801.581
2015	778.924	12,86%	892.852	14,73%	4.387.520	72,41%	6.059.296
2016	815.696	12,35%	948.797	14,36%	4.840.895	73,29%	6.605.388
2017	987.289	13,47%	1.001.726	13,67%	5.338.486	72,86%	7.327.501
2018	1.168.480	16,03%	993.924	13,64%	5.124.807	70,33%	7.287.211

Como se puede observar, el tráfico internacional tiene gran importancia, alcanzando alrededor del 70% del total de los pasajeros comerciales en los últimos años (el 70,33% en 2018).

En cuanto al tráfico nacional, los dos segmentos en que se ha dividido, interinsular y resto nacional, se comportan de forma similar, disminuyendo en los últimos años del periodo de estudio. Sin embargo, hay un aumento notable en el tráfico interinsular en el último año de estudio.

Por otra parte, en la Tabla 2.12 aparece la evolución del tráfico nacional e internacional segmentado en regular, no regular y otros servicios comerciales.

Tabla 2.12.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por segmentos

Año	Nacional Regular	Nacional No Reg.	Internac. Regular	Internac. No Reg.	Otros servicios	Total Comercial
2010	1.805.964	99.418	1.656.704	1.264.829	1.113	4.828.028
2011	1.986.966	29.957	2.043.628	1.380.046	669	5.441.266
2012	1.673.666	14.808	2.025.855	1.366.791	371	5.081.491
2013	1.514.749	26.010	2.320.410	1.391.566	692	5.253.427
2014	1.586.562	28.539	3.026.899	1.159.204	377	5.801.581
2015	1.658.136	13.450	3.294.191	1.093.151	368	6.059.296
2016	1.760.013	4.183	3.759.219	1.081.427	546	6.605.388
2017	1.986.389	2.442	4.342.861	995.624	185	7.327.501
2018	2.158.875	3.260	4.201.764	922.862	450	7.287.211

En dicha tabla se aprecia que el tráfico nacional ha sido principalmente regular durante el periodo de estudio 2010-2018, mientras el tráfico internacional ha sufrido en los últimos años un cambio en su tendencia, predominando en la actualidad, al igual que en el segmento nacional, el tráfico regular.

En la Tabla 2.13 se puede observar que el tráfico internacional ha experimentado un crecimiento gradual alcanzado su máximo en el año 2017 con 31.894 operaciones.

En lo relativo al tráfico nacional interinsular, éste ha experimentado un descenso significativo en los primeros años del periodo de estudio, creciendo notablemente a partir del año 2015.

Tabla 2.13.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves

Año	Interinsular	% sobre Comercial	Resto Nacional	% sobre Comercial	Internacional	% sobre Comercial	Total Comercial
2010	18.091	40,64%	7.940	17,84%	18.481	41,52%	44.512
2011	18.565	38,85%	7.967	16,67%	21.253	44,48%	47.785
2012	16.285	37,97%	6.176	14,32%	20.424	47,70%	42.885
2013	14.458	34,33%	5.337	12,67%	22.319	53,00%	42.114
2014	15.735	33,16%	5.724	12,06%	25.987	54,77%	47.445
2015	15.651	32,48%	6.058	12,57%	26.473	54,94%	48.181
2016	16.663	31,73%	6.137	11,69%	29.720	56,59%	52.520
2017	18.735	32,85%	6.395	11,21%	31.894	55,93%	57.024
2018	22.247	37,89%	6.222	10,60%	30.240	51,51%	58.709

Si las operaciones se consideran divididas en regulares, no regulares y otros servicios comerciales, la situación es similar al caso de los pasajeros. El segmento nacional se caracteriza por ser principalmente regular, mientras que el segmento internacional que era mayoritariamente no regular hasta 2008, ha ido

cambiando en los últimos años, cobrando mayor peso el tráfico regular, como se puede observar en la Tabla 2.14.

Tabla 2.14.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por segmento

Año	Nacional Regular	Nacional no Regular	Internac. Regular	Internac. no Regular	Otros Servicios	Total Comercial
2010	24.707	947	10.684	7.553	621	44.512
2011	25.977	290	13.191	7.802	525	47.785
2012	21.922	243	12.392	7.843	485	42.885
2013	19.208	295	13.976	8.151	484	42.114
2014	21.006	267	18.539	7.211	422	47.445
2015	21.305	224	19.654	6.634	365	48.182
2016	22.409	184	23.043	6.451	433	52.520
2017	24.673	212	25.853	5.836	450	57.024
2018	28.050	166	24.578	5.415	500	58.709

5.2.1 Parámetro pasajeros/aeronave

En la Tabla 2.15 se presenta la evolución del parámetro pasajeros/aeronave para el tráfico interinsular, resto nacional e internacional. Se observa que este parámetro es muy inferior en el tráfico interinsular que en el resto nacional y en el internacional debido al tamaño de las aeronaves.

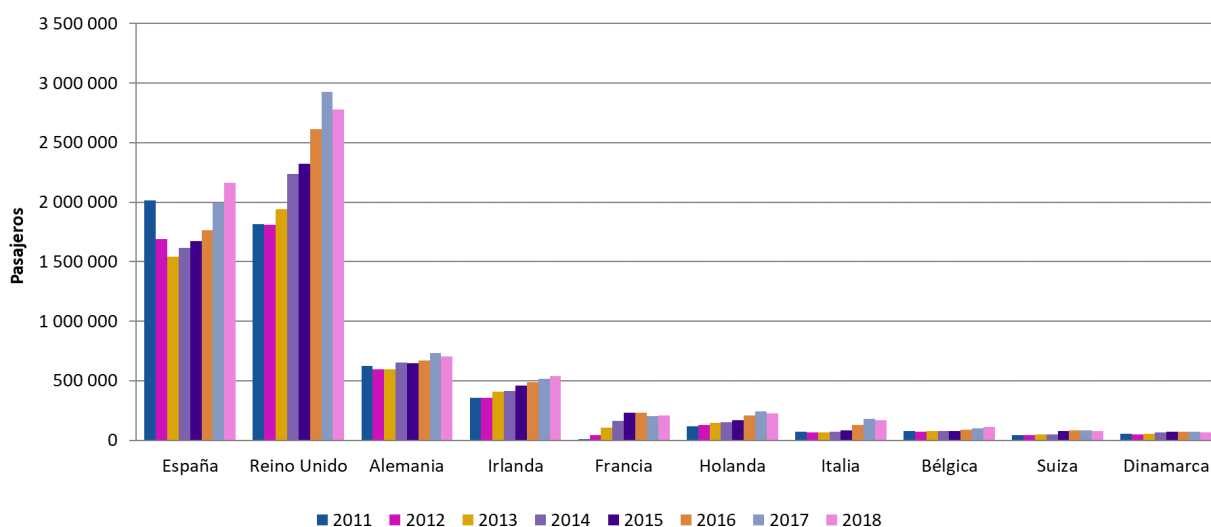
Tabla 2.15.- Evolución del parámetro pasajeros/aeronave

Año	Interinsular	Resto Nacional	Internacional
2010	44	139	158
2011	47	143	161
2012	47	149	166
2013	48	158	166
2014	47	153	161
2015	50	147	166
2016	49	155	163
2017	53	157	168
2018	53	160	170

5.2.2 Evolución del tráfico por países

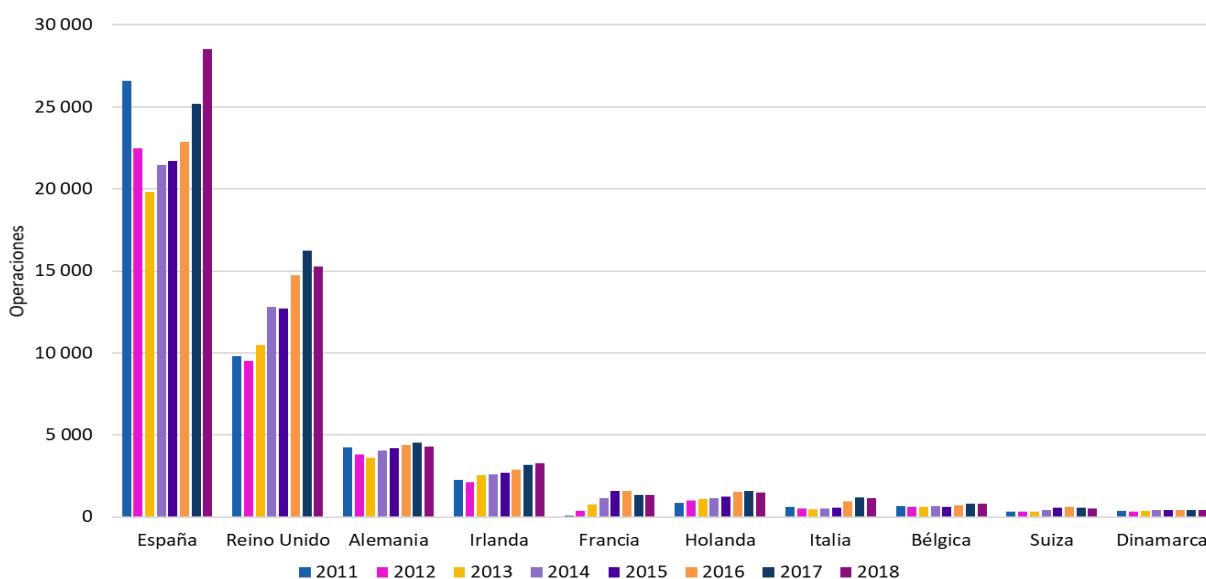
En el Gráfico 2.1, que muestra la evolución del tráfico comercial de pasajeros por países, se puede observar que la inmensa mayoría de los pasajeros proceden de países de la Unión Europea, destacando principalmente España y Reino Unido, seguidos de Alemania e Irlanda.

Gráfico 2.1.- Evolución del tráfico comercial de pasajeros por países



En cuanto al tráfico de aeronaves, el Gráfico 2.2 muestra que la mayor parte de las operaciones tienen origen/destino España. A continuación, al igual que en el caso de los pasajeros, se encuentran Reino Unido, Alemania e Irlanda.

Gráfico 2.2.- Evolución del tráfico comercial de aeronaves por países



5.2.3 Evolución del tráfico por compañías

En el caso del tráfico nacional, durante el periodo 2010 - 2018, ha habido bastantes cambios con la desaparición y aparición de nuevas compañías: Es importante destacar los siguientes aspectos:

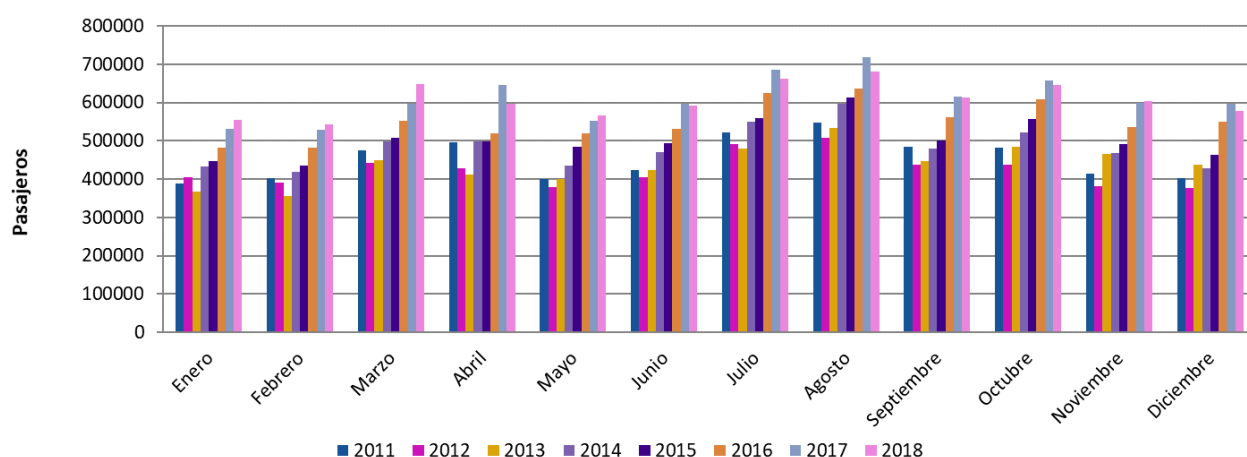
- El cese de las aerolíneas Islas Airways y Spanair en 2012.
- La entrada de Ryanair en 2009 con un crecimiento progresivo, alcanzando una cuota de mercado del 21,6% de los pasajeros comerciales en 2018.
- La aparición de Canarias Airlines, cuyo modelo de negocio es similar al de Naysa, ya que tiene un acuerdo comercial con la compañía Binter Canarias por el cual esta comercializa los vuelos de Canarias Airlines.
- La entrada de Canary Fly, fundada en 2008 sobre la base de la desaparecida Top Fly, y en pocos años ha consolidado su posición en el mercado de los vuelos interinsulares.

En el caso del tráfico internacional la situación es diferente, puesto que no existe una línea aérea dominante, sino que el mercado está repartido entre numerosas compañías (representando el porcentaje de pasajeros comerciales de cada una de ellas, Ryanair, 23,65%, Jet2.com 16,64%, Grupo Tui 10,79%, Grupo Thomas Cook 9,32%, Easyjet UK 7,47%, etc.).

5.2.4 Estacionalidad del tráfico

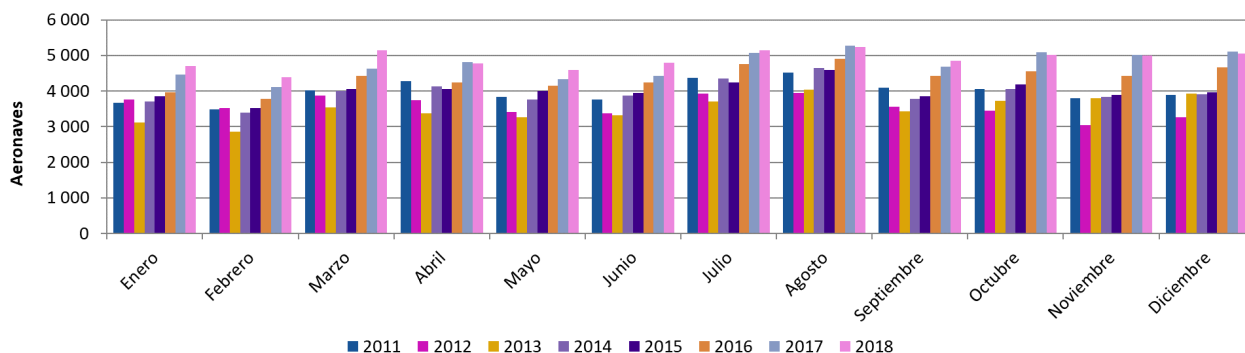
En el Gráfico 2.3 se observa cierta estacionalidad, poco acusada, en el tráfico de pasajeros comerciales, con puntas de tráfico en marzo-abril y entre julio y septiembre, con agosto como el mes punta en tráfico de pasajeros.

Gráfico 2.3.- Estacionalidad del tráfico comercial de pasajeros 2010-2018



En cuanto a las aeronaves, en el Gráfico 2.4 se observa que su distribución es muy similar a la de pasajeros, con una estacionalidad poco marcada y un despunte de los meses estivales, de julio a septiembre, con agosto como mes con mayor tráfico de aeronaves (5.246 operaciones).

Gráfico 2.4.- Estacionalidad del tráfico comercial de aeronaves 2010-2018

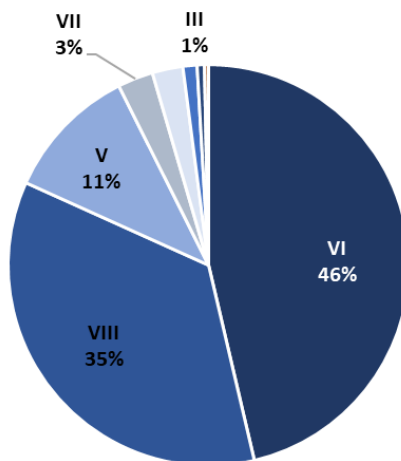


5.2.5 Evolución de la flota usuaria del aeropuerto

Del análisis de la flota usuaria se observa que, en los últimos años, la aeronave predominante ha sido el B737-800, seguido del ATR 72 y A320.

Agrupando las aeronaves por letra de clave, se observa que el tipo de aeronave que utiliza el aeropuerto con mayor frecuencia es el tipo C de OACI y sobre de estacionamiento tipo VI (46% del total de aeronaves comerciales), tal como muestra el siguiente gráfico.

Gráfico 2.5.- Tipo de aeronaves en 2018 (% operaciones comerciales)



5.3 Evolución del tráfico de otras clases de tráfico

La evolución del tráfico OCT de pasajeros y aeronaves durante el período comprendido entre los años 2010 y 2018 ha sido desigual. El volumen de operaciones registradas se ha mantenido relativamente estable, presentando su máximo en el año 2017 con 2.453 operaciones, mientras que el número de pasajeros transportados presenta periodos de crecimiento y decrecimiento. El número de pasajeros OCT fue de 2.182 en 2018 y de operaciones OCT de 2.246.

En los siguientes gráficos se presenta la evolución tanto de pasajeros como aeronaves OCT.

Gráfico 2.6.- Evolución del tráfico de pasajeros OCT

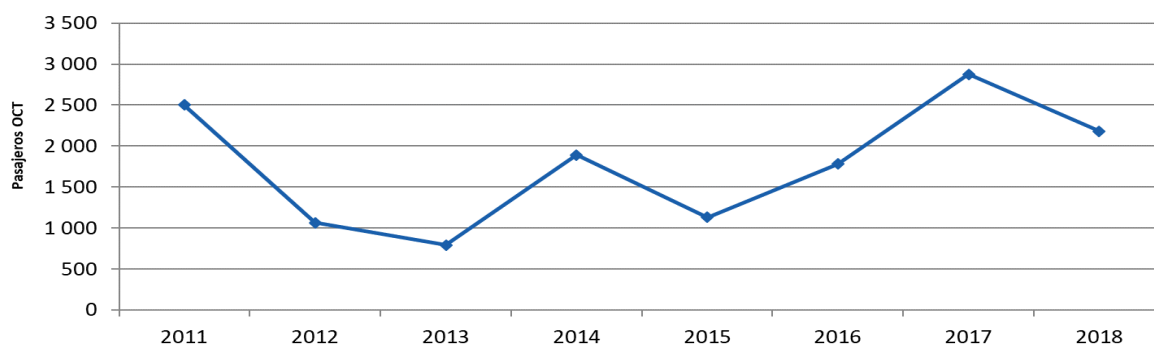
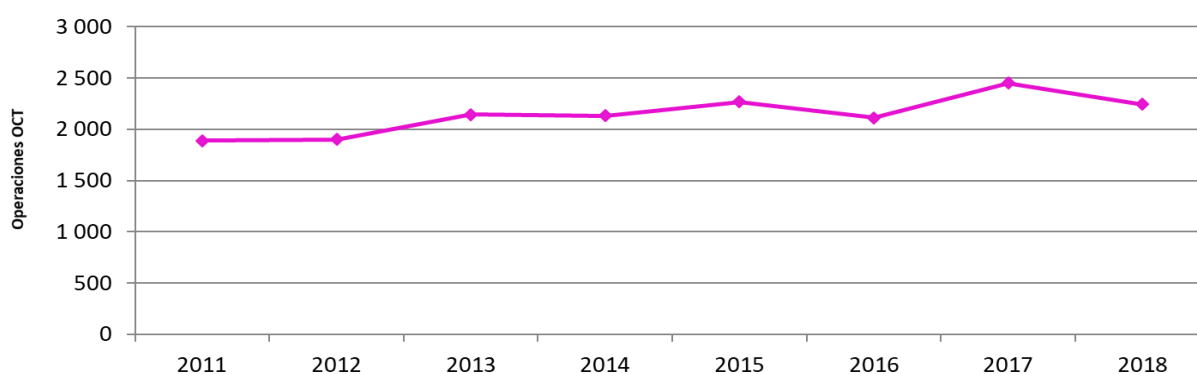


Gráfico 2.7.- Evolución del tráfico de aeronaves OCT



5.4 Evolución de los valores punta y de diseño

5.4.1 Valores punta y de diseño de pasajeros

Los pasajeros día punta, en adelante PDP, se definen como los pasajeros del día punta comercial. En el año 2018 este día fue el 29 de diciembre con 31.729 pasajeros comerciales.

Se define el parámetro pasajeros hora punta, en adelante PHP, como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de pasajeros comerciales a lo largo de un año. Para el año 2018 este valor se dio el 15 de marzo a las 14 horas y supuso un total de 4.304 pasajeros.

Con objeto de no sobredimensionar las infraestructuras destinadas a los pasajeros para un valor que se produce únicamente de forma puntual durante el año, no se emplea el número de pasajeros hora punta (PHP, valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de pasajeros comerciales a lo largo de un año), sino que se define un parámetro de pasajeros hora de diseño, PHD, que siempre tendrá un valor menor que PHP. Para calcular el PHD se tomará el valor más restrictivo entre dos criterios de cálculo del mismo, el criterio de la hora 30 y el criterio Nivel de Calidad de Diseño (NCD), establecido en el 97,75% del acumulado porcentual de pasajeros.

Para el año 2018 este valor se dio el 19 de agosto a las 18 horas y supuso un total de 3.419 pasajeros.

En la Tabla 2.16 se muestra la evolución de estos parámetros en el periodo 2010-2018.

Tabla 2.16.- Tráfico comercial de pasajeros en hora punta y hora de diseño, 2010-2018

Año	PHP	PHD	PHD _{ileg}	PHD _{sal}	PHD _{ileg} /PHD (%)	PHD _{sal} / PHD (%)
2010	4.037	3.062	1.811	1.723	59,14	56,27
2011	3.861	3.119	1.896	1.826	60,79	58,54
2012	3.743	2.987	1.894	1.787	63,41	59,83
2013	3.895	3.179	1.948	1.872	61,28	58,89
2014	3.743	3.203	1.954	1.877	61,01	58,60
2015	3.869	3.182	1.877	1.846	58,99	58,01
2016	3.697	3.310	1.962	1.824	59,27	55,11
2017	4.063	3.393	2.067	1.966	60,92	57,94
2018	4.304	3.419	2.023	1.950	59,17	57,03

Las aeronaves día punta, en adelante ADP, se definen como las aeronaves del día punta total. En el año 2018 este día fue el 22 de diciembre, con 244 movimientos.

Las aeronaves hora punta, en adelante AHP, se definen como el valor correspondiente a la hora de mayor tráfico de aeronaves totales (comerciales + OCT) a lo largo de un año. Para 2018, este valor, que fue de 26 aeronaves, se dio el 18 de noviembre a las 13 horas.

En el caso de las aeronaves, la hora de diseño se define como aquella en la que se produce la punta de aeronaves comerciales. Para 2018, este valor, que fue de 26 aeronaves, se dio el 18 de noviembre a las 13 horas.

En la Tabla 2.17 se muestran los valores de AHD por salidas y llegadas y sus relaciones porcentuales respecto a las AHD totales para el período 2010-2018.

Tabla 2.17.- Distribución de AHD en salidas y llegadas. 2010-2018

Año	AHP	AHD	AHD _{ileg}	AHD _{sal}	AHD _{ileg} / AHD (%)	AHD _{sal} / AHD (%)
2010	26	26	14	15	53,84	57,69
2011	24	24	15	14	62,50	58,33
2012	24	24	15	14	62,50	58,33
2013	25	22	14	13	63,64	59,09
2014	24	24	15	16	62,50	66,67
2015	25	25	14	14	60,87	69,57
2016	26	26	15	14	57,69	53,85
2017	26	26	16	15	61,54	57,69
2018	26	26	16	16	61,54	61,54

5.4.2 Tráfico OCT en periodos punta

En el año 2018, el día punta de tráfico de aeronaves OCT corresponde al 26 de octubre con un total de 44 aeronaves OCT. El valor correspondiente a la hora punta se situó en 11 aeronaves OCT el día 26 de octubre a las 9 horas.

5.5 Evolución de las mercancías

El tráfico total de mercancías ha decrecido de forma importante en el período de estudio, de 2010 a 2018, tanto en el segmento nacional como en el internacional. En la Tabla 2.18 se muestran los datos.

Tabla 2.18.- Evolución del tráfico de mercancías. 2010-2018

Año	Nacional	Crecimiento (%)	Internacional	Crecimiento (%)	TOTAL (Kg)	Crecimiento (%)
2010	3.602.530	-8,11%	184.853	-18,33%	3.787.383	-8,67%
2011	2.664.752	-26,03%	207.473	12,24%	2.872.225	-24,16%
2012	1.931.859	-27,50%	176.448	-14,95%	2.108.307	-26,60%
2013	1.865.908	-3,41%	198.200	12,33%	2.064.108	-2,10%
2014	1.871.583	0,30%	180.959	-8,70%	2.052.542	-0,56%
2015	1.627.979	-13,02%	177.685	-1,81%	1.805.664	-12,03%
2016	1.598.637	-1,80%	177.472	-0,12%	1.776.109	-1,64%
2017	1.652.701	3,38%	171.698	-3,25%	1.824.399	2,72%
2018	1.472.068	-10,93%	134.526	-21,65%	1.606.594	-11,94%

6 Resumen de las Infraestructuras Aeroportuarias

En la Tabla 2.19 se muestran las capacidades tanto de Espacio Aéreo como de Campo de Vuelos, así como un resumen de las infraestructuras del Edificio Terminal en términos de superficie o unidades.

Tabla 2.19.- Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias

Capacidad del Espacio Aéreo y de las Infraestructuras Aeroportuarias		
Espacio Aéreo		Capacidad
Espacio aéreo		38 op/h
Campo de vuelos		Capacidad
Campo de vuelos ⁽¹⁾		32 ops/ h
Plataforma		Actual
Plataforma Av. Comercial ⁽²⁾		25 puestos
Plataforma Av. General		4 puestos
Superficie o elemento Edificio Terminal 1		Actual
Vestíbulo de salidas (m²)		3.375
Mostradores de facturación (ud)		42 (+1 de EE)
Control de seguridad (ud)		4 (+1 emp.y fam.)
Control de pasaporte salidas (en puerta) (ud)		11 convencionales y 37 ABC
Zona de espera y embarque (m²)		2.769
Puertas de embarque (ud)		12
Control de pasaportes llegadas (ud)		4 convencionales y 13 ABC
Hipódromos de recogida de equipajes NB (ud)		0
Hipódromos de recogida de equipajes WB (ud)		6
Zona de recogida de equipajes(m²) ⁽³⁾		1.478
Vestíbulo de llegadas (m²)		1.375
Superficie o elemento Edificio Terminal 2		Actual
SALIDAS	Vestíbulo de salidas (m²)	985
	Mostradores de facturación (ud)	6
	Control de seguridad (ud)	2
	Zona de espera y embarque (m²)	945
	Puertas de embarque (ud)	5
LLEGADAS	Hipódromos de recogida de equipajes NB (ud)	2
	Zona de recogida de equipajes(m²) ⁽³⁾	200
	Vestíbulo de llegadas (m²)	200

(1) Tomando el 90% del RMP

(2) Es el número de puestos de estacionamiento eliminando incompatibilidades entre los mismos

(3) No se incluye el área ocupada por los hipódromos de recogida de equipajes